



Lovforslag nr. L 110

Folketinget 2016-17

Fremsat den 15. december 2016 af miljø- og fødevareministeren (Esben Lunde Larsen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om miljøbeskyttelse og lov om sikkerhed til søs

(Implementering af dele af Hong Kong-konventionen)

§ 1

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1216 af 28. september 2016, som ændret ved § 2 i lov nr. 427 af 18. maj 2016, foretages følgende ændringer:

1. I *fodnoten* til lovens titel indsættes efter »dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol, EU-Tidende 2009, nr. L 131, side 57,«: »som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/38/EU af 12. august 2013 om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol, EU-Tidende 2013, L 218, side 1, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/31/EF af 23. april 2009 om geologisk lagring af kuldioxid og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF, 2001/80/EF, 2004/35/EF, 2006/12/EF, 2008/1/EF og forordning (EF) nr. 1013/2006 (CCS-direktivet), EU-Tidende 2009, nr. L 140, side 114,«.

2. I § 1 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Loven skal herudover medvirke til at sikre, at op-hugning af skibe kan ske på en miljømæssig forsvarlig måde.«

3. Overskriften til *kapitel 10* affattes således:

»Kapitel 10

Anden forurening m.v.«

4. Efter § 33 indsættes i *kapitel 10*:

»§ 33 a. Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler om skibsophugning fastsætte regler om:

- 1) Pligt til at have en fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib og et skibsspecifikt certifikat, der

bekræfter, at fortegnelsen overholder krav fastsat i internationale aftaler.

- 2) Indhold af fortegnelse og certifikat, herunder om metode, form og om sprogkrav.
- 3) Gyldigheden af certifikater.
- 4) Tilsynsmyndighedens accept af certifikater, der er udstedt af andre lande.«

5. Efter § 42 a indsættes:

»§ 42 b. Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler forbyde et skib, der befinder sig i havn, at fortsætte sejlads, hvis skibet mangler et certifikat, eller dette er ugyldigt eller i strid med sprogkravet, jf. regler udstedt i medfør af § 33 a.

Stk. 2. Beslutning om forbud efter stk. 1 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller ejeren eller brugeren af skibet. Forbud kan meddeles mundtligt, men skal snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.

§ 42 c. Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler udstede forbud mod, at et skib anløber danske havne, hvis skibet afsejler trods et forbud efter § 42 b, stk. 1.

Stk. 2. Er der udstedt et anløbsforbud over for et skib i medfør af stk. 1, kan miljø- og fødevareministeren give tilladelse til anløb af en bestemt dansk havn, hvis skibets fortsatte sejlads indebærer risiko for tab af menneskeliv eller skade på miljøet, hvis bydende nødvendige sikkerhedshensyn gør det påkrævet, eller hvis det er med henblik på at afhjælpe fejl og mangler.

Stk. 3. Miljø- og fødevareministeren ophæver et anløbsforbud, jf. stk. 1, når de forhold, som førte til anløbsforbudet, er bragt i orden.«

6. I § 50, stk. 1, nr. 2, ændres »§ 43« til: »§§ 42 a-42 c, § 43«.

7. I § 51 a, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 42 a« til: »§§ 42 a-42 c«.

8. I § 52, stk. 5, ændres »§ 42 a« til: »§§ 42 a-42 c«.

9. I § 59, stk. 1, nr. 3, indsættes efter »forbud efter«: »§ 42 b, stk. 1, § 42 c, stk. 1,«.

10. I § 61, stk. 1, 1. pkt., ændres »§§ 32 og 33« til: »§§ 32, 33 og 33 a«.

11. I § 63, stk. 1, 3. pkt., ændres »eller ulovlig udledning til luften, jf. regler fastsat i medfør af § 32« til: »ulovlig udledning til luften, jf. regler fastsat i medfør af § 32, eller manglende eller ugyldigt certifikat, jf. regler fastsat i medfør af § 33 a,«.

12. I § 63, stk. 7, udgår »og«, og efter »§ 11, stk. 3« indsættes: », og i sager omfattet af § 63 d«.

13. Efter § 63 c indsættes:

»§ 63 d. Skibe, der anløber en dansk havn, kan i sager om manglende eller ugyldige certifikater i strid med EU-forordningen om ophugning af skibe eller regler fastsat i medfør af § 33 a tilbageholdes af politiet, miljø- og fødevareministeren eller den, som miljø- og fødevareministeren bemyndiger dertil.

Stk. 2. Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over skibet, da det anløb havn, var uberettiget i besiddelse af skibet.

Stk. 3. Miljø- og fødevareministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan endvidere tilbageholde dokumenter, papirer og andre beviser af lignende karakter.

Stk. 4. Ved iværksættelse af tilbageholdelse finder retsplejelovens kapitel 74 om beslaglæggelse anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 1-3.

Stk. 5. Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i stk. 1-3 nævnte beføjelser, herunder regler vedrørende sikkerhedsstillelse.«

§ 2

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1189 af 27. september 2016, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 39 b indsættes:

»§ 39 c. Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler, der supplerer kravene til skibsofhugningsanlæg og godkendelsesordningen efter EU-forordningen om ophugning af skibe.«

2. I § 110, stk. 3, 1. pkt., indsættes efter »§ 39 b, stk. 2,«: »§ 39 c,«.

§ 3

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, som ændret senest ved § 38 i lov nr. 426 af 18. maj 2016, foretages følgende ændring:

1. I § 21, stk. 1, ændres », som er meddelt i henhold til § 43 eller § 43 a, stk. 1 eller 2, i lov om beskyttelse af havmiljøet,« til: »og platforme, i det omfang det er fastsat i lov om beskyttelse af havmiljøet eller i regler fastsat i medfør heraf,«.

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2017, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Miljø- og fødevareministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 3-11, og § 2. Ministeren kan herunder fastsætte, at forskellige dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.

§ 5

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men §§ 1 og 3 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Lovforslagets baggrund*
 - 2.1. *Hong Kong-konvention af 2009 om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe*
 - 2.2. *Skibsophugningsforordningen*
 - 2.3. *Plan for implementering af konventionen*
3. *Hovedpunkter i lovforslaget*
 - 3.1. *Regulering af skibe*
 - 3.1.1. *Havmiljølovens formål og anvendelsesområde*
 - 3.1.1.1. *Gældende ret*
 - 3.1.1.2. *Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.1.2. *Krav til skibe, der sejler under kontraherende parters flag*
 - 3.1.2.1. *Konventionens krav*
 - 3.1.2.2. *Gældende ret*
 - 3.1.2.3. *Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.1.3. *Kontrol med skibe, der sejler under kontraherende parters flag, tilbageholdelse m.v.*
 - 3.1.3.1. *Konventionens krav*
 - 3.1.3.2. *Gældende ret*
 - 3.1.3.3. *Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.1.4. *Håndhævelse*
 - 3.1.4.1. *Konventionens krav*
 - 3.1.4.2. *Gældende ret*
 - 3.1.4.3. *Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.2. *Regulering af skibsophugningsanlæg*
 - 3.2.1. *Konventionens krav*
 - 3.2.2. *Gældende ret*
 - 3.2.3. *Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
5. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
6. *Administrative konsekvenser for borgerne*
7. *Miljømæssige konsekvenser*
8. *Forholdet til EU-retten*
9. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
10. *Sammenfattende skema*

1. Indledning

Hong Kong-konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe har til formål at forhindre, reducere, minimere og - så vidt det er praktisk muligt - eliminere ulykker, skader og andre negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet, der forårsages af skibsophugning. Konventionen fastsætter krav til skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, samt skibsophugningsanlæg, der drives under en kontraherende parts jurisdiktion.

Regeringen ønsker at tiltræde konventionen hurtigst muligt. Formålet med lovforslaget er at sikre, at det nødvendige hjemmelsgrundlag er til stede, for at det kan ske.

Størstedelen af konventionen er gennemført ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) Nr. 1257/2013 af 20. november 2013 om ophugning af skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF (herefter skibsophugningsforordningen).

De dele af konventionen, der ikke i tilstrækkelig grad er gennemført ved forordningen, og som er nødvendige for, at Danmark vil kunne overholde konventionens krav fra dens ikrafttrædelsestidspunkt, vil blive sikret gennemført med dette lovforslag.

Der foreslås bl.a. bemyndigelser, hvorefter der kan fastsættes regler om, at skibe skal have en fortegnelse over farli-

ge materialer samt visse certifikater om bord, og at certifikater udstedt af andre landes myndigheder skal accepteres af danske tilsynsmyndigheder. Der foreslås også indgrebsbeføjelser over for skibe, der ikke har disse dokumenter om bord. Derudover foreslås en bemyndigelse til at fastsætte regler, der i nødvendigt omfang supplerer kravene til skibsophugningsanlæg og godkendelsesordningen efter skibsophugningsforordningen.

De nye krav til skibe, som nævnt ovenfor, vil blive gennemført ved udmøntning af de foreslåede bemyndigelser i havmiljøloven (lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1216 af 28. september 2016). De nye krav til skibsophugningsanlæg vil blive gennemført ved udmøntning af de foreslåede bemyndigelser i miljøbeskyttelsesloven (lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1189 af 27. september 2016).

I tillæg til bemyndigelserne foreslås havmiljølovens formålsbestemmelse udvidet, således af loven fremover tillige skal medvirke til at sikre, at ophugning af skibe kan ske på en miljømæssig forsvarlig måde. Dette medfører, at bl.a. tilsyn med og håndhævelse af skibsophugningsforordningens krav til skibe kan ske med hjemmel i havmiljøloven.

Konventionen og forordningen stiller også krav til arbejdsmiljøet. Beskæftigelsesministeriet (Arbejdstilsynet) har ansvaret for de dele af forordningen og konventionen, der vedrører arbejdsmiljø. Beskæftigelsesministeriet har ikke fundet det nødvendigt at foretage ændringer til deres lovgivning som følge af forordningens eller konventionens ikrafttrædelse.

Med vedtagelsen af dette lovforslag giver Folketinget tillige sin tilslutning til Danmarks tiltrædelse af konventionen.

Konventionens engelske version er optrykt som bilag 2 og den danske oversættelse som bilag til 3 til lovforslaget.

Herudover indeholder lovforslaget ændringer af titelnoten. Se hertil bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1.

2. Lovforslagets baggrund

2.1. Hong Kong-konvention af 2009 om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe

Hong Kong-konventionen blev vedtaget den 15. maj 2009 i regi af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

Når konventionen træder i kraft, er de stater, der har tiltrådt eller ratificeret konventionen (kontraherende parter) forpligtet til at sørge for, at skibe, som sejler under deres flag, bliver ophugget på anlæg, der overholder konventionens krav, og at skibsophugningsvirksomheder under deres jurisdiktion kun ophugger skibe, der overholder konventionens krav. Dette gælder dog kun for de skibe, som konventionen finder anvendelse på.

Konventionen finder således ikke anvendelse på krigsskibe, marinehjelpekibe eller andre skibe, der ejes eller drives af en kontraherende part, og som på det pågældende tidspunkt kun anvendes i statens tjeneste til ikke-kommercielle

formål. Konventionen finder heller ikke anvendelse på skibe på mindre end 500 bruttotonnage eller skibe, der i hele deres levetid kun sejler i farvande, der hører under højhedsområdet eller jurisdiktionen for det land, hvis flag skibet sejler under.

Konventionen forbyder og/eller begrænser montering eller brug af de farlige materialer, der er anført i dens appendiks 1, på skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, og på skibe, uanset flag, mens de ligger i partens havne, på dennes værfter, reparationsværfter eller offshoreterminaler.

Opbevaring af en fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib i hele dets levetid er ligeledes et centralt krav i Hong Kong-konventionen. Fortegnelsen over farlige materialer skal være specifik for hvert skib og skal som minimum identificere de farlige materialer, der er anført i appendiks 1 og 2 til konventionen, og som indgår i skibets konstruktion eller udstyr, disses placering og omtrentlige mængder samt præcisere, at skibet overholder forbuddet mod montering af materialer indeholdende visse farlige stoffer.

Konventionen gælder både for eksisterende og nye skibe. Et nyt skib betyder et skib, for hvilket der er indgået en byggekontrakt på tidspunktet for konventionens ikrafttrædelse eller senere. Et skib betragtes endvidere som nyt, hvis dets køl, for så vidt der ikke foreligger en byggekontrakt, er lagt, eller er på tilsvarende byggestadie, seks måneder efter konventionens ikrafttrædelse. Endelig betragtes et skib som nyt, hvis levering af skibet sker 30 måneder efter datoen for konventionens ikrafttræden eller senere. Et eksisterende skib er et skib, der ikke er et nyt skib.

Eksisterende skibe skal have en fortegnelse over farlige materialer senest 5 år efter konventionens ikrafttræden, og før skibet ophugges, hvis dette sker tidligere. For eksisterende skibe skal der endvidere udarbejdes en plan, der beskriver den visuelle eller stikprøvebaserede inspektion, som udformningen af fortegnelsen over farlige materialer er baseret på, idet der tages højde for de retningslinjer, der er udviklet af IMO.

Skibene, som konventionen finder anvendelse på, er underlagt krav om syn og certificering. Et syn indebærer, at skibet kontrolleres for, om fortegnelsen over farlige materialer er i overensstemmelse med konventionens krav. Syn udføres af en myndighed i det land, under hvis flag skibet sejler, eller en anerkendt organisation godkendt af myndigheden - typisk de såkaldte klassifikationsselskaber. Når synet er gennemført korrekt, udsteder myndigheden eller den anerkendte organisation et fortegnelsescertifikat.

Skibe skal synes, inden de sættes i drift, eller inden det internationale fortegnelsescertifikat over farlige materialer udstedes, og herefter mindst hvert femte år. Inden skibet tages ud af drift, er det underlagt et såkaldt endeligt syn, hvorefter der kan udstedes et ophugningscertifikat. Certifikater udstedes kun, hvis skibet lever op til konventionens krav. Kontraherende parter har pligt til at acceptere certifikater udstedt af andre kontraherende parter.

I henhold til konventionen skal kontraherende parter anvende konventionens krav, som det måtte være nødvendigt

for at sikre, at skibe, der ikke sejler under en kontraherende parts flag, ikke nyder større begunstiging - princippet om ikke gunstigere behandling, jf. konventionens artikel 3, stk. 4.

Hvis det afsløres, at et skib overtræder konventionens krav, kan den part, der udfører inspektionen, træffe foranstaltninger til at advare eller tilbageholde skibet, eller parten kan afvise eller udelukke skibet fra partens havne.

Skibsophugningsvirksomheder, der ligger i en kontraherende parts land, og som ønsker at ophugge skibe omfattet af konventionen, skal overholde en række krav. Bl.a. skal de udarbejde en skibsophugningsplan for anlægget, og de skal godkendes af en kompetent myndighed. Som led i godkendelsesbehandlingen skal der udføres inspektion af anlægget. Formålet med inspektionen er overordnet at tjekke, om den dokumentation om og beskrivelse af anlægget, som myndigheden har modtaget, stemmer overens med virkeligheden. IMO's vejledning om godkendelse af skibsophugningsanlæg (resolution MEPC. 211(63)) angiver mere præcist, hvad en inspektion bør omfatte.

De kontraherende parter skal klarlægge de vilkår, som godkendelsen udstedes, trækkes tilbage, suspenderes, ændres og fornyes efter og formidle vilkårene til skibsophugningsvirksomheden. I henhold til konventionen har skibsophugningsvirksomheden pligt til at underrette den kompetente myndighed, hvis godkendelsens vilkår ikke længere er opfyldt. Hvis en skibsophugningsvirksomhed afviser inspektion af den kompetente myndighed, skal godkendelsen suspenderes eller trækkes tilbage. Godkendelsen skal fornyes mindst hvert femte år. Godkendelsen skal udarbejdes i den form, der fremgår af konventionens appendiks 5. Hvis det anvendte sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal der vedlægges oversættelse til et af disse sprog.

Forud for hver enkel ophugning skal skibsophugningsvirksomheden udforme en skibsspecifik skibsophugningsplan, der skal godkendes af en kompetent myndighed.

Skibsophugningsvirksomheden skal give den kompetente myndighed meddelelse, når det gør klar til at modtage et skib til ophugning. Hvis skibet har et internationalt ophugningscertifikat, skal meddelelsen om planlagt start for skibsophugningen ske efter indberetningsformatet i konventionens appendiks 6 og skal indeholde en kopi af ophugningscertifikatet. Virksomheden har endvidere pligt til at udstede en erklæring om færdiggørelse af ophugningen til den kompetente myndighed.

Hong Kong-konventionen træder i kraft 24 måneder efter, at den er ratificeret/tiltrådt af mindst 15 lande, hvis kombinerede handelsflåde repræsenterer mindst 40 % af den globale handelsflådes bruttotonnage, og hvis kombinerede maksimale årlige ophugningsmængde i de foregående ti år udgør mindst 3 % af de samme landes kombinerede handelsflådes bruttotonnage.

Denne ordning indebærer, at både de store flagstater og de store skibsophugningsstater skal tiltræde konventionen, for at ikrafttrædelsesbetingelserne bliver opfyldt. Siden 2009

har fem stater tiltrådt konventionen. Kommissionen vurderede i 2012, at konventionen tidligst ville træde i kraft i 2020.

Kun stater, der er medlem af IMO, kan tiltræde konventionen. EU kan dermed ikke blive en kontraherende part.

Konventionen er udarbejdet i en original tekst på arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk, hvor hver tekst er lige autentisk. I lovforslagets bilag 2 er den engelske tekst optrykt. Bilag 3 indeholder en oversættelse til dansk af den engelske tekst. IMO har derudover udarbejdet en række vejledninger til forståelse af konventionens enkelte dele. Vejledningerne kan findes på IMO's hjemmeside.

2.2. Skibsophugningsforordningen

Forordningen har samme formål som konventionen nemlig at forebygge, reducere, minimere og så vidt muligt undgå ulykker, skader og andre negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet, der forårsages af skibsophugning. Formålet med forordningen er endvidere at øge sikkerheden, beskyttelsen af menneskers sundhed og EU's havmiljø i hele skibets livscyklus, navnlig for at sikre, at farligt affald fra en sådan skibsophugning underkastes miljømæssig forsvarlig håndtering. Forordningen har ligeledes til formål at sikre korrekt håndtering af farlige materialer på skibe samt lette EU-medlemsstaternes tiltrædelse til konventionen. Forordningen gennemfører størstedelen af Hong Kong-konventionen og finder anvendelse på de samme typer skibe.

Forordningen gælder for skibe, der sejler under en medlemsstats flag, men indeholder også enkelte bestemmelser om skibe, der sejler under et tredjeland's flag.

Forordningen forbyder henholdsvis begrænser montering eller brug af de farlige materialer, der er nævnt i forordningens bilag I, på skibe, der sejler under en medlemsstats flag. Tilsvarende gælder for skibe, der sejler under et tredjeland's flag, når de ligger i en havn eller ved en ankerplads i en medlemsstat.

Hvert nyt skib, der sejler under en medlemsstats flag, skal have en fortegnelse over farlige materialer om bord, der som minimum identificerer de farlige materialer, der er anført i forordningens bilag II, og som findes i skibets konstruktion eller udstyr, samt deres placering og omtrentlige mængder. Eksisterende skibe skal have en fortegnelse over farlige materialer om bord senest 31. december 2020. Skibene skal derudover have et certifikat om bord, der bekræfter, at fortegnelsen er i overensstemmelse med forordningens krav.

Skibe, der sejler under et tredjeland's flag, skal, når de anløber en havn eller en ankerplads i EU, også have en fortegnelse over farlige materialer om bord. Denne fortegnelse skal dog ikke identificere lige så mange farlige materialer som den fortegnelse, skibe, der sejler under EU-medlemsstaternes flag, skal identificere. Skibe, der sejler under et tredjeland's flag, skal også have et certifikat - i forordningen benævnt overensstemmelseserklæring - der bekræfter, at fortegnelsen over farlige materialer overholder forordningens krav.

Forordningen fastsætter, at skibe, der sejler under en medlemsstats flag, kun må blive ophugget på anlæg, der er opta-

get på den europæiske liste over godkendte skibsophugningsanlæg. Både anlæg beliggende i EU og uden for EU kan blive optaget på listen.

For at blive optaget på listen skal en skibsophugningsvirksomhed opfylde en række krav, der er videregående end de krav, der stilles efter konventionen. F.eks. stiller forordningen, men ikke konventionen, krav om, at virksomheden skal kunne påvise kontrol over enhver lækage, navnlig i tidevandsområder, at virksomheden drives fra bygningsstrukturer, at håndtering af farlige materialer og farligt affald, der frembringes under skibsophugningsprocessen, udelukkende foregår på uigennemtrængeligt underlag med et effektivt afløbssystem, og at virksomheden skal sikre, at nødhjælpsudstyr hurtigt kan få adgang til skibet og til alle områder af skibsophugningsanlægget. Derudover omfatter forordningen flere farlige materialer end konventionen.

Forordningen sonderer ikke for nærværende mellem skibe, der sejler under tredjelandes flag og skibe, der sejler under en kontraherende parts flag. Det indebærer, at skibe, der ikke sejler under en medlemsstats flag, skal overholde de samme krav, uanset om de sejler under en kontraherende parts flag eller et tredjelandes flag. Når Hong Kong-konventionen træder i kraft, skal skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, overholde strengere regler, end de regler, der i forordningen gælder for skibe, der sejler under tredjelandes flag.

For at overholde konventionens krav er det derfor nødvendigt at supplere forordningens regler med krav til skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, og som ikke er en EU medlemsstat. Det indebærer, at der er behov for at fastsætte supplerende regler om, at skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, skal have en fortegnelse over farlige materialer i overensstemmelse med konventionens krav samt et internationalt fortegnelsescertifikat eller ophugningscertifikat, der bekræfter dette. Der skal ligeledes suppleres med regler om, at danske tilsynsmyndigheder skal acceptere disse certifikater, regler om certifikaters gyldighed og kontrol med disse certifikater, samt indgrebsbeføjelser over for skibe, der ikke har det krævede certifikat.

I forhold til skibsophugningsvirksomheder er det nødvendigt at supplere forordningen med regler om, at der som led i godkendelsesprocessen skal ske en inspektion af anlægget, vilkår for godkendelse af virksomheden og underretningspligt for virksomheden i bestemte situationer.

Forordningen er udstedt med hjemmel i artikel 192, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, hvilket indebærer, at de enkelte medlemsstater kan opretholde eller indføre strengere beskyttelsesforanstaltninger, jf. samme traktats artikel 193.

Skibsophugningsforordningen er trådt i kraft, men finder ikke fuldt ud anvendelse endnu.

Størstedelen af forordningen finder således anvendelse fra den tidligste af følgende to datoer: 6 måneder efter den dato, hvor det samlede maksimale årlige skibsophugningsoutput på de skibsophugningsvirksomheder, der er opført på den europæiske liste, udgør mindst 2,5 mio. light displacement

tonnage (LDT), eller den 31. december 2018. Størstedelen af forordningen forventes at finde anvendelse i løbet af efteråret 2017, hvilket indebærer at nye skibe, der sejler under medlemsstaters flag, skal overholde kravene fra dette tidspunkt. Forordningens krav til eksisterende skibe og til skibe, der sejler under tredjelandes flag, finder først anvendelse fra den 31. december 2020.

Kravene til skibsophugningsvirksomheder og godkendelse heraf samt oprettelse af den europæiske liste finder allerede anvendelse.

Frem til forordningens fulde anvendelsestidspunkt reguleres skibe, der udgør affald, og som er genstand for grænseoverskridende overførsel med henblik på ophugning, af transportforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 om overførsel af affald). I transportforordningen er der forbud mod eksport af farligt affald til lande, der ikke er medlem af OECD. Skibe vil som oftest blive klassificeret som farligt affald og må derfor ikke eksporteres fra EU til ophugning på anlæg i lande, der ikke er medlem af OECD.

Når skibsophugningsforordningen finder anvendelse fuldt ud, vil det være tilladt for et skib, der sejler under en EU medlemsstats flag, at sejle til et land uden for OECD for at blive ophugget, forudsat at ophugningsvirksomheden er opført på den europæiske liste. Skibe, der ikke er omfattet af skibsophugningsforordningen, vil fortsat være omfattet af transportforordningen, dvs. skibe med en bruttotonnage under 500, statsejede skibe m.m.

2.3. Plan for implementering af konventionen

Skibsophugningsforordningen gennemfører som nævnt ikke alle konventionens bestemmelser. Forordningen fastsætter dog, at Kommissionen skal tage forordningen op til revision senest 18 måneder inden datoen for konventionens ikrafttræden og fremsætte, hvis det er hensigtsmæssigt, eventuelle passende lovgivningsforslag med henblik herpå. Det er derfor sandsynligt, men ikke sikkert, at de dele af konventionen, der endnu ikke er gennemført med forordningen, vil blive indarbejdet ved revisionen.

Hvis det ikke sker, vil der formentlig ikke være tid til at tilvejebringe de krævede hjemler i henholdsvis havmiljøloven og miljøbeskyttelsesloven, før konventionen træder i kraft. Danmark risikerer således at misligholde konventionen, når denne træder i kraft, hvis ikke de nødvendige hjemler tilvejebringes på et tidligere tidspunkt. De nødvendige bestemmelser foreslås derfor indført på nuværende tidspunkt, hvor der alligevel skal ændres i havmiljølovens formål for at kunne fastsætte nødvendigt supplement til dele af forordningens bestemmelser vedrørende administrationen heraf (se afsnit 3.1.1.).

Alle nye bestemmelser, der har til formål at implementere de dele af konventionen, der ikke allerede er gennemført ved forordningen, vil blive udformet som bemyndigelser for ikke at komme i strid med EU-retten, hvis forordningen senere hen gennemfører alle konventionens bestemmelser.

Håndhævelsesbestemmelserne vil dog ikke blive udformet som bemyndigelser, men vil først blive sat i kraft samtidig med at konventionen træder i kraft, forudsat at de ikke er gennemført ved ændring af forordningen.

Ingen af de foreslåede regler er i strid med forordningen, idet de alene kan anvendes til at fastsætte de nødvendige strengere supplerende regler til forordningen.

I henhold til konventionens artikel 16, stk. 6, skal et land, der tiltræder konventionen, erklære, hvorvidt det vil kræve udtrykkelig eller stiltiende godkendelse af den skibsspecifikke skibssophugningsplan. I overensstemmelse med kommunernes ønske vil Danmark ved tiltrædelsen erklære, at godkendelse af den skibsspecifikke skibssophugningsplan sker ved stiltiende samtykke.

3. Hovedpunkter i lovforslaget

De følgende afsnit 3.1. og 3.2. fokuserer på de dele af konventionen, som kræver selvstændige gennemførelsesforanstaltninger i dansk ret, og behovet for at fastsætte supplerende regler til forordningen.

3.1. Regulering af skibe

3.1.1. Havmiljølovens formål og anvendelsesområde

3.1.1.1. Gældende ret

Det fremgår af bemærkningerne til havmiljøloven fra 1993, at loven skal regulere al forurening fra skibe inden for lovens territoriale gyldighedsområde, og at miljøbeskyttelsesloven regulerer den landbaserede forurening af havmiljøet, jf. Folketingstidende 1992-93, Tillæg A, spalte 7313.

Ved en lovændring i 1997 (lovforslag L 224) blev formålsbestemmelsen i § 1 moderniseret, således at også fart, frekvensen af gennemsejlinger og andre uønskede påvirkninger af naturen og miljøet – herunder havmiljøet – blev omfattet af lovens reguleringsområde, jf. Folketingstidende 1996-97, Tillæg A, side 4821 ff.

Også efter denne udvidelse skal der dog – medmindre andet fremgår af lovens bestemmelser – være tale om aktiviteter på havet, der forårsager eller kan forårsage uønskede påvirkninger af naturen og miljøet.

Havmiljøloven gælder bl.a. for danske skibe (uanset hvor i verden de befinder sig) samt udenlandske skibe, der befinder sig på dansk søterritorium. Loven indeholder i § 48 a hjemmel til at autorisere klassifikationsselskaber til på ministerens vegne at foretage syns- og certificeringsopgaver, ligesom havmiljøloven også allerede har gennemført de dele af havnestatskontroldirektivet, der vedrører kontrol med skibes overholdelse af forskellige EU-regler.

Havmiljøloven finder ikke anvendelse på orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, så længe skibet udelukkende benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste, jf. § 2, stk. 2.

3.1.1.2. Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Forordningens og konventionens definition af skibe er dækket af havmiljølovens begreb "skibe". Der henvises herom til bemærkningerne til forslag til lov om beskyttelse af havmiljøet, lovforslag nr. L 205, jf. Folketingstidende 1992-93, Tillæg A, spalte 7314-7316.

Det vurderes, at havmiljølovens undtagelse af orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, så længe skibet udelukkende benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste, er i overensstemmelse med forordningens og konventionens undtagelsesbestemmelser.

Som nævnt ovenfor har havmiljølovens regler sigte på at forebygge og begrænse påvirkning af naturen og miljøet fra aktiviteter på havet, herunder eksempelvis udtømminger, afbrændinger og dumpninger fra skibe samt regulering af hurtigfærger. Det vurderes derfor, at konventionens og forordningens regulering af skibe, der sigter på at forebygge og reducere negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet, der forårsages af skibssophugning, ikke kan rummes inden for havmiljølovens gældende formålsbestemmelse.

Det foreslås derfor, at havmiljølovens formålsbestemmelse (§ 1) udvides til også at kunne medvirke til at sikre, at opbygning af skibe kan ske på en miljømæssig forsvarlig måde. Med den foreslåede ændring vil tilsyn med og håndhævelse af forordningens krav til skibe kunne ske med hjemmel i havmiljøloven, ligesom der vil kunne fastsættes supplerende regler til forordningen i medfør af havmiljøloven, i det omfang der er behov herfor.

Havmiljøloven har allerede hjemmel til at strafsanktionere overtrædelser af bestemmelser fastsat i EU forordninger vedrørende forhold omfattet af § 1, jf. § 59, stk. 1, nr. 6, ligesom der i § 58 a er hjemmel til at fastsætte de nødvendige regler for anvendelse af forordninger vedrørende forhold omfattet af loven.

Konkret stiller skibssophugningsforordningen bl.a. krav om, at medlemsstaterne skal fastsætte kadencen for de periodiske syn og fastsætte gyldighedsperiode for fortegningscertifikater, hvilket herefter kan ske med hjemmel i lovens § 58 a. Der kan endvidere fastsættes regler om, hvem der fører tilsyn, og hvordan tilsynet skal føres, ligesom tilsynsmyndigheden vil have de beføjelser, der følger af loven, herunder om adgang uden retskendelse, jf. lovens § 45, stk. 2.

Ligeledes vil ministeren med hjemmel i den gældende regel i lovens § 48 a kunne autorisere klassifikationsselskaber til at udstede certifikater og foretage syn på skibe i overensstemmelse med forordningens regler herom.

Det fremgår af forordningens artikel 6, stk. 5, at skibsrederen er ansvarlig for skibet og træffer forholdsregler, der sikrer, at skibet til stadighed opfylder kravene i den medlemsstat, under hvis flag skibet sejler, indtil det tidspunkt hvor operatøren af skibssophugningsanlægget påtager sig ansvaret for det pågældende skib. Det fremgår endvidere af bestemmelsen, at operatøren af anlægget kan afvise at acceptere skibet til opbygning, hvis skibets tilstand ikke væsentlig svarer til oplysningerne i fortegningscertifikatet, herunder hvis del I i fortegnelsen over farlige materialer ikke er korrekt vedligeholdt og ajourført og ikke afspejler ændringer i

skibets konstruktion og udstyr. Under sådanne omstændigheder har skibsrederen fortsat ansvaret for det pågældende skib. Det foreslås, at havmiljølovens regler gælder, så længe skibsrederen har ansvaret for skibet, og at miljøbeskyttelseslovens regler gælder, når operatøren af et dansk skibsophugningsanlæg påtager sig ansvaret for skibet.

3.1.2. *Krav til skibe, der sejler under kontraherende parters flag*

3.1.2.1. *Konventionens krav*

I henhold til konventionens forskrift 5 skal skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, have en fortegnelse over farlige materialer om bord, der som minimum identificerer de farlige materialer, der er anført i konventionens appendiks 1 og 2 og indgår i skibets konstruktion eller udstyr, disses placering og omtrentlige mængder. Fortegnelsen skal endvidere dokumentere, at skibet overholder forbuddet mod eller begrænsningerne for montering af farlige materialer i overensstemmelse med forskrift 4. Fortegnelsen skal være specifik for hvert skib og kontrolleres af flagstaten eller af en person eller organisation, som denne har godkendt, idet der tages højde for vejledninger udviklet af IMO. IMO har udviklet en vejledning om udarbejdelse af fortegnelsen over farlige materialer (resolution MEPC. 197(62)), der bl.a. indeholder vejledning om, hvordan man indsamler nødvendig information, hvordan man vurderer den indsamlede information, testmetoder m.v.

I henhold til forskrift 11 skal skibene endvidere have et internationalt fortegnelses- eller ophugningscertifikat om bord, der bekræfter, at fortegnelsen er i overensstemmelse med konventionens krav. Certifikatet udstedes for en periode, der fastsættes af flagstaten, dog må perioden ikke oversi-ge fem år.

Det følger af konventionens forskrift 13, at certifikaterne skal være udarbejdet på et for den udstedende part officielt sprog. Hvis det anvendte sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal der (som hovedregel) vedlægges en oversættelse til et af disse sprog.

Konventionen fastsætter i forskrift 14, hvad der skal til, for at et certifikat ikke længere er gyldigt. Et certifikat mister således sin gyldighed, hvis skibets tilstand ikke væsentligt svarer til oplysningerne i certifikatet (herunder hvis del I i fortegnelsen over farlige materialer ikke er blevet korrekt vedligeholdt og ajourført m.v.), ved skibets overførsel til et andet lands flag, hvis det periodiske syn ikke er gennemført i tide, eller hvis certifikatet ikke er påtegnet i overensstemmelse med konventionens krav.

Konventionen fastsætter i forskrift 11, stk. 12, at et certifikat, der udstedes med en kontraherende parts godkendelse, skal accepteres af de øvrige parter og skal i alle henseender, der dækkes af konventionen, anses for at have samme gyldighed, som hvis parterne selv havde udstedt certifikatet.

Kontraherende parters skibe kan være underlagt inspektion af, om skibet har de krævede dokumenter, når skibet ankommer til en anden kontraherende parts havn eller offshoreterminal, jf. artikel 8.

Konventionen fasttæller endvidere i artikel 3, stk. 4, at for skibe, der sejler under flag, der ikke hidrører konventionens parter, skal parterne anvende konventionens krav, som det måtte være nødvendigt for at sikre, at sådanne skibe ikke nyder større begunstigeelse. Med denne ordning vil kontraherende parter skulle anvende konventionens krav overfor alle skibe, der anløber partens havn, forudsat at skibet er omfattet af konventionens anvendelsesområde.

3.1.2.2. *Gældende ret*

Forordningens bilag I indeholder en liste med farlige materialer, for hvilke montering eller brug på skibe forbydes eller begrænses som angivet i bilaget. Det drejer sig konkret om asbest, ozonlagnedbrydende stoffer, PCB, PFOS, og antifoulingprodukter og -systemer. Forordningens bilag II indeholder en liste over de farlige materialer, der skal fremgå af fortegnelsen over farlige materialer. Disse materialer udgør dels alle de farlige materialer, der er omhandlet i bilag I, dels en række andre farlige materialer såsom cadmium, bly, kviksølv, radioaktive stoffer m.fl.

Skibe, der sejler under en medlemsstats flag, skal have en fortegnelse om bord, der som minimum identificerer de farlige materialer, der er anført i forordningens bilag II, og som findes i skibets konstruktion eller udstyr, samt deres placering og omtrentlige mængder. Skibe, der sejler under tredjelandes flag, skal som minimum have en fortegnelse over de farlige materialer, der er anført i forordningens bilag I. Forordningens bilag svarer til konventionens bortset fra, at forordningens bilag omfatter flere farlige materialer både på bilag I og II.

Ovenstående indebærer, at forordningens krav til skibe, der sejler under en EU medlemsstats flag, er strengere end krævet efter konventionen. Til gengæld opfylder forordningen (endnu) ikke de krav, som konventionen stiller til skibe, der sejler under kontraherende parters flag, der ikke også er en EU-medlemsstats flag. Forordningens krav til skibe, der sejler under tredjelandes flag, er heller ikke tilstrækkelige til at opfylde konventionens krav om, at sådanne skibe ikke må behandles gunstigere end et skib, hvis flagstat er part til konventionen.

Når skibet anløber en EU-medlemsstats havn eller ankerplads, kan det blive udtaget til inspektion.

3.1.2.3. *Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

For at sikre, at Danmark opfylder konventionens krav til skibe ved dens ikrafttrædelse, foreslås det, at ministeren til opfyldelse af internationale aftaler om skibsophugning får bemyndigelse til at fastsætte regler om, at et skib skal have en fortegnelse over farlige materialer samt et internationalt fortegnelses- eller ophugningscertifikat om bord i overensstemmelse med konventionens krav, når det anløber danske havne, jf. lovforslagets § 1, nr. 4. Det internationale fortegnescertifikat eller ophugningscertifikat skal bekræfte, at skibet overholder konventionens krav til fortegnelsen over farlige materialer.

Ministeren kan endvidere fastsætte regler om indholdet af fortegnelse og certifikat, herunder om metode, form og sprogkrav, om gyldigheden af certifikater og om accept af certifikater, udstedt af andre lande. Ministeren kan ligeledes fastsætte regler med henblik på, at skibe, hvis flagstat ikke er part til konventionen, ikke behandles gunstigere end et skib, hvis flagstat er part i konventionen. Sådanne skibe vil derfor også skulle have en fortegnelse over farlige materialer om bord samt et skibsspecifikt certifikat, der bekræfter, at fortegnelsen overholder konventionens krav. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1, nr. 4.

Da forordningen udgør en tilstrækkelig implementering for skibe, der sejler under en EU medlemsstats flag, vil der ikke skulle fastsættes regler for sådanne skibe. Hvis der sker ændringer til konventionens appendiks 1 og 2, således at disse indeholder flere farlige materialer, end forordningen gør, og denne ændring ikke rettidigt implementeres gennem forordningen, er forordningens krav til skibe, der sejler under en EU medlemsstats flag ikke længere tilstrækkelig til at opfylde konventionens krav. I sådan et tilfælde vil regler, der fastsættes efter § 33 a, også skulle gælde for EU-flagede skibe.

Forordningens krav til skibe, der sejler under et tredjelandsskib, finder anvendelse fra den 31. december 2020. Kommissionen har som nævnt i afsnit 2.1. vurderet, at konventionen tidligst vil træde i kraft i 2020. Skulle det ske, at konventionen tidligst vil træde i kraft på et tidligere tidspunkt, indebærer det, at forordningen på dette tidspunkt kun har implementeret krav til skibe, der sejler under en EU medlemsstats flag, mens konventionen gælder for alle flagstater, enten i kraft af at de er parter til konventionen, eller i kraft af princippet om at sådanne flagstater ikke skal behandles gunstigere. I sådan en situation kan der med hjemmel i § 33 a fastsættes regler, der fuldt ud implementerer konventionens krav i forhold til de skibe, der ikke sejler under en EU medlemsstats flag. Det vil dog i dette tilfælde kun være nødvendigt at fastsætte regler i forhold til nye skibe, fordi eksisterende skibe i henhold til konventionens forskrift 5, stk. 2, først skal overholde konventionens krav fem år efter konventionens ikrafttrædelse. På det tidspunkt har forordningens krav til skibe, der sejler under tredjelandsskib, fået effekt.

Det foreslås endvidere, at der indsættes en bemyndigelse til, at ministeren kan fastsætte regler om straf for overtrædelse af disse regler, jf. lovforslagets § 1, nr.10.

3.1.3. Kontrol med skibe, der sejler under kontraherende parters flag, tilbageholdelse m.v.

3.1.3.1. Konventionens krav

I henhold til konventionens artikel 8, stk. 1, kan et skib, der sejler under en kontraherende parts flag, blive underlagt inspektion i en anden parts havn eller offshoreterminal for at fastslå, om skibet er i overensstemmelse med konventionens krav.

Tilsyn med skibe er som udgangspunkt begrænset til at bekræfte, at der ombord på skibet findes et af de certifikater,

som konventionen kræver. Af konventionens appendiks 3 og 4 fremgår det, at fortegnelsen over farlige materialer skal følge med certifikatet og er en del heraf.

Det kan dog også være nødvendigt at foretage et detaljeret tilsyn, hvis skibets tilstand eller tilstanden af dets udstyr ikke væsentlig svarer til oplysningerne i certifikatet eller del I i fortegnelsen over farlige materialer eller i begge, eller der er åbenbar grund til at antage, at der ikke er gennemført en procedure om bord på skibet til vedligeholdelse af del I i fortegnelsen over farlige materialer.

Tilsyn med skibe omfattet af Hong Kong-konventionen udføres under hensyntagen til IMO's vejledning om tilsyn med skibe under Hong Kong-konventionen (resolution MEPC. 223(64)), jf. konventionens artikel 8, stk. 2.

Det følger af vejledningen, at tilsynsmyndigheden skal tjekke, om skibet enten har et internationalt fortegnelsescertifikat eller et internationalt ophugningscertifikat - begge suppleret med en fortegnelse over farlige materialer. Certifikatets gyldighed skal tjekkes, og det skal tjekkes om id nummeret på fortegnelsen over farlige materialer svarer til det på certifikatet.

Er certifikatet og fortegnelsen over farlige materialer gyldigt, skal myndigheden begrænse sit tilsyn til eventuelt indberettede mangler.

Hvis myndighedens generelle indtryk eller observationer om bord giver åbenbar grund til at antage, at skibets tilstand eller tilstanden af dets udstyr ikke væsentligt svarer til oplysningerne i certifikatet eller fortegnelsen over farlige materialer, kan myndigheden foretage detaljeret kontrol.

Der foreligger en åbenbar grund, når:

- 1) der er bevis for, at der ikke foreligger et certifikat, eller det tydeligvis er ugyldigt,
- 2) der er bevis for, at der ikke foreligger en fortegnelse over farlige materialer, eller at det tydeligvis er ugyldigt,
- 3) der ikke er identificeret farlige materialer i skibets konstruktion eller udstyr i del I i fortegnelsen over farlige materialer,
- 4) manglende angivelse af udstyr eller skibskonstruktion på del I i fortegnelsen over farlige materialer, som tilsynsmyndigheden mener, indeholder farlige materialer som angivet i bilag 1 og 2 eller
- 5) der ikke er gennemført en procedure om bord på skibet til vedligeholdelse af del I i fortegnelsen over farlige materialer.

Hvis det konstateres, at skibet overtræder konventionen, kan den part, der udfører inspektionen, træffe foranstaltninger for at advare, tilbageholde, afvise eller udelukke skibet fra partens havne. Flagstaten og IMO skal i så fald underrettes.

I henhold til konventionens forskrift 14, stk.1, er et certifikat ikke længere gyldigt, hvis skibets tilstand ikke væsentligt svarer til oplysningerne i certifikatet (herunder hvis del I i fortegnelsen over farlige materialer ikke er blevet korrekt vedligeholdt og ajourført og ikke afspejler ændringer i skibets konstruktion og udstyr i overensstemmelse med IMO's

vejledninger), ved skibets overførsel til et andet lands flag, hvis det periodiske syn ikke er gennemført i tide, eller hvis certifikatet ikke er blevet påtegnet i overensstemmelse med forskrift 11 eller 12.

Påtegning af et certifikat kan ske, hvis skibet er blevet synet imellem de periodiske syn, fordi der er sket en ændring, udskiftning eller væsentlig reparation af skibets konstruktion, udstyr, systemer, anordninger, arrangementer og materialer, og skibsrederen har anmodet om, at certifikatet skal bekræfte, at det ved synet blev fastslået, at skibet overholder de relevante bestemmelser i konventionen. Der kan også ske påtegning af certifikatet af andre grunde. F.eks. hvis flagstaten - hvis et skib, hvis certifikat udløber, ikke er i den havn, hvor det skal synes - forlænger certifikatets gyldighedsperiode med tre måneder, således at skibet kan færdiggøre sin rejse til den havn, hvor det skal synes.

Et skib kan i henhold til IMO's vejledning om tilsyn tilbageholdes, hvis det ikke har enten et gyldigt internationalt fortegningscertifikat eller et gyldigt internationalt ophugningscertifikat, eller hvis skibet ikke overholder de kontrolforanstaltninger med farlige materialer, som er opført i konventionens appendiks 1. Manglende ajourføring af fortegnelsen over farlige materialer bør ikke medføre tilbageholdelse, men enhver uoverensstemmelse i fortegnelsen over farlige materialer bør indberettes til den pågældende flagstats myndighed og afhjælpes inden næste syn.

I henhold til konventionens artikel 3, stk. 4, må skibe, der ikke sejler under en kontraherende parts flag, ikke nyde større begunstigelse end skibe, der sejler under en kontraherende parts flag. Skibe, der ikke sejler under en kontraherende parts flag kan dog ikke få udstedt et internationalt fortegnings- eller ophugningscertifikat. Det fremgår af IMO's tilsynsvejledning, at tilsynsmyndigheden i stedet skal tjekke, at skibet har tilsvarende dokumentation, og at det har en fortegnelse over farlige materialer.

Af samme vejledning fremgår det, at "procedures for Port State Control, 2011, resolution A. 1052(27)" skal supplere vejledningen.

3.1.3.2. *Gældende ret*

Forordningen har gennemført reglerne om kontrol med udenlandske skibe i to spor. Dels i selve forordningen, og dels ved at ændre i havnestatskontroldirektivet.

Forordningen bestemmer i artikel 11, at medlemsstaterne skal anvende kontrolbestemmelser for skibe i overensstemmelse med deres nationale lovgivning under henvisning til havnestatskontroldirektivet (Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol).

I forordningens artikel 28 gennemføres der en ændring af havnestatskontroldirektivet, således at der ved havnestatskontrol skal føres tilsyn med, om skibe, der udtages til kontrol, har enten et fortegningscertifikat eller en overensstemmelseserklæring om bord i henhold til skibsophugningsforordningen. Dvs. at skibe, der sejler under en EU-medlemsstats flag, bliver undersøgt for, om de har et fortegningscer-

tifikat om bord, og skibe, der sejler under et tredjeland's flag, bliver undersøgt for, om de har en overensstemmelseserklæring.

Havnestatskontroldirektivet gælder for ethvert udenlandsk skib, der anløber en havn eller en ankerplads i en medlemsstat med henblik på at indgå i en grænseflade mellem skib og havn og dets besætning. Direktivet opstiller bl.a. et system for, hvordan inspektion skal foregå, og hvilke skibe der skal udtages. Direktivet er primært gennemført i Erhvervs- og Vækstministeriets lovgivning om sikkerhed til søs. Som følge af fordelingen af reguleringen mellem lov om sikkerhed til søs og havmiljøloven, er det havmiljøloven, som indeholder de nødvendige administrative indgrebsbeføjelser inden for denne lovs område. Der henvises bl.a. til lov nr. 1275 af 21. december 2011 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet (Implementering af dele af havnestatskontroldirektivet og ændring af regler om indgreb over for skibe).

Inspektionen er i henhold til forordningen som udgangspunkt begrænset til en kontrol af, at der om bord findes et gyldigt fortegningscertifikat eller et ophugningscertifikat. Hvis det viser sig ikke at være tilfældet, eller hvis der er god grund til at tro, at skibets tilstand eller tilstanden af dets udstyr ikke væsentligt svarer til oplysningerne i certifikatet, fortegnelsen over farlige materialer eller i begge dele, eller at der ikke er gennemført en procedure om bord på skibet til vedligeholdelse af fortegnelsen over farlige materialer, kan den relevante myndighed, der er involveret i havnestatskontrollaktiviteter, udføre en detaljeret inspektion under hensyntagen til de relevante vejledninger fra IMO.

Det følger af forordningen, at et skib, der sejler under en medlemsstats flag, kan advares, tilbageholdes, afvises eller udelukkes fra havne under en medlemsstats jurisdiktion, hvis det ikke på anmodning fra de relevante myndigheder i den pågældende medlemsstat indsender en kopi af fortegningscertifikatet eller ophugningscertifikatet.

Det samme gælder for et skib, der sejler under et tredjeland's flag, såfremt det ikke på anmodning fra de relevante myndigheder i den pågældende medlemsstat indsender en kopi af overensstemmelseserklæringen på et sprog, der opfylder sprokravet.

Ovenstående indebærer, at forordningens krav til kontrol og indgreb over for skibe, der sejler under en EU medlemsstats flag, er tilstrækkelige til at implementere konventionen. Forordningen opfylder imidlertid (endnu) ikke de krav, som konventionen stiller i forhold til skibe, der sejler under kontraherende parters flag, der ikke er en EU-medlemsstats flag, jf. afsnit 3.1.2.

I henhold til havmiljølovens §§ 45 b og 45 d skal tilsynsmyndigheden foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning, og meddele den ansvarlige, at det ulovlige forhold skal bringes til ophør – det vil sige, at tilsynsmyndigheden skal give en indskærpelse (lovliggørelsespåbud).

Havmiljøloven indeholder i §§ 42 a og 43 c bestemmelser, hvorefter miljø- og fødevarerministeren bl.a. kan tilbagehol-

de et skib eller meddele forbud mod, at skibet anløber danske havne, hvis de medfører fare for udtømmning eller udledning. Et anløbsforbud efter § 43 c kan udstedes, hvis skibet afsejler trods et sejladsforbud efter § 42 a. Et anløbsforbud kan også udstedes efter anmodning fra visse andre lande, hvis skibet har overtrådt et sejladsforbud i det land, jf. § 43 c, stk. 2. Bestemmelserne kan imidlertid ikke rumme indgreb over for skibe, der ikke har et af de efter konventionen krævede certifikater, fordi manglende fortegnelses- eller op-hugningscertifikater eller overensstemmelseserklæringer ikke medfører fare for udtømmning eller udledning.

Forordningen fastsætter, at den relevante myndighed i tilfælde af force majeure eller bydende nødvendige sikkerhedshensyn eller for at reducere forureningsfaren eller gøre den så lille som muligt, eller for at fejl og mangler kan afhjælpes, kan give anløbstilladelse til en bestemt havn eller ankerplads, forudsat at skibsrederen eller skibsføreren har truffet passende foranstaltninger, som opfylder de krav, som den relevante myndighed i den pågældende medlemsstat har stillet, således at skibet kan anløbe havnen sikkert.

3.1.3.3. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Forordningen sonderer (endnu) ikke mellem skibe, der sejler under tredjelands flag, og skibe, der sejler under en kontraherende parts flag. Det medfører, at forordningens krav til kontrol med skibe, der sejler under tredjelands flag, og indgrebsbeføjelserne over for disse, ikke er tilstrækkelige i forhold til konventionens krav i forhold til skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, som ikke er en EU-medlemsstats flag.

Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 5, at der indsættes en bestemmelse (§ 42 b), hvorefter miljø- og fødevareministeren til opfyldelse af internationale forpligtelser kan meddele forbud mod, at et skib fortsætter sejladsen, hvis skibet ikke er i besiddelse af de foreskrevne dokumenter, jf. regler udstedt i medfør af § 33 a. I lighed med forordningen foreslås muligheden for at meddele sejladsforbud også at skulle bestå, hvis et certifikat ikke foreligger i den foreskrevne oversættelse.

Det foreslås endvidere, at ministeren, jf. den foreslåede § 42 c, kan meddele forbud mod, at et skib anløber en dansk havn, hvis skibet afsejler trods et sejladsforbud udstedt i medfør af den foreslåede § 42 b, stk. 1.

Da hverken konventionen eller forordningen lægger op til, at Danmark skal kunne udstede et anløbsforbud, hvis skibet har overtrådt et sejladsforbud i et andet land, foreslås der ikke et system svarende til havmiljølovens § 43 c, stk. 2, hvorefter et sejladsforbud, udstedt af andre lande kan give grundlag for et anløbsforbud.

Bestemmelserne kan kun finde anvendelse over for skibe, der er omfattet af regler fastsat i medfør af § 33 a, jf. afsnit 3.1.2.3.

Tilbageholdelsen skal ophæves, når forholdet, der udløste tilbageholdelsen, er bragt i orden.

Det foreslås samtidig, at ministeren trods anløbsforbud til en dansk havn kan give tilladelse til anløb af en bestemt dansk havn, hvis skibets fortsatte sejlads indebærer risiko for tab af menneskeliv eller skade på miljøet, hvis bydende nødvendige sikkerhedshensyn gør det påkrævet, eller hvis det er med henblik på at afhjælpe fejl og mangler.

Både konventionen og forordningen bruger begrebet "advare". Det er op til de nationale myndigheder at fastlægge, hvad en advarsel indebærer. Det vurderes, at en "advarsel" må forstås som en indskærpelse (lovliggørelsespåbud) som nævnt i havmiljølovens § 45 d.

Håndhævelse vil ske i overensstemmelse med andre internationale konventioner, herunder havretskonventionen. Det bemærkes i den forbindelse, at stater i henhold til FN's havretskonvention som udgangspunkt har fuld suverænitet over skibe, der ligger i deres havn, uanset skibenes tilhørsforhold.

Tilsyn med skibene kan ske i henhold til den gældende § 45. Regler om tilsynet, herunder om detaljeret tilsyn, jf. konventionens artikel 8, kan fastsættes med hjemmel i den gældende § 45 c.

Det forventes i øvrigt, at konventionen, når den træder i kraft, vil blive omfattet af havnestatskontroldirektivet ved vedtagelse af en ændring af havnestatskontroldirektivet.

Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning og Miljøstyrelsen har en aftale med Søfartsstyrelsen om bistand i forbindelse med tilsyn efter havmiljøloven med skibe. Det forventes, at aftalen vil blive udvidet til også at dække dette område.

I lighed med lovens øvrige forbud mod fortsat sejlads og anløbsforbud foreslås det, at sådanne forbud kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold, og at klageberettiget er afgørelsens adressat, samt at overtrædelse af sådanne forbud kan straffes.

3.1.4. Håndhævelse

3.1.4.1. Konventionens krav

I henhold til konventionens artikel 10, stk. 2 og 3, skal enhver overtrædelse af konventionen inden for en parts jurisdiktion forbydes, og der skal etableres sanktioner i henhold til partens lovgivning. De sanktioner, der følger af en parts lovgivning i henhold til denne artikel, skal være tilstrækkeligt alvorlige til at modvirke overtrædelser af konventionen, hvor end disse måtte forekomme.

3.1.4.2. Gældende ret

Det følger af havmiljølovens § 59, stk. 1, nr. 6, at overtrædelser af bestemmelser fastsat i EU-forordninger vedrørende forhold omfattet af denne lov straffes, ligesom der er hjemmel til at fastsætte regler herom, jf. § 61, stk. 1.

I henhold til havmiljølovens § 63, stk. 1, skal ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i loven eller bestemmelser udstedt i medfør af loven ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som kan medføre frihedsstraf. Det følger endvidere af bestemmelsen, at miljø- og fødevareministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan foretage ransagning i sager om

ulovlig olieudtømning fra platforme, ulovlig udtømning af ballastvand eller brug af ikke funktionsdygtigt anlæg til behandling af ballastvand, ulovlig bortskaffelse af stoffer eller materialer, eller ulovlig udledning til luften, efter retsplejelovens regler om ransagning.

I henhold til havmiljølovens § 63 b, stk. 1-3, og § 63 c, stk. 1-3, kan skibe i en række sager om udledning m.v. i strid med loven eller forskrifter fastsat i medfør af loven tilbageholdes af politiet, miljø- og fødevareministeren eller den, som miljø- og fødevareministeren bemyndiger dertil. Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over skibet, da udledningen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af skibet. Miljø- og fødevareministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan endvidere tilbageholde dokumenter, papirer og andre beviser af lignende karakter.

Det følger af stk. 8 i henholdsvis § 63 b og § 63 c, at retsplejelovens kapitel 74 om beslaglæggelse finder anvendelse ved iværksættelse af tilbageholdelse med de ændringer, der følger af de foregående stykker.

Efter § 63 c, stk. 9, kan miljø- og fødevareministeren fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i stk. 1-3 nævnte beføjelser, herunder regler vedrørende sikkerhedsstillelse.

Både § 63 b og § 63 c har i stk. 4-7 bestemmelser om, hvordan tilbageholdelse kan ske, hvis et udenlandsk skib befinder sig i ydre territorielt farvand under passage eller i den eksklusive økonomiske zone, eller hvis det udenlandske skib forfølges i umiddelbar forlængelse af overtrædelsen fra et havområde til et andet havområde, der ligger længere væk fra den danske kyst.

3.1.4.3. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at overtrædelse af regler udstedt i medfør af den foreslåede § 33 a skal kunne strafpålægges.

Endvidere foreslås ransagningsbestemmelsen i havmiljølovens § 63, stk. 1, udvidet, således at ransagning kan foretages af miljø- og fødevareministeren i sager om manglende eller ugyldige certifikater i lighed med, hvad der gælder i en række sager om ulovlig udtømning, udledning m.v.

Eftersom skibe bevæger sig globalt og ikke nødvendigvis anløber en dansk havn igen, kan det være nødvendigt at tilbageholde skibet, indtil myndigheden har sikret sit krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation. Det foreslås derfor at indsætte en ny bestemmelse (§ 63 d) om tilbageholdelse i sager om manglende eller ugyldige certifikater for at sikre krav på betaling af bøde m.m. for skibe, der ikke har de påkrævede certifikater.

Bestemmelsen svarer til de gældende bestemmelser i §§ 63 b og 63 c, der dog vedrører sager om ulovlig udledning m.v. og indeholder særlige bestemmelser, der under visse

betingelser giver mulighed for tilbageholdelse af udenlandske skibe, når de befinder sig i ydre territorielt farvand eller i den eksklusive økonomiske zone.

Det foreslås, at tilbageholdelse efter den foreslåede § 63 d alene kan ske i havn. Der er derfor ikke behov for de særlige bestemmelser om tilbageholdelsesadgangen for udenlandske skibe nævnt ovenfor.

De foreslåede bestemmelser i §§ 42 b og 42 c er også eksempler på sanktioner, der kan være med til at modvirke overtrædelser af konventionen.

3.2. Regulering af skibsophugningsanlæg

3.2.1. Konventionens krav

Konventionen stiller krav om, at skibsophugningsanlæg, der ophugger skibe, for hvilke konventionen finder anvendelse, skal godkendes af en kompetent myndighed i det land, ophugningsanlægget er beliggende. Konventionen indeholder en række krav til anlægget og forudsætninger for at meddele godkendelse.

Blandt disse skal særskilt nævnes, at skibsophugningsvirksomheder for skibe, for hvilke konventionen finder anvendelse, kun må acceptere skibe, der overholder konventionens krav samt have dokumentation for godkendelsen tilgængelig, hvis sådan dokumentation kræves af en skibsreder, der overvejer at ophugge et skib på det pågældende ophugningsanlæg.

Kontraherende parter skal anvende konventionens krav, som det måtte være nødvendig for at sikre, at skibe, der ikke sejler under en kontraherende parts flag, ikke skal nyde større begunstigeelse. Det indebærer, at skibsophugningsvirksomheder kun må acceptere skibe, der overholder konventionens krav, uanset om skibet sejler under en kontraherende parts flag eller ej.

Skibsophugningsvirksomheden skal endvidere underrette den kompetente myndighed i det land, hvor anlægget ligger, når den gør klar til at modtage et skib til ophugning. Underretningen skal indeholde en række oplysninger, herunder skibsspecifikke oplysninger, fortegnelse over farlige materialer samt udkast til den skibsspecifikke skibsophugningsplan til myndighedens godkendelse. Hvis skibet, der skal ophugges, har et internationalt ophugningscertifikat, skal virksomheden også indberette den planlagte start til den kompetente myndighed. Indberetningen skal ske efter indberetningsformatet i konventionens appendiks 6 og skal som minimum indeholde en kopi af det internationale ophugningscertifikat. Ophugning af skibet må ikke igangsættes, før indberetningen er indleveret. Derudover skal virksomheden underrette den pågældende myndighed, når ophugning af skibet er færdiggjort.

Hvis hændelser eller handlinger på anlægget har den virkning, at godkendelsens vilkår ikke længere er opfyldt, skal skibsophugningsvirksomheden endvidere underrette den kompetente myndighed, der kan beslutte at suspendere eller trække godkendelsen tilbage eller kræve, at fejlene afhjælpes.

Det følger endvidere af konventionen, at en godkendelse forudsætter en inspektion af anlægget. I henhold til IMO's vejledning om godkendelse af anlæg (resolution MEPC.211(63)), er inspektion som led i godkendelsesprocessen kun påkrævet, første gang et anlæg skal godkendes. Ved de efterfølgende godkendelser er det op til godkendelsesmyndigheden at vurdere, om der er behov for inspektion.

Godkendelsen skal udarbejdes i en bestemt form, der fremgår af konventionens appendiks 5. Hvis det anvendte sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal der vedlægges en oversættelse til disse sprog.

Hvis en ophugningsvirksomhed afviser en inspektion, skal en meddelt godkendelse suspenderes eller trækkes tilbage.

3.2.2. Gældende ret

Skibsophugningsanlæg er reguleret efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 om forurenende virksomhed, hvilket bl.a. indebærer, at de ikke må anlægges eller påbegyndes, før der er meldt godkendelse heraf. De må heller ikke udvides eller ændres bygningsmæssigt eller driftsmæssigt på en måde, som indebærer forøget forurening, før udvidelsen eller ændringen er godkendt, jf. lovens § 33, stk. 1.

Skibsophugningsforordningen bygger et system ovenpå, således at skibsophugningsvirksomheder, der ønsker at ophugge en vis type skibe, skal opfylde bestemte krav, godkendes af en kompetent myndighed og optages på den europæiske liste over godkendte skibsophugningsanlæg. Forordningen gennemfører langt de fleste krav til skibsophugningsanlæg, som stilles efter konventionen.

Forordningen har dog ikke krav om, at et skibsophugningsanlæg kun må ophugge skibe, der, såfremt de er omfattet af forordningen, overholder forordningens krav, eller at dokumentation for godkendelsen skal gøres tilgængelig for en skibsreder, der overvejer at ophugge et skib på anlægget. Forordningen stiller heller ikke krav om, at skibsophugningsvirksomheden skal underrette om hændelser eller handlinger, der har medført, at godkendelsens vilkår ikke længere er opfyldt.

Endvidere indeholder forordningen ikke krav om, at en godkendelse forudsætter en inspektion af anlægget, eller at en meddelt godkendelse skal trækkes tilbage, hvis en skibsophugningsvirksomhed modsætter sig inspektion. Forordningen indeholder heller ikke et krav om, at den kompetente myndighed skal oversætte godkendelsen til engelsk, fransk eller spansk.

Efter forordningen skal den skibsspecifikke skibsophugningsplan godkendes af den kompetente myndighed i det land, hvor anlægget ligger. En skibsspecifik skibsophugningsplan er en plan for, hvordan et specifikt skib skal ophugges. Når planen er godkendt, skal operatøren af skibsophugningsanlægget sende den til flagstaten og skibsrederen. Herefter kan det endelige syn af skibet foretages, og skibsophugningscertifikat kan udstedes. Skibsrederen giver en kopi af ophugningscertifikatet til skibsophugningsvirksomheden. Herefter giver operatøren flagstaten besked om, at

skibsophugningsvirksomheden er parat til at påbegynde ophugning af skibet.

Det følger af miljøbeskyttelseslovens §§ 68 og 69, at tilsynsmyndigheden skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort og i så fald meddele den for forholdet ansvarlige, at det ulovlige forhold skal bringes til ophør. Tilsynsmyndigheden kan i den forbindelse bl.a. meddele forbud mod fortsat drift.

Det følger endvidere af lovens § 87, stk.1, at tilsynsmyndigheden, hvis det skønnes nødvendigt, uden retskendelse har adgang til ejendomme for at udføre tilsynsopgaver efter loven, regler udstedt i medfør af loven eller forordninger på lovens område. Af § 87, stk. 3, fremgår, at politiet yder bistand ved tilsynsmyndighedens udøvelse af beføjelser.

3.2.3. Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Konventionen stiller ikke som forordningen krav om, at anlæg skal optages på en liste, men godkendelse efter såvel konventionen som forordningen adskiller sig alligevel på flere punkter fra en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelsesloven. For eksempel gælder konventionen kun for ophugning af visse typer af skibe, og en godkendelse efter konventionen er kun gyldig i maksimalt fem år, men kan fornyes - hvorimod en miljøgodkendelse ikke som udgangspunkt har en begrænset gyldighedsperiode og kan gælde for andre typer af skibe end de, der er omfattet af konventionen.

Det foreslås på denne baggrund, at de få konventionsbestemmelser i relation til skibsophugningsanlæg, der ikke er gennemført med forordningen, gennemføres i dansk ret med særskilte bestemmelser i stedet for at gøre dem til en integreret del af miljøgodkendelsen af skibsophugningsanlæg.

Det foreslås således, at miljø- og fødevarerministeren bemyndiges til at fastsætte regler i relation til skibsophugningsanlæg, der implementerer de dele af konventionen, som ikke er gennemført med forordningen. Der kan ikke fastsættes supplerende regler, der ikke er nødvendiggjort af internationale aftaler, herunder evt. senere ændringer eller suppleringer til konventionen. Der vil kunne fastsættes regler med generelle krav til anlægget, såvel som regler, der fastsætter, hvilke vilkår en godkendelse skal indeholde, alt efter, hvad der vurderes mest hensigtsmæssigt.

Med hjemmel i den foreslåede § 39 c vil der således kunne fastsættes regler, der sikrer, at et anlæg ikke må ophugge skibe, der er omfattet af konventionen, hvis skibet ikke opfylder konventionens krav, det vil sige, hvis skibet ikke har et gyldigt ophugningscertifikat, eller hvis det har fået monteret materialer i strid med konventionen.

Der vil tillige med hjemmel i bemyndigelsen kunne fastsættes regler, der sikrer, at dokumentation for godkendelsen er tilgængelig for en skibsreder, der overvejer at ophugge et skib på det pågældende anlæg, hvis dette kræves af skibsrederen.

Der vil endvidere kunne fastsættes regler, der sikrer, at en skibsophugningsvirksomhed skal indsende visse informationer til godkendelsesmyndigheden sammen med udkast til den skibsspecifikke skibsophugningsplan, herunder skibets

fortegnelse over farlige materialer. Der vil ligeledes kunne fastsættes regler, der sikrer, at en skibsophugningsvirksomhed skal underrette tilsynsmyndigheden, når den er klar til at ophugge et skib, og når ophugningen er afsluttet.

Der vil også kunne fastsættes regler, der sikrer, at skibsophugningsvirksomheden skal underrette om handlinger eller hændelser, hvorved godkendelsens vilkår ikke længere er opfyldt. En sådan underretningspligt skal forstås med respekt af de begrænsninger, som § 10 i lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter (retssikkerhedsloven) opstiller. Der henvises herom til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 2, nr. 1.

Som nævnt ovenfor følger det af konventionen, at den kompetente myndighed i så fald kan reagere ved enten at suspendere godkendelsen, trække den tilbage eller udstede påbud om, at virksomheden afhjælper fejlene, jf. forskrift 16. Det vurderes, at forordningen og miljøbeskyttelseslovens regler i §§ 68 og 69 er tilstrækkelige til at opfylde dette krav.

Der vil ligeledes kunne fastsættes regler om, at en godkendelse efter EU-forordningen ikke må meddeles første gang, førend anlægget er inspiceret, og at godkendelsesmyndigheden skal vurdere behovet for inspektion ved senere godkendelser. Målet med inspektionen er at tjekke, at den dokumentation, som skibsophugningsvirksomheden har indsendt til godkendelsesmyndigheden er i overensstemmelse med de faktiske forhold. Der vil også kunne fastsættes regler om, at godkendelsen skal udarbejdes i en bestemt form, og at den skal oversættes til engelsk, fransk eller spansk.

I forhold til danske anlæg, der - inden konventionen finder anvendelse - allerede er optaget på den europæiske liste, vil inspektionskravet være opfyldt, hvis disse anlæg har haft besøg af tilsynsmyndigheden i den mellemliggende periode, og det ikke har givet anledning til forbud mod fortsat drift.

Bemyndigelsen vil i det hele kunne anvendes, hvis der viser sig behov for at fastsætte andre krav til skibsophugningsvirksomheden og den kompetente myndighed, hvis konventionen (eller senere ændringer eller suppleringer) stiller krav, der ikke fremgår af forordningen.

Bemyndigelsen kan kun udmøntes, hvis disse krav ikke (eller ikke tids nok) bliver gennemført i forordningen.

Som nævnt fastlægger konventionen, at en godkendelse skal suspenderes eller trækkes tilbage, hvis skibsophugningsvirksomheden afviser en inspektion. I lyset af miljøbeskyttelseslovens almindelige regler i § 87 om adgang til ejendom for at udføre tilsynsopgaver m.v. efter loven eller regler i henhold til loven, vurderes det, at der ikke er behov for at indføre en sådan regel om suspension eller tilbagevækning af en meddelt godkendelse.

Det vurderes endelig, at der ikke er behov for hjemmel til at tiltvinge sig adgang til en ejendom med henblik på at inspicere anlægget forud for godkendelse eller fornyelse af godkendelse. Retsvirkningen af, at skibsophugningsvirksomheden nægter adgang til ejendommen vil således være,

at skibsophugningsanlægget ikke kan få meddelt en godkendelse eller fornyelse af godkendelsen.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Udvidelse af havmiljølovens anvendelsesområde sikrer, at der er hjemmel til at administrere den del af skibsophugningsforordningen, der stiller krav til skibe. Ansvar for forordningen er allerede placeret hos Miljøstyrelsen/Miljø- og Fødevarerministeriet, ligesom der ved forhandlingen af forordningen allerede er vurderet, hvilke konsekvenser forordningen har for Danmark. Udvidelse af havmiljølovens anvendelsesområde har derfor i sig selv ikke nogen økonomisk eller administrativ konsekvens for det offentlige.

De indgrebsbeføjelser, der kan sættes i kraft, når konventionen træder i kraft, forudsat at de ikke er blevet indarbejdet i forordningen, vil ikke medføre en ekstra udgift for det offentlige, fordi der allerede er en tilsynspligt med udenlandske skibe i henhold til skibsophugningsforordningen. Efter forordningen er det bare et andet dokument, skibet skal fremvise. Lovforslaget indebærer ikke, at der fastsættes regler om, at flere skibe skal udtages til tilsyn, eller at tilsynet skal være mere omfangsrigt.

Ved udmøntningen af den foreslåede bestemmelse i miljøbeskyttelsesloven (§ 39 c) vil kommunalbestyrelsen kunne pålægges at anvende et bestemt format til godkendelse af skibsophugningsvirksomheder, og at oversætte godkendelsen til enten engelsk, fransk eller spansk. I henhold til konventionen skal dens appendiks 5 anvendes til dette. Appendikset findes allerede udformet på alle tre sprog, og skal alene suppleres med information om, hvem der godkender, navnet på skibsophugningsvirksomheden, hvor længe godkendelsen er gyldig, arbejdssprog m.m. Der er således ikke tale om en væsentlig administrativ omkostning.

En dansk myndigheds anerkendelse af udenlandske certifikater har ingen økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Det vurderes herefter, at lovforslaget og dets udmøntning ikke vil have væsentlige konsekvenser for det offentlige.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

De foreslåede bemyndigelser til havmiljøloven vil ved deres udmøntning alene have konsekvenser for udenlandske skibe, der anløber danske havne (medmindre der senere sker ændringer i konventionen uden samtidig ændring af forordningen). Udvidelse af havmiljølovens anvendelsesområde har ikke konsekvenser for erhvervslivet, idet kravene til erhvervslivet følger direkte af forordningen.

Indgrebsbeføjelserne i §§ 42 b og 42 c vil kun have betydning i forhold til skibe, der sejler under et flag, som ikke er en EU-medlemsstat (medmindre der senere sker ændringer i konventionen uden samtidig ændring af forordningen). Den foreslåede § 63 d kan have konsekvens for danske skibe, i det omfang de ikke har et gyldigt certifikat om bord.

Skibsophugningsanlæg kan ved udmøntning af den foreslåede bemyndigelse i miljøbeskyttelsesloven blive underlagt forskellige underretningskrav. I nogle situationer vil der være tale om ny information, som f.eks. overtrædelse af godkendelsens vilkår, og i andre situationer er der tale om, at allerede tilgængelig information, som efter forordningen skal sendes til flagstaten, også skal sendes til en anden myndighed. Der findes pt. fem skibsophugningsvirksomheder i Danmark, hvoraf indtil videre to har anmodet om optagelse på den europæiske liste. Det vurderes herefter, at lovforslaget og dets udmøntning ikke vil have væsentlige konsekvenser for dansk erhvervsliv.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Det vurderes, at lovforslaget ikke har konsekvenser for borgere.

7. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vil ikke i sig selv have miljømæssige konsekvenser. Hong Kong-konventionen og skibsophugningsforordningen vil globalt set bidrage til en forbedring af beskyttelsesniveauet for både miljø og arbejdsmiljø i ophugningsnationer uden for EU – pt. primært i Kina, Indien, Bangladesh og Tyrkiet. Ophugningsfaciliteter i Danmark forventes i langt overvejende omfang allerede at leve op til forordningens krav, hvorfor forslaget forventes at have en neutral påvirkning af det miljømæssige beskyttelsesniveau i Danmark.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget sikrer, at bl.a. havmiljølovens tilsyns- og håndhævelsesregler vil kunne anvendes over for skibe omfattet af skibsophugningsforordningen. Lovforslaget er således et nødvendigt supplement til forordningen.

Lovforslaget sikrer endvidere, at der efter såvel havmiljøloven som miljøbeskyttelsesloven kan fastsættes de nødvendige krav til skibe og til skibsophugningsvirksomheder, i det omfang der er behov for at supplere forordningens bestemmelser i forhold til konventionens krav.

Endelig indeholder lovforslaget to ændringer af titelnoten til havmiljøloven. Den ene ændring er en ajourføring af noten vedrørende havnestatskontroldirektivet, således at det angives, at loven gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/38/EU af 12. august 2013 om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol.

Den anden ændring af titelnoten vedrører Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2009/31/EF af 23. april 2009 om geologisk lagring af kuldioxid. Havmiljølovens eksisterende dumpningsforbud i § 25 udgør en delvis gennemførelse af direktivets art. 2, stk. 4, om forbud mod lagring af CO₂ i vandsøjlen. Der skal derfor indsættes en henvisning til dette direktiv i titelnoten til loven.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 6. september 2016 til den 14. oktober 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Arbejderbevægelsens Erhvervsrådssekretariat, Asfaltindustrien, Benzinforhandlerne Fælles Repræsentation, Biologforbundet, Branchearbejdsmiljørådet Jord til Bord, Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Brancheforeningen for Genanvendelse af Organiske Restprodukter til Jordbrugsformål, Bryggeriforeningen, Byggesocietetet, Bæredygtigt Landbrug, COOP Danmark A/S, Campingrådet, Centralorganisationen af industriansatte i Danmark (CO - Industri), Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), DAKOFA, DANAK, DANVA, DASU (Dansk Automobil Sports Union), DCA - Nationalt Center for Fødevarer og Jordbrug, DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi, DELTA, DHI, DONG Energy A/S, DTU Aqua, Danmarks Cykle Union, Danmarks Fiskeindustri- og Eksportforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Idrætsforbund, Danmarks Jægerforbund, Danmarks Landboudom, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Akvakultur, Dansk Amatørfiskerforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Autogenbrug, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Botanisk Forening, Dansk Byggeri, Dansk Cyklistforbund, Dansk Energi, Dansk Energi Brancheforening (DGB), Dansk Erhvervsfremme, Dansk Fjernvarme, Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Gartneri, Dansk Industri, Dansk Journalistforbund, Dansk Kano og Kajak Forbund, Dansk Land- og Strandjagt, Dansk Metal, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Pelsdyravlerforening, Dansk Sejlunion, Dansk Skovforening, Dansk Skytte Union, Dansk Solvarmeforening, Dansk Sportsdykkerforbund, Dansk Standard, Dansk Textil & Beklædning (DTB), Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Vandrelaug, Danske Advokater, Danske Havne, Danske Maritime, Danske Mejeriers Fællesorganisation, Danske Råstoffer (Dansk Byggeri), Danske Svineproducenter, De Danske Skytteforeninger, De Grønlandske Kommuners Landsforening (Kanukoka), De Samvirkende Købmænd i Danmark, Den Danske Dyr lægeforening, Det Økologiske Råd, Dyrenes Beskyttelse, Ekokem A/S, Energinet.dk, Fagligt Fælles Forbund 3F, Ferskvandsfiskeriforeningen for Danmark, Forbrugerrådet, Foreningen af Byplanlæggere (FAB), Foreningen af Danske Biologer, Foreningen af Forlystelsesparker i Danmark, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Foreningen af Skibs- og bådebyggere i Danmark, Foreningen af Vandværker i Danmark (FVD), Foreningen af danske brøndbore, Foreningen af danske producenter og importører af tør-batterier (Batteriforeningen), Foreningen af speciallæger, Foreningen af statsautoriserede revisorer, Forskningscenter Risø, Friluftsrådet, GTS (Godkendt Teknologisk Service), Genvindingsindustrien, Grafisk Arbejdsgiverforening, Green Network, Greenpeace Danmark, Grænseregion Syd, Grønlands Selvstyre, Horesta, Håndværksrådet, International Transport Danmark (ITD), Jordbrugets Bedriftssundhedstjeneste, Kalk- & Teglværksforeningen af 1893, Kyst, Land & Fjord, Københavns Havn, Landdistrikternes Fællesråd, Landforeningen for Gyllerante, Landsforeningen Levende Hav, Landsforeningen Naboer til Kæmpevindmøller, Landsforeningen Praktisk Økologi, Landsforeningen af

Landsbysamfund, Landsforeningen af danske fåreavlere, Landsforeningen af danske mælkeproducenter, Landsorganisationen i Danmark (LO), Lægemedelindustriforeningen, Marine Ingredients Denmark, Maritime Danmark, Mærsk Olie og Gas A/S, NOAH, Natur og Ungdom, Nordisk konservatorforbund, Novo Nordisk, Oliebranchens fællesrepræsentation, Parcelhusejernes Landsforening, Plastindustrien i Danmark, Realkreditforeningen, Rederiforeningen af 2010 og Danmarks Rederiforening, Rådet for større badesikker-

hed, SMOK (Sønderjyllands Modtageordning for Olie og Kemikalieaffald), SPT - brancheorganisationen for sæbe, parfume og teknisk/kemiske artikler, Skov og Landskab, Skovdyrkerforeningerne, Spildevandsteknisk forening, Søfartens Ledere, Teknologirådet, Teknologisk Institut, Uniscrap, WWF Verdensnaturfonden og Økologisk Landsforening.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommune og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommune og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget vil ikke i sig selv have miljømæssige konsekvenser. Hong Kongkonventionen og skibsophugningsforordningen vil globalt set bidrage til en forbedring af beskyttelsesniveauet for både miljø og arbejdsmiljø i ophugningsnationer udenfor EU.	
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget sikrer, at bl.a. havmiljølovens tilsyns- og håndhævelsesregler vil kunne anvendes over for skibe, omfattet af skibsophugningsforordningen. Lovforslaget sikrer endvidere, at der kan fastsættes de nødvendige krav til skibe og skibsophugningsanlæg, i det omfang der er behov for at supplere forordningens bestemmelser i forhold til konventionens krav.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt x)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det foreslås, at noten til titlen opdateres med de seneste ændringer til havnestatskontroldirektivet, der er gennemført i direktivform. Ændringer, der er gennemført ved forordninger anføres ikke, idet disse ændringer ikke skal implementeres.

Herudover foreslås det tilføjet, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2009/31/EF af 23. april 2009 om geologisk lagring af kuldioxid. Havmiljølovens eksisterende dumpingsforbud i § 25 udgør en delvis gennemførelse af direkti-

vets artikel 2, stk. 4, om forbud mod lagring af CO₂ i vandsøjlen. Direktivet er i øvrigt blevet gennemført ved bl.a. lov nr. 541 af 30. maj 2011 om ændring af lov om anvendelse af Danmarks undergrund. Ved en fejl blev det ikke samtidig indsat i havmiljølovens titelnote, at denne lov gennemfører dele af direktivet. Lovforslaget retter op på dette.

Til nr. 2

Havmiljølovens regler har sigte på at forebygge og begrænse påvirkning af naturen og miljøet fra aktiviteter på havet.

Det foreslås derfor at udvide havmiljølovens formål, således at loven tillige skal medvirke til at sikre, at ophugning af skibe kan ske på en miljømæssig forsvarlig måde.

Den foreslåede udvidelse indebærer, at loven herefter vil komme til at omfatte krav til skibe, der stilles med henblik på at sikre, at skibet kan ophugges miljømæssigt forsvarligt. Herved vil bl.a. havmiljølovens tilsyns- og håndhævelsesregler kunne anvendes over for skibe, der er omfattet af skibsofplagsforordningen.

Det indebærer endvidere, at Hong Kong-konventionens krav til skibe, der ikke er gennemført ved skibsofplagsforordningen, kan implementeres med hjemmel i havmiljøloven.

Til nr. 3

Overskriften til havmiljølovens kapitel 10 lyder "Anden forurening". Det foreslås, at overskriften formuleres mere bredt, således at det kommer til at dække "Anden forurening m.v.". Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at der i kapitel 10 foreslås indsat en ny bemyndigelse (§ 33 a), der omhandler krav om fortegnelse over farlige materialer og certifikat m.v. Der henvises herom til bemærkningerne til nr. 4 nedenfor.

Til nr. 4

Der foreslås som noget nyt en bemyndigelse i havmiljølovens § 33 a til miljø- og fødevarerministeren, hvorefter ministeren til opfyldelse af internationale aftaler om skibsofplagning kan fastsætte regler om pligt til at have en fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib og et skibsspecifikt certifikat, der bekræfter, at fortegnelsen overholder krav fastsat i internationale aftaler. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om indhold af fortegnelse og certifikat, herunder om metode, form og om sprogkrav, regler om gyldigheden af certifikaterne samt tilsynsmyndighedens accept af dem.

Bemyndigelsen foreslås indsat for at kunne implementere de dele af Hong Kong-konventionen, der vedrører krav til skibe, som ikke er gennemført (herunder rettidigt) ved skibsofplagsforordningen. Bemyndigelsen vil også kunne anvendes til evt. senere ændringer eller suppleringer af konventionen, hvis disse ikke gennemføres rettidigt ved ændring af skibsofplagsforordningen, herunder også i forhold til skibe, der sejler under en EU medlemsstats flag, jf. afsnit 3.1.2.3. i de almindelige bemærkninger.

Med hjemmel i den foreslåede § 33 a, nr. 1, vil der således kunne fastsættes regler om, at skibe omfattet af Hong Kong-konventionen, der ikke sejler under en EU medlemsstats flag, skal have en fortegnelse over farlige materialer samt et skibsspecifikt certifikat om bord, når det anløber en dansk havn. Det skibsspecifikke certifikat kan enten være et internationalt fortegnescertifikat over farlige materialer eller et internationalt ofplagscertifikat. Der vil også kunne fastsættes regler om, at skibe, hvis flagstat ikke er part til konventionen, og som heller ikke er en EU medlemsstat, også skal have en fortegnelse over farlige materialer om bord samt et skibsspecifikt certifikat, der bekræfter, at fortegnelsen overholder konventionens krav.

Certifikatet skal bekræfte, at fortegnelsen over farlige materialer er i overensstemmelse med konventionens krav. Af

appendiks 3 og 4 fremgår det, at fortegnelsen over farlige materialer skal følge med certifikatet og er den del heraf.

I skibsofplagsforordningen er det skibsrederen, der har ansvar for, at skibet har de krævede dokumenter om bord. Tilsvarende foreslås at gælde for krav til skibe, der fastsættes med hjemmel i § 33 a, idet konventionen ikke har specifikke regler om, hvem ansvaret skal påhvile. Der forventes fastsat regler, hvorefter skibsrederbegrebet skal forstås i overensstemmelse med forordningens definition, idet denne definition i øvrigt vurderes at være sammenfaldende med konventionens skibsrederbegreb.

Der kan med hjemmel i den foreslåede § 33 a, nr. 2, fastsættes regler om, hvilke informationer der skal fremgå af fortegnelsen over farlige materialer og af certifikaterne. For så vidt angår listen over farlige materialer drejer det sig om oplysninger, der som minimum identificerer de farlige materialer, der er anført i konventionens appendiks 1 og 2 og indgår i skibets konstruktion eller udstyr, disses placering og omtrentlige mængder. Bestemmelsen vedrører således ikke farligt gods, der er reguleret i havmiljølovens § 40.

Der kan herunder fastsættes regler om metode, dvs. regler, der sikrer, at fortegnelsen over farlige materialer er udarbejdet under hensyntagen til relevante retningslinjer fra IMO, der bl.a. vedrører, hvordan man indsamler nødvendig information, hvordan man vurderer den indsamlede information, testmetoder m.v.

Der kan ligeledes fastsættes regler om, at henholdsvis fortegnescertifikat og ofplagscertifikat skal udarbejdes i et bestemt format i overensstemmelse med konventionens bestemmelser herom. Der kan endvidere fastsættes krav om, at hvis det anvendte sprog ikke er engelsk, fransk eller tysk, skal der vedlægges en oversættelse til et af disse sprog.

Med hjemmel i den foreslåede § 33 a, nr. 3, kan der fastsættes regler om certifikaters gyldighed, herunder om varigheden heraf. Dette er en gennemførelse af konventionens forskrift 14, og der forventes fastsat regler i overensstemmelse med denne. Der kan således fastsættes regler om, at et certifikat mister sin gyldighed, hvis skibets tilstand ikke væsentligt svarer til oplysningerne i certifikatet (herunder hvis del I i fortegnelsen over farlige materialer ikke er blevet korrekt vedligeholdt og ajourført m.v.), ved skibets overførelse til et andet lands flag, hvis det periodiske syn ikke er gennemført i tide, eller hvis certifikatet ikke er påtegnet i overensstemmelse med konventionen. Som nævnt ovenfor er det op til flagstaten at fastsætte regler om certifikaters varighed. Certifikatets varighed vil fremgå af selve certifikatet. Hvis varigheden af det konkrete certifikat er overskredet, er certifikatet ugyldigt. Det samme gælder, hvis certifikatet er udstedt for en længere periode end fem år - eller tre måneder, når det drejer sig om et ofplagscertifikat. Se dog om muligheden for forlængelse og påtegning afsnit 3.1.3.1 ovenfor.

Med hjemmel i den foreslåede § 33 a, nr. 4, kan der fastsættes regler om, at et certifikat, der udstedes med en kontraherende parts godkendelse af en kompetent myndighed efter de herom gældende regler, skal accepteres af danske myndigheder, hvilket er en gennemførelse af konventionens

forskrift 11, stk. 12, og forskrift 12, stk. 3. Bestemmelsen vil endvidere kunne bruges til at fastsætte regler om, at danske myndigheder skal acceptere skibsspecifikke certifikater udstedt af relevante myndigheder i flagstater, der ikke parter til konventionen.

I den udstrækning at disse dele af konventionen i tide vil blive gennemført ved revision af forordningen, vil bemyndigelsen ikke blive udmøntet.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.1.2. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Der er ikke i dag hjemmel til at meddele sejladsforbud ved manglende eller ugyldige certifikater, der skal sikre miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe.

Det foreslås i § 42 b, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, at miljø- og fødevareministeren til opfyldelse af internationale aftaler kan forbyde et skib, der befinder sig i havn, at fortsætte sejlads, hvis skibet mangler et certifikat, eller dette er ugyldigt eller i strid med sprogkravet, jf. regler udstedt i medfør af den foreslåede § 33 a. Reglerne kan omfatte såvel skibe, der sejler under en kontraherende parts flag som tredjelandsskibe og under særlige omstændigheder også skibe, der sejler under en EU medlemsstats flag, jf. afsnit 3.1.2.3. i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås derfor også ved sejladsforbud, at der skal være samme indgrebsmuligheder over for skibe, hvis flagstat ikke er en kontraherende part, som for de øvrige skibe. Det følger således af konventionens artikel 3, stk. 4, at sådanne skibe ikke skal behandles gunstigere end skibe, hvis flagstat er part til konventionen.

Konventionen bruger begrebet "tilbageholdelse". Havmiljøloven bruger begrebet "forbud mod fortsat sejlads". Begreberne vurderes at være udtryk for det samme, og det foreslås derfor at anvende havmiljølovens begreb.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvornår et certifikat er gyldigt, henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 4, ovenfor, der er hjemmel til at fastsætte de nærmere regler herom.

Den foreslåede bestemmelse giver efter forslaget ikke mulighed for at tilbageholde et skib, hvis certifikatet er gyldigt, selv om der ikke efterfølgende er sket den pligtige løbende ajourføring af fortegnelsen over farlige materialer. Dette er i overensstemmelse med såvel IMO's vejledning om tilsyn med skibe under Hong Kong-konventionen MEPC. 223(64), og med forordningens system.

Det foreslås endvidere, at et skib kan tilbageholdes, hvis certifikatet, herunder fortegnelsen over farlige materialer, ikke foreligger på engelsk, fransk eller spansk. Tilsvarende gør sig gældende for skibe, der sejler under tredjelandsskibe efter forordningens regler.

Tilbageholdelsen skal ophæves, når forholdet, der udløste tilbageholdelsen, er bragt i orden.

Miljø- og fødevareministerens beføjelse forventes delegeret til Miljøstyrelsen med hjemmel i den gældende § 48. Søfartsstyrelsen forventes at bistå Miljøstyrelsen hermed. Sø-

fartsstyrelsens bistand vil blive fastlagt i den eksisterende aftale, der nærmere regulerer samarbejdet mellem Miljø- og Fødevareministeriet og Søfartsstyrelsen.

Med *stk. 2* foreslås det, at beslutninger om sejladsforbud efter *stk. 1* snarest muligt skal meddeles føreren af skibet eller ejeren eller brugeren af skibet.

Med hjemmel i den foreslåede § 33 a, som den foreslåede § 42 b relaterer til, kan der fastsættes regler om, at skibsrederen er ansvarlig for, at skibet gennemgår de lovpligtige syn og er forsynet med de krævede certifikater. Rederen kan være ejeren af et skib eller brugeren (f.eks. en bareboat-befragter), hvis denne har overtaget ansvaret for skibets drift – eller for statsejede skibe den juridiske person, der driver skibet.

I praksis vil et sejladsforbud formentlig som oftest blive givet både til rederen (d.v.s. enten ejeren eller brugeren, jf. ovenfor) som den ansvarlige for skibets drift og til føreren af skibet, fordi det som oftest er føreren (der må anses som repræsentant for rederen), som tilsynsmyndigheden direkte er i kontakt med.

Det foreslås endvidere, at forbuddet kan meddeles mundtligt, men at det snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted. Ved den mundtlige meddelelse skal disse vilkår så vidt muligt også oplyses.

Bestemmelsen svarer til de gældende § 42 a, stk. 4, og § 43, stk. 3, der begge vedrører sejladsforbud ved udtømmning eller udledning. Det foreslås således, at tilsvarende regler skal gælde for forbud udstedt efter den foreslåede § 42 b, stk. 1.

Ved skriftlig meddelelse forstås også e-mail og andre moderne kommunikationsmidler.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.1.3. i de almindelige bemærkninger.

Om ikrafttrædelsestidspunktet for bestemmelsen henvises til bemærkningerne til § 4.

Der er ikke i dag hjemmel til at meddele forbud mod anløb af danske havne ved manglende certifikater, der skal sikre miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe.

Det foreslås i § 42 c, stk. 1, at miljø- og fødevareministeren kan udstede et forbud mod anløb af danske havne til opfyldelse af internationale aftaler, når et skib afsejler på trods af, at der er meddelt et forbud mod sejlads efter bestemmelsen i § 42 b, stk. 1. Retsvirkningen af et anløbsforbud er, at skibet f.eks. ikke kan lodse eller læsse varer eller udskifte besætningsmedlemmer i Danmark.

Henvisningen til § 42 b, stk. 1, indebærer, at det er en forudsætning, at skibet har overtrådt regler udstedt i medfør af § 33 a. Der er tale om krav til skibe om at have et gyldigt skibsspecifikt certifikat, og at dette overholder kravene til sprog. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne vedrørende den foreslåede § 42 b, stk. 1, ovenfor. Reglerne kan omfatte såvel skibe, der sejler under en kontraherende parts flag som tredjelandsskibe, og under særlige omstændigheder også

skibe, der sejler under en EU medlemsstats flag, jf. afsnit 3.1.2.3. i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås derfor også ved anløbsforbud, at der skal være samme indgrebsmuligheder over for skibe, hvis flagstat ikke er en kontraherende part, som for de øvrige skibe. Det følger således af konventionens artikel 3, stk. 4, at sådanne skibe ikke skal behandles gunstigere end skibe, hvis flagstat er part til konventionen.

Det er endvidere en forudsætning, at miljø- og fødevarerministeren (eller den, ministeren bemyndiger hertil) har meddelt et sejladsforbud efter § 42 b, stk. 1. I overensstemmelse med systemet efter såvel konvention og forordning kan der således ikke meddeles et anløbsforbud alene efter anmodning fra en anden konventionspart, herunder EU-medlemsstat.

Med *stk. 2* foreslås det, at miljø- og fødevarerministeren kan give tilladelse til anløb af en bestemt dansk havn, hvis skibets fortsatte sejlads indebærer risiko for tab af menneskeliv eller skade på miljøet, hvis bydende nødvendige sikkerhedshensyn gør det påkrævet, eller det er med henblik på at afhjælpe fejl og mangler. Bydende nødvendige sikkerhedshensyn kan f.eks. være, at fortsat sejlads vil udgøre en risiko for andre skibe. Bestemmelsen svarer til den gældende § 43 c, stk. 3, der vedrører sejladsforbud som led i havnestatskontrol. Efter havretskonventionens artikel 225 har staterne pligt til at undgå skadelige virkninger under udøvelsen af håndhævelsesmyndighed, og dette princip er også indarbejdet i skibsophugningsforordningens artikel 11, stk. 4, og artikel 12, stk. 1, 2. afsnit.

Det foreslås endelig i *stk. 3*, at miljø- og fødevarerministeren skal ophæve et anløbsforbud, når de forhold, som førte til anløbsforbuddet, er bragt i orden. Anløbsforbuddet skal ophæves, når rederen over for de danske myndigheder har dokumenteret, at skibet har et gyldigt certifikat i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af den foreslåede § 33 a. Bestemmelsen svarer til den gældende § 43 c, stk. 4.

Miljø- og fødevarerministerens beføjelse forventes delegeret til Miljøstyrelsen med hjemmel i den gældende § 48. Søfartsstyrelsen forventes at bistå Miljøstyrelsen hermed. Søfartsstyrelsens bistand vil blive fastlagt i den eksisterende aftale, der nærmere regulerer samarbejdet mellem Miljø- og Fødevarerministeriet og Søfartsstyrelsen.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.1.3. i de almindelige bemærkninger.

Om ikrafttrædelsestidspunktet for bestemmelsen henvises til bemærkningerne til § 4.

Til nr. 6

I henhold til den gældende § 50, stk. 1, nr. 2, skal afgørelser, der kan påklages, indeholde oplysning om, hvortil klage skal indgives. Klager skal indgives til Ankenævnet for Søfartsforhold i de sager, hvor dette navn er klageinstans, jf. § 51 a, stk. 3.

I lovforslagets § 1, nr. 7, foreslås det, at forbud efter §§ 42 b og 42 c (lovforslagets § 1, nr. 5) kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold.

Det foreslås derfor, at der sker en konsekvensændring af § 50, stk. 1, nr. 2, således at afgørelser om klager over de foreslåede nye bestemmelser i §§ 42 b og 42 c om sejladsforbud og anløbsforbud skal indeholde oplysning om, at klager skal indgives til Ankenævnet for Søfartsforhold.

Der rettes samtidig op på, at bestemmelsen ved en fejl ikke indeholder en henvisning til den gældende § 42 a om sejladsforbud ved udtømmning eller udledning, hvor klageinstansen ligeledes er Ankenævnet for Søfartsforhold.

Til nr. 7

Ifølge havmiljølovens § 51 a kan de afgørelser om forbud mod fortsat sejlads og om anløbsforbud, som kan meddeles efter den gældende lov, påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold.

Det foreslås, at også afgørelser om forbud mod fortsat sejlads og anløbsforbud efter §§ 42 b og 42 c (lovforslagets § 1, nr. 5) kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold.

Ankenævnet nedsættes af erhvervsministeren i medfør af lov om skibes sikkerhed. I henhold til dennes § 21, stk. 3, kan nævnets afgørelser ikke indbringes for anden administrativ myndighed. Senest 4 uger efter at nævnet har truffet afgørelse, kan sagen af hver af parterne indbringes for domstolene. Retssag anlægges mod den myndighed, hvis afgørelse er påklaget til nævnet.

Ankenavnets forretningsorden er fastsat i bekendtgørelse nr. 1121 af 19. september 2013 om forretningsorden for Ankenævnet for Søfartsforhold.

I forbindelse med behandling af en klagesag indhenter Ankenævnet for Søfartsforhold en udtalelse om sagen fra en af miljø- og fødevarerministeren udpeget sagkyndig med biologisk sagkundskab.

En klage har som udgangspunkt ikke opsættende virkning, jf. § 5 i bekendtgørelse nr. 1121 af 19. september 2013 om forretningsorden for Ankenævnet for Søfartsforhold.

Til nr. 8

I henhold til den gældende § 52, stk. 5, kan afgørelse om forbud mod fortsat sejlads eller anløbsforbud påklages af afgørelsens adressat.

Det foreslås, at også en afgørelse om forbud efter §§ 42 b og 42 c (lovforslagets § 1, nr. 5) skal kunne påklages af afgørelsens adressat. Mulige adressater for et forbud efter § 42 b, stk. 1, og § 42 c, stk. 1, er føreren af skibet, ejeren eller brugeren af skibet. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til nr. 5.

Til nr. 9

I havmiljølovens § 59, stk. 1, fastsættes, hvilke overtrædelser af loven der kan medføre bødestraf.

Det foreslås, at overtrædelser af forbud mod fortsat sejlads og anløbsforbud efter §§ 42 b, stk. 1, og 42 c, stk. 1, (lovforslagets § 1, nr. 5) strafbelægges i overensstemmelse med lovens sædvanlige system. Det følger heraf, at der, medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes

med bøde, og at straffen kan stige til fængsel under nærmere angivne skærpende omstændigheder.

Ansvarssubjektet er den, der undlader at efterkomme et forbud efter §§ 42 b, stk. 1, eller 42 c, stk. 1. Som beskrevet i bemærkningerne til § 1, nr. 9, forventes det, at et sejladsforbud i praksis formentlig som oftest vil blive givet både til rederen (d.v.s. enten ejeren eller brugeren, jf. ovenfor) som den ansvarlige for skibets drift og til føreren af skibet, fordi det som oftest er føreren (der må anses for repræsentant for rederen), som tilsynsmyndigheden direkte er i kontakt med.

Strafansvar ved overtrædelse af bestemmelserne vil primært blive gjort gældende over for rederiet. Det er således hensigten, at virksomhedsansvaret bør være det primære, jf. Rigsadvokatens meddelelse nr. 5/1999, revideret 17/4 2015. Strafansvar over for eksempelvis føreren af et skib (udover for rederen) kan dog fortsat bl.a. komme på tale, hvis denne har handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed.

Den foreslåede udvidelse af straffebestemmelsen imødekommer samtidig konventionens artikel 10, stk. 2. Det følger af denne artikel, at parterne skal fastlægge sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der gennemfører konventionen. Sanktionerne skal være tilstrækkeligt alvorlige til at afskrække overtrædelse af konventionen.

Til nr. 10

Det følger af den gældende § 61, stk. 1, at der i regler, der udstedes i henhold til en lang række bemyndigelser, kan fastsættes bestemmelser om straf af bøde og under nærmere angivne skærpende omstændigheder fængsel.

Det foreslås, at overtrædelse af regler, der udstedes i medfør af den foreslåede § 33 a, stk. 1, (lovforslagets § 1, nr. 4) kan strafbelægges i overensstemmelse med lovens sædvanlige system. Det følger heraf, at der kan fastsættes regler om straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel under nærmere angivne skærpende omstændigheder.

Der henvises til bemærkningerne til nr. 9 om forholdet til konventionen.

Til nr. 11

Der er i den gældende havmiljølov en bestemmelse i § 63 om, at ransagning af sager om ulovlig olieudtømning fra platforme, ulovlig udtømning af ballastvand eller brug af ikke funktionsdygtigt anlæg til behandling af ballastvand, ulovlig bortskaffelse af stoffer eller materialer eller ulovlig udledning til luften kan udføres af miljø- og fødevareministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil.

Det foreslås, at ransagning i sager om manglende eller ugyldige certifikater tilsvarende kan udføres af miljø- og fødevareministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil.

Herefter får ministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, hjemmel til at foretage ransagning af skibe med henblik på at undersøge, om der er manglende eller ugyldige certifikater som led i en egentlig strafferetlig forfølgning. Iværksættelse af sådanne undersøgelser m.v. kan kun ske i overensstemmelse med reglerne i retsplejeloven. Undersøgelser

m.v. må herefter kun foretages, såfremt der er rimelig grund til at antage, at der foreligger en ulovlighed i forhold til kravene om certifikater. Iværksættelse af undersøgelse efter bestemmelsen forudsætter en retskendelse, medmindre øjemedet ellers ville forspildes. Er undersøgelsen foretaget uden forudgående retskendelse, skal sagen forelægges for retten inden 24 timer, hvis den person, indgrebet retter sig imod, anmoder om det, jf. retsplejelovens § 796, stk. 3. Er undersøgelsen ikke foretaget af politiet, må 24 timers-fristen regnes, fra sagen er overgivet til politiet, jf. princippet i retsplejelovens § 807 a om privates foreløbige beslaglæggelse. Ransagning af skibe i havn vil kun undtagelsesvist kunne foretages af miljøministeren – nemlig i den situation, hvor det forventes, at skibet vil forlade havnen, inden politiet kan komme tilstede.

Ransagning af udenlandske skibe er undergivet internationale begrænsninger, jf. havmiljølovens § 63, stk. 2-7. Der henvises til bemærkningerne i lovforslag L 158 til lov nr. 474 af 31. maj 2006 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, straffeloven og lov om ændring af en række love på miljøområdet (Præcisering af reglerne om retsforfølgning af udenlandske skibe, skærpelse af straffe for miljøkriminalitet mv.), jf. Folketingstidende 2005-06, Tillæg A, side 4892 ff.

Til nr. 12

Den gældende bestemmelse i havmiljølovens § 63, stk. 6, giver tilsynsmyndigheden eller politiet på tilsynsmyndighedens vegne mulighed for at tilbageholde et skib, indtil bøder og sagsomkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen.

Den foreslåede bestemmelse i nr. 13 (§ 63 d) vil gøre det muligt at tilbageholde skibe - også før dom er afsagt (eller bødeforlæg vedtaget) - i sager om manglende eller ugyldige certifikater i strid med EU-forordningen om ophugning af skibe eller regler fastsat i medfør af § 33 a hvis det er nødvendigt for at sikre det offentliges krav på sagsomkostninger, konfiskation eller bøder.

Det foreslås derfor, at der ikke også kan ske tilbageholdelse efter § 63, stk. 6, i sager omfattet af § 63 d.

Forslaget er således en konsekvens af den foreslåede bestemmelse i nr. 13 (§ 63 d), som dels tillige omfatter konfiskationskrav, dels finder anvendelse, både før og efter bøder er idømt.

Til nr. 13

Havmiljøloven indeholder i dag i §§ 63 b og 63 c regler om politiets, forsvarsministeren, henholdsvis miljø- og fødevareministerens (eller den ministeren bemyndiger dertil) adgang til at tilbageholde skibe i sager om ulovlig udtømning af olie, ulovligheder vedrørende ballastvand og ulovlig udledning eller fare for ulovlig udledning til luften, hvis det er nødvendigt for at sikre det offentliges krav på fremtidige sagsomkostninger, konfiskation eller bøder.

Det foreslås i den nye § 63 d, stk. 1, at politiet og miljø- og fødevareministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, tilsvarende skal kunne tilbageholde skibe - også før dom

er afsagt (eller bødeforlæg vedtaget) - i sager om manglende eller ugyldige certifikater i strid med EU-forordningen om ophugning af skibe eller regler fastsat i medfør af § 33 a, hvis det er nødvendigt for at sikre det offentlige krav på fremtidige sagsomkostninger, konfiskation eller bøde.

Ved tilbageholdelse begrænses dispositionsretten over skibet. Herved forstås, at skibet som led i en strafferetlig håndhævelse tilbageholdes i havn.

En afgørelse om tilbageholdelse af udenlandske skibe skal - i lighed med beslaglæggelse efter retsplejelovens regler - træffes under hensyntagen til Danmarks internationale forpligtelser. De begrænsninger, som følger af international havret, og som bl.a. har betydning for kyststaters mulighed for at tilbageholde fremmede skibe med henblik på at sikre betaling af bødekrav, findes først og fremmest i Havretskonventionens art. 220 om håndhævelse fra kyststatens side.

Det foreslås, at tilbageholdelsen kan foretages af politiet og miljø- og fødevareministeren eller den, som miljø- og fødevareministeren bemyndiger dertil. Dermed får politiet ligeledes - modsat hvad der følger af retsplejeloven - mulighed for at tilbageholde skibe af de anførte grunde, uanset om den mistænkte alene har rådighed over skibet. Det forudsættes i den forbindelse, at tilbageholdelse af skibe i havn som altovervejende hovedregel foretages af politiet, mens miljø- og fødevareministeren eller den ministeren bemyndiger dertil, kan foretage en foreløbig tilbageholdelse af skibe eller fysiske beviser i havn, hvis skibet må antages at forlade havnen, inden politiet kan komme til stede. Sagen skal i så fald hurtigst muligt overgives til politiet.

Miljø- og fødevareministerens beføjelse forventes delegeret til Miljøstyrelsen med hjemmel i den gældende § 48. Søfartsstyrelsen forventes at bistå Miljøstyrelsen hermed. Søfartsstyrelsens bistand vil blive fastlagt i den eksisterende aftale, der nærmere regulerer samarbejdet mellem Miljø- og Fødevareministeriet og Søfartsstyrelsen.

Efter *stk. 2* kan tilbageholdelse ske, hvis det er nødvendigt for at sikre krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet.

Tilbageholdelse kan ske, selv om den mistænkte ikke ejer, men alene har en berettiget rådighed over skibet. Tilbageholdelsen skal ophøre, når det skyldige beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Hvis bøde er betalt, men skibet endnu ikke har fået et certifikat, skal tilbageholdelse ske med hjemmel i den foreslåede § 42 b.

Adgangen til tilbageholdelse af et skib er ikke betinget af, at den person eller det selskab, der ejer skibet, kan anses for strafferetligt ansvarlig for det manglende certifikat efter lovgivningens almindelige principper. Det er dog en betingelse, at den, der er strafferetligt ansvarlig, har retmæssig rådighed over skibet.

Hvis påtale opgives, eller der sker frifindelse i retten, kan det medføre erstatningsansvar på objektivt grundlag for det offentlige i overensstemmelse med principperne i den fakul-

tative bestemmelse i retsplejelovens § 1018 b, jf. herved UfR 1997.207 V. Erstatningen kan dog nedsættes eller bortfalde, hvis den sigtede selv har givet anledning til tilbageholdelsen (egen skyld), jf. retsplejelovens § 1018 a, stk. 3.

Med *stk. 3* foreslås det, at miljø- og fødevareministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan tilbageholde dokumenter, papirer eller andre beviser af lignende karakter. Formålet med tilbageholdelsen er sikring af beviser. Der kan f.eks. være tale om fortegnelsen over farlige materialer, eller dokumenter, der dokumenterer, om skibets konstruktion eller udstyr indeholder farlige materialer. Med "andre beviser af lignende karakter" sigtes til andre genstande mv. ombord på skibet.

§ 63 d, stk. 3, giver ikke adgang til at tilbageholde selve skibet. I det omfang, det helt undtagelsesvis måtte være påkrævet at tilbageholde hele skibet i bevissikringsøjemed, kan det ske i medfør af retsplejelovens § 807 a om private foreløbige beslaglæggelse.

I praksis vil man ofte tage en kopi af dokumenterne, uden at der hermed er tale om en tilbageholdelse, omfattet af den foreslåede bestemmelse.

Miljø- og fødevareministerens beføjelse forventes delegeret til Miljøstyrelsen med hjemmel i den gældende § 48. Søfartsstyrelsen forventes at bistå Miljøstyrelsen hermed. Søfartsstyrelsens bistand vil blive fastlagt i den eksisterende aftale, der nærmere regulerer samarbejdet mellem Miljø- og Fødevareministeriet og Søfartsstyrelsen.

Med *stk. 4* foreslås det, at retsplejelovens regler om beslaglæggelse (kapitel 74) finder anvendelse ved iværksættelse af tilbageholdelse med de ændringer, der følger af stk. 1-3.

Henvisningen til retsplejelovens kapitel 74 indebærer, at tilbageholdelse forudsætter, at den pågældende med rimelig grund er mistænkt for ikke at have et gyldigt certifikat, jf. retsplejelovens § 802, stk. 2, nr. 1.

Henvisningen til retsplejelovens kapitel 74 indebærer endvidere, at afgørelse om tilbageholdelse skal træffes af retten, medmindre tilbageholdelsens øjemed ville forspildes, hvis retskendelse skulle afventes, jf. retsplejelovens § 806.

Er tilbageholdelsen foretaget uden forudgående retskendelse, skal sagen forelægges for retten, hvis den person, indgrebet (dvs. tilbageholdelsen) retter sig imod, anmoder om det, jf. retsplejelovens § 806, stk. 4. Er den foreløbige tilbageholdelse ikke foretaget af politiet, må 24 timers-fristen regnes fra sagen er overgivet til politiet, jf. princippet i retsplejelovens § 807 a om private beslaglæggelse.

Hvis der umiddelbart stilles sikkerhed og vedtages en administrativ bøde, eller bøden umiddelbart betales - og den pågældende ikke anmoder om at få den foreløbige tilbageholdelse forelagt retten - er det ikke nødvendigt at inddrage politiet i sagen.

Det foreslås endelig med *stk. 5*, at miljø- og fødevareministeren får bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om de i stk. 1-3 nævnte beføjelser, herunder regler om sikkerhedsstillelse.

Til § 2

Til nr. 1

Det foreslås, at miljø- og fødevarerministeren til opfyldelse af internationale aftaler som noget nyt kan fastsætte regler, der supplerer kravene til skibsophugningsanlæg og godkendelsesordningen efter skibsophugningsforordningen.

Formålet med bestemmelsen er at sikre, at der er hjemmel til at fastsætte regler i relation til skibsophugningsanlæg, der implementerer de dele af konventionen, som ikke er gennemført med forordningen.

Der kan kun fastsættes supplerende regler, der er nødvendiggjort af internationale aftaler. Bestemmelsen kan tillige anvendes, hvis der senere kommer ændringer eller suppleringer til konventionen.

Med hjemmel i den foreslåede bestemmelse (§ 39 c) vil der kunne fastsættes regler om, at skibsophugningsvirksomheder kun må acceptere skibe, for hvilke konventionen finder anvendelse, der overholder konventionens krav, og at virksomheden skal have dokumentation for godkendelse tilgængelig, hvis sådan dokumentation kræves af en skibsrøder. Dette vil være en gennemførelse af konventionens forskrift 17, stk. 2.

Som udgangspunkt gælder konventionen kun for de lande, der har tiltrådt den. Men i henhold til konventionens artikel 3, stk. 4, skal kontraherende parter anvende konventionens krav overfor skibe, der sejler under flag, der ikke er en kontraherende part, som det måtte være nødvendigt for at sikre, at sådanne skibe ikke nyder større begunstiggelse. Det indebærer, at der også vil kunne fastsættes regler om, at skibsophugningsvirksomheder ikke må acceptere (ophugge) skibe, der ikke overholder konventionens krav, selvom det ikke sejler under en kontraherende parts flag.

Med hjemmel i den foreslåede bestemmelse vil der for at gennemføre konventionens forskrift 16, stk. 2, kunne fastsættes regler om, at godkendelse af, om en skibsophugningsvirksomhed kan komme på EU's liste over godkendte anlæg, kræver en forudgående inspektion af anlægget, og at godkendelsesmyndigheden skal vurdere behovet for inspektion ved senere godkendelser.

Til gennemførelse af konventionens forskrift 16, stk. 4, kan der fastsættes regler om, hvordan godkendelsesmyndigheden skal udarbejde godkendelsen, og at den skal oversættes til engelsk, fransk eller spansk. I henhold til konventionen skal appendiks 5 anvendes. Den findes allerede på alle tre sprog - fordi de er blandt de autentiske versioner af konventionen - og skal alene suppleres med information om, hvem der godkender, navnet på skibsophugningsvirksomheden, hvor længe godkendelsen er gyldig, arbejdssprog m.m.

Endvidere kan miljø- og fødevarerministeren for at overholde konventionens forskrift 16, stk. 6, fastsætte regler om, at skibsophugningsvirksomheden skal underrette godkendelsesmyndigheden, hvis hændelser eller handlinger på skibsophugningsanlægget har den virkning, at godkendelsens vilkår ikke længere er opfyldt.

Indberetningspligten vurderes ikke at være i strid med hverken EMRK art. 6 eller § 10 i retssikkerhedsloven (lov nr. 442 af 9. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter med senere ændringer). § 10 i retssikkerhedsloven handler om retten til ikke at inkriminere sig selv m.v. Det fremgår af bestemmelsen, at hvis der er konkret mistanke om, at en enkeltperson eller juridisk person har begået en lovovertrædelse, der kan medføre straf, gælder bestemmelser i lovgivningen m.v. om pligt til at meddele oplysninger til myndigheden ikke i forhold til den mistænkte, medmindre det kan udelukkes, at de oplysninger, som søges tilvejebragt, kan have betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse. I forhold til andre end den mistænkte gælder bestemmelser i lovgivningen m.v. om pligt til at meddele oplysninger, i det omfang oplysningerne søges tilvejebragt til brug for behandlingen af andre spørgsmål end fastsættelse af straf. En myndighed skal vejlede den mistænkte om, at vedkommende ikke har pligt til at meddele oplysninger, som kan have betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse. Hvis den mistænkte meddeler samtykke til at afgive oplysninger, finder reglerne i retssikkerhedslovens § 9, stk. 4, 2. og 3. pkt., tilsvarende anvendelse. Den mistænkte kan meddele samtykke til anvendelse af en oplysningspligt over for andre med henblik på at tilvejebringe oplysninger til brug for en straffesag mod den mistænkte. Reglerne i § 9, stk. 4, 2. og 3. pkt., finder tilsvarende anvendelse.

Med bestemmelsen kan der også fastsættes regler om, at skibsophugningsvirksomheden, når den gør klar til at modtage et skib til ophugning, udover den skibsspecifikke skibsophugningsplan, der skal sendes til den kompetente myndighed til godkendelse, også skal give den kompetente myndighed en række oplysninger om skibet i overensstemmelse med forskrift 24, stk. 2. Der kan endvidere fastsættes regler om, at hvis skibet har et internationalt ophugningscertifikat, skal indberetningen ske efter indberetningsformatet i konventionens appendiks 6 og skal som minimum indeholde en kopi af ophugningscertifikatet i overensstemmelse med forskrift 24, stk. 3.

Endvidere kan der til gennemførelse af konventionens forskrift 25 fastsættes regler om, at den erklæring om færdiggørelse, som skibsophugningsvirksomheden skal sende til skibets flagstat i henhold til forordningen, også skal sendes til den kompetente myndighed, og at den skal udarbejdes som angivet i konventionens appendiks 7.

Udmøntning af bestemmelsen vil medføre, at skibsophugningsvirksomheden skal sende informationen både til skibets flagstat og til kommunalbestyrelsen. Det antages, at virksomheden kan sende informationen elektronisk, og at det derfor ikke vil være en væsentlig byrde for dem.

Bestemmelsen vil ikke, udover hvad der følger af konventionen, kunne bruges til at fastsætte krav om, at skibsophugningsvirksomheder skal oversætte dokumenter, der kræves udarbejdet i forbindelse med rapportering til såvel danske myndigheder, andre flagstater eller IMO.

Bemyndigelsen vil i det hele kunne anvendes, hvis der viser sig behov for at fastsætte andre krav til skibsophugnings-

virksomheden og den kompetente myndighed, hvis konventionen (eller senere ændringer eller suppleringer) stiller krav, der ikke fremgår af forordningen. Bemyndigelsen kan kun udmøntes, hvis disse krav ikke (eller ikke tids nok) bliver gennemført i forordningen.

Til nr. 2

Det foreslås, at der i regler udstedt i medfør af den foreslåede § 39 c kan fastsættes straf af bøde, og at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætlig eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare derfor eller opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder besparelser.

Herved imødekommes tillige konventionens artikel 10, stk. 3, hvorefter de sanktioner, der fastsættes i en kontraherende parts lovgivning, skal være tilstrækkeligt alvorlige til at modvirke overtrædelser af konventionen.

Til § 3

Ankenævnet for Søfartsforhold er nedsat i henhold til § 21, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs. Heraf fremgår det, at nævnet bl.a. behandler klager over påbud og forbud overfor skibe, som er meddelt i henhold til § 43 eller § 43 a, stk. 1 eller 2, i lov om beskyttelse af havmiljøet.

Også havmiljølovens § 51 a, stk. 1, opregner en række forbud eller påbud, som kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold.

§ 21, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs er ikke blevet opdateret i takt med, at flere forbud eller påbud er blevet omfattet af § 51 a, stk. 1, i havmiljøloven. Der er derfor behov for at konsekvensrette bestemmelsen i lov om sikkerhed til søs. Blandt andet derfor indsættes henvisningen til ”platforme” i bestemmelsen, da visse afgørelser vedrørende disse allerede i dag kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold. Klageadgangen over visse afgørelser om bl.a. platforme blev overført til Tilbageholdelsesnævnet i forbindelse med vedtagelsen af en ny lov om beskyttelse af havmiljøet i 1993. Klagenævnet hed dengang ”Tilbageholdelsesnævnet”.

I lighed med havmiljølovens øvrige forbud mod fortsat sejlads og anløbsforbud foreslås det, at de nye hjemler til, at miljø- og fødevareministeren kan udstede forbud mod, at skibe fortsætter sejladsen eller anløber dansk havn, jf. lovforslaget § 1, nr. 5, kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold, jf. lovforslagets § 1, nr. 7.

Det foreslås herefter, at § 21, stk.1, ændres, således at der blot henvises til forbud eller påbud, i det omfang det er fastsat i lov om beskyttelse af havmiljøet eller regler fastsat i medfør heraf, uden at henvise til konkrete paragraffer. Her-

ved fremtidssikres bestemmelsen, således at der ikke er behov for at konsekvensrette i lov om sikkerhed til søs, hver gang der fremover foretages ændringer i lov om beskyttelse af havmiljøet med hensyn til klageadgangen til Ankenævnet for Søfartsforhold.

Til § 4

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft 1. juli 2017, idet det forventes, at forordningen vil finde anvendelse i løbet af efteråret 2017. Herved vil bl.a. tilsyn med og håndhævelse af skibsophugningsforordningens krav til skibe kunne ske med hjemmel i havmiljøloven.

Det foreslås dog i *stk. 2*, at miljø- og fødevareministeren fastsætter, hvornår § 1, nr. 3-11 og § 2 skal træde i kraft. Disse bestemmelser vedrører bl.a. § 33 a om certifikater, §§ 42 b og 42 c om sejladsforbud og anløbsforbud, samt bestemmelser vedrørende klage og straf for overtrædelse af disse bestemmelser og om ransagning. Ministeren fastsætter ligeledes tidspunktet for ikrafttræden af den foreslåede bemyndigelse i § 39 c i miljøbeskyttelsesloven vedrørende supplerende krav til skibsophugningsanlæg og godkendelsesordningen.

Dette skyldes, at det kun vil være nødvendigt at sætte bestemmelserne i kraft, hvis konventionen træder i kraft, og der ikke forinden er sket en revision af forordningen for at bringe den i fuld overensstemmelse med konventionen. Miljø- og fødevareministeren kan herunder fastsætte, at forskellige dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter. Dette kan blive aktuelt, hvis eksempelvis en revideret forordning kun delvist er i overensstemmelse med konventionen.

Det er endnu uvist, hvornår konventionen træder i kraft. Konventionens ikrafttrædelseskriterier er gengivet i afsnit 2.1.

Hvis alle de nødvendige bestemmelser bliver indarbejdet rettidigt i forordningen ved dennes revision, vil de nævnte bestemmelser ikke blive sat i kraft.

Til § 5

Det foreslås, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland. Da havmiljøloven og lov om sikkerhed til søs helt eller delvis kan sættes i kraft for Grønland, foreslås det, at også de foreslåede ændringer af havmiljøloven og lov om sikkerhed til søs helt eller delvis kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1216 af 28. september 2016, som ændret ved § 2 i lov nr. 427 af 18. maj 2016, foretages følgende ændringer:

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-habitatdirektivet), EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2006/105/EF af 20. november 2006, EU-Tidende 2006, nr. L 363, side 368, dele af Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed, EF-Tidende 1994, nr. L 319, side 20, som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF af 5. november 2002, EF-Tidende 2002, nr. L 324, side 53, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF, EF-Tidende 2002, nr. L 208, side 10, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april, EU-Tidende 2009, nr. L 131, side 101, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse, EU-Tidende 2003, nr. L 156, side 17, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/35/EF af 21. april 2004 om miljøansvar for så vidt angår forebyggelse og afhjælpning af miljøskader, EU-Tidende 2004, nr. L 143, side 56, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/21/EF af 15. marts 2006, EU-Tidende 2006, nr. L 102, side 15, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser, EU-Tidende 2005, nr. L 255, side 11, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/123/EF af 21. oktober 2009, EU-Tidende 2009, nr. L 280, side 52, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol, EU-Tidende 2009, nr. L 131, side 57, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (kodificeret udgave), EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/30/EU af 12. juni 2013 om sikkerheden i forbindelse med offshore olie- og gasaktiviteter og om ændring af direktiv 2004/35/EF, EU-Tidende 2013, nr. L 178, side 66.

1. I *fodnoten* til lovens titel indsættes efter »dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol, EU-Tidende 2009, nr. L 131, side 57,": "som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/38/EU af 12. august 2013 om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol, EU-Tidende 2013, L 218, side 1, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/31/EF af 23. april 2009 om geologisk lagring af kuldi-oxid og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF, 2001/80/EF, 2004/35/EF, 2006/12/EF, 2008/1/EF og forordning (EF) nr. 1013/2006 (CCS-direktivet), EU-Tidende 2009, nr. L 140, side 114,«.

§ 1. Loven skal medvirke til at værne natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet.

Stk. 2. Med denne lov tilsigtes at forebygge og begrænse forurening og anden påvirkning af natur og miljø, herunder særligt havmiljøet, fra aktiviteter, der kan

- 1) bringe menneskets sundhed i fare,
- 2) skade natur- og kulturværdier på og i havet, herunder havbunden,
- 3) være til gene for den retmæssige udnyttelse af havet eller
- 4) forringe rekreative værdier eller aktiviteter.

Stk. 3. Loven skal endvidere sikre opretholdelsen af et beredskab til indsats mod forurening på havet, på kyster og i havne.

Kapitel 10

Anden forurening

2. I § 1 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Loven skal herudover medvirke til at sikre, at op-hugning af skibe kan ske på en miljømæssig forsvarlig måde.«

3. Overskriften til *kapitel 10* affattes således:

»Kapitel 10

Anden forurening m.v.«

4. Efter § 33 indsættes i *kapitel 10*:

»§ 33 a. Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler om skibsophugning fastsætte regler om:

- 1) Pligt til at have en fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib og et skibsspecifikt certifikat, der bekræfter, at fortegnelsen overholder krav fastsat i internationale aftaler.
- 2) Indhold af fortegnelse og certifikat, herunder om metode, form og om sprogkrav.
- 3) Gyldigheden af certifikater.
- 4) Tilsynsmyndighedens accept af certifikater, der er udstedt af andre lande.«

5. Efter § 42 a indsættes:

»§ 42 b. Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler forbyde et skib, der befinder sig i havn, at fortsætte sejlads, hvis skibet mangler et certifikat, eller dette er ugyldigt eller i strid med sprogkravet, jf. regler udstedt i medfør af § 33 a.

Stk. 2. Beslutning om forbud efter stk. 1 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller ejeren eller brugeren af skibet. Forbud kan meddeles mundtligt, men skal snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.

§ 50. Afgørelser, der kan påklages, skal oplyse datoen for klagefristens udløb og i øvrigt indeholde oplysning om

1) at afgørelsen kan påklages skriftligt, og til hvem afgørelsen kan påklages,

2) at klage over afgørelser, der er truffet i medfør af § 26, § 34 a, stk. 3, og kapitel 14 a eller i henhold til regler, der er fastsat med hjemmel i § 30, stk. 1, § 33, stk. 2 og 4, og § 34 a, stk. 3, skal indgives til miljø- og fødevareministeren, mens klager over afgørelser, der er truffet i medfør af § 43 og § 43 c, skal indgives til det i medfør af lov om sikkerhed til søs nedsatte Ankenævn for Søfartsforhold, og

3) at klage skal være modtaget senest ved klagefristens udløb.

§ 51 a. Forbud eller påbud efter § 42 a, § 43 eller § 43 c, stk. 1 eller 2, over for skibe og platforme kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold, der er nedsat i medfør af lov om sikkerhed til søs. Nævnets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 2-4 --

§ 52. ---

Stk. 2-4. ---

Stk. 5. Et forbud eller påbud efter § 42 a, § 43 eller § 43 c, stk. 1 eller 2, kan påklages af afgørelsens adressat.

Stk. 6. ---

§ 59. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

1-2) ---

3) undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter § 42 a eller § 43, stk. 1 og 2, 164 forbud efter § 43 c, stk. 1 og 2, eller § 45 d, stk. 2, eller påbud efter § 34 a, stk. 2 og 3, eller § 47 e,

4-7) --

Stk. 2-4 ---

§ 61. I regler, der udstedes i henhold til § 11, stk. 3, §§ 14 og 17-19, § 19 b, stk. 2-5, § 20, stk. 2 og 3, § 22, stk. 2 og 3, § 23, stk. 2, § 24, § 24 a, stk. 2-5, §§ 28 og 30, § 31, stk. 4,

§ 42 c. Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler udstede forbud mod, at et skib anløber danske havne, hvis skibet afsejler trods et forbud efter § 42 b, stk. 1.

Stk. 2. Er der udstedt et anløbsforbud over for et skib i medfør af stk. 1, kan miljø- og fødevareministeren give tilladelse til anløb af en bestemt dansk havn, hvis skibets fortsatte sejlads indebærer risiko for tab af menneskeliv eller skade på miljøet, hvis bydende nødvendige sikkerhedshensyn gør det påkrævet, eller hvis det er med henblik på at afhjælpe fejl og mangler.

Stk. 3. Miljø- og fødevareministeren ophæver et anløbsforbud, jf. stk. 1, når de forhold, som førte til anløbsforbuddet, er bragt i orden.«

6. I § 50, *stk. 1, nr. 2*, ændres »§ 43« til: »§§ 42 a-42 c, § 43«.

7. I § 51 a, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »§ 42 a« til: »§§ 42 a-42 c«.

8. I § 52, *stk. 5*, ændres »§ 42 a« til: »§§ 42 a-42 c«.

9. I § 59, *stk. 1, nr. 3*, indsættes efter »forbud efter«: »§ 42 b, stk. 1, § 42 c, stk. 1,«.

10. I § 61, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »§§ 32 og 33« til: »§§ 32, 33 og 33 a«.

§§ 32, og 33, § 34 a, stk. 3, §§ 39-41 og 47, § 47 g, stk. 2, § 55, stk. 2 og 3, 169 § 55 a og § 58 a, kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 3. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe kan det dog alene fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 4.

Stk. 2. ---

§ 63. Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven skal ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf. Ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra skibe, jf. kapitel 2, kan udføres af forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning. Ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra platforme, jf. kapitel 2, ulovlig udtømning af ballastvand eller brug af ikke funktionsdygtigt anlæg til behandling af ballastvand, jf. kapitel 5 a, ulovlig bortskaffelse af stoffer eller materialer, jf. § 30, eller ulovlig udledning til luften, jf. regler fastsat i medfør af § 32, kan udføres af miljø- og fødevareministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning.

Stk. 2-5. ---

Stk. 6. Indtræder strafansvar efter §§ 59-61, kan det pågældende skib eller den pågældende platform tilbageholdes af tilsynsmyndigheden eller af politiet på tilsynsmyndighedens vegne, indtil bøder og sagsomkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Sker dette ikke senest 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet.

Stk. 7. Bestemmelsen i stk. 6 gælder ikke for strafansvar for overtrædelse af § 11, stk. 1 eller 2, og regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3.

11. I § 63, *stk. 1, 3. pkt.*, ændres »eller ulovlig udledning til luften, jf. regler fastsat i medfør af § 32« til: »ulovlig udledning til luften, jf. regler fastsat i medfør af § 32, eller manglende eller ugyldigt certifikat, jf. regler fastsat i medfør af § 33 a.«.

12. I § 63, *stk. 7*, udgår »og«, og efter »§ 11, stk. 3« indsættes: », og i sager omfattet af § 63 d«.

13. Efter § 63 c indsættes:

»§ 63 d. Skibe, der anløber en dansk havn, kan i sager om manglende eller ugyldige certifikater i strid med EU-forordningen om ophugning af skibe eller regler fastsat i medfør af § 33 a tilbageholdes af politiet, miljø- og fødevareministeren eller den, som miljø- og fødevareministeren bemyndiger dertil.

Stk. 2. Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over skibet, da det anløb havn, var uberettiget i besiddelse af skibet.

Stk. 3. Miljø- og fødevarerministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan endvidere tilbageholde dokumenter, papirer og andre beviser af lignende karakter.

Stk. 4. Ved iværksættelse af tilbageholdelse finder retsplejelovens kapitel 74 om beslaglæggelse anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 1-3.

Stk. 5. Miljø- og fødevarerministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i stk. 1-3 nævnte beføjelser, herunder regler vedrørende sikkerhedsstillelse.«

§ 2

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1189 af 27. september 2016, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 39 b indsættes:

»§ 39 c. Miljø- og fødevarerministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler, der supplerer kravene til skibsophugningsanlæg og godkendelsesordningen efter EU-forordningen om ophugning af skibe.«

2. I § 110, stk. 3, 1. pkt., indsættes efter »§ 39 b, stk. 2,«: »§ 39 c,«.

§ 110. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. I regler og forskrifter, der udstedes i medfør af §§ 7-10, §§ 12-16, § 17, stk. 3, § 18, § 19, stk. 5-7, § 19 a, § 27, stk. 3, § 31, stk. 3, § 32 a, stk. 2 og 3, § 35, § 35 a, § 35 b, § 35 c, § 37 b, stk. 2, § 39, stk. 4, § 39 b, stk. 2, § 44, § 45, stk. 2, 4, 5 og 7, § 45 b, § 45 d, § 46 a, stk. 2, § 46 b, § 47, stk. 2, § 48, § 50 a, stk. 3, § 50 c, § 50 d, § 51, § 53, § 53 c, stk. 3, § 55 c, stk. 2, § 56, stk. 3, § 72 a, stk. 3, § 89, stk. 2, og § 89 a, kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i stk. 2.

Stk. 4-11. ---

§ 21. Økonomi- og erhvervsministeren nedsætter et Ankenævn for Søfartsforhold, der behandler klager over tilbageholdelse af skibe og forbud imod anløb af dansk havn, påbud og forbud over for skibe, som er meddelt i henhold til § 43 eller § 43 a, stk. 1 eller 2, i lov om beskyttelse af havmiljøet, fastsættelse af skibes besætning samt søfartslægers afgørelser om søfarendes og fiskeres helbredsmæssige egnethed til skibstjeneste.

§ 3

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, som ændret senest ved § 38 i lov nr. 426 af 18. maj 2016, foretages følgende ændring:

1. I § 21, stk. 1, ændres », som er meddelt i henhold til § 43 eller § 43 a, stk. 1 eller 2, i lov om beskyttelse af havmiljøet,« til: »og platforme, i det omfang det er fastsat i lov om beskyttelse af havmiljøet eller i regler fastsat i medfør heraf,«.

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2017, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Miljø- og fødevarerministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 3-11, og § 2. Ministeren kan her-

under fastsætte, at forskellige dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.

§ 5

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men §§ 1 og 3 kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

Bilag 2**HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS, 2009**

THE PARTIES TO THIS CONVENTION,

NOTING the growing concerns about safety, health, the environment and welfare matters in the ship recycling industry,

RECOGNIZING that recycling of ships contributes to sustainable development and, as such, is the best option for ships that have reached the end of their operating life,

RECALLING resolution A. 962(23), adopted by the Assembly of the International

Maritime Organization (Guidelines on Ship Recycling); amendments to the Guidelines adopted by resolution A. 980(24); Decision VI/24 of the Sixth Meeting of the Conference of the Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, which adopted Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships; and the Guidelines approved by the 289th session of the Governing Body of the International Labour Office (Safety and Health in Shipbreaking: Guidelines for Asian countries and Turkey),

RECALLING ALSO resolution A. 981(24), by which the Assembly of the International

Maritime Organization requested the Organization's Marine Environment Protection Committee to develop a legally-binding instrument on ship recycling,

NOTING ALSO the role of the International Labour Organization in protecting the occupational safety and health of workers involved in ship recycling,

NOTING FURTHER the role of the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal in protecting human health and the environment against the adverse effects which may result from such wastes,

MINDFUL of the precautionary approach set out in Principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development and referred to in resolution MEPC. 67(37), adopted by the Organization's Marine Environment Protection Committee on 15 September 1995,

MINDFUL ALSO of the need to promote the substitution of hazardous materials in the construction and maintenance of ships by less hazardous, or preferably, non-hazardous materials, without compromising the ships' safety, the safety and health of seafarers and the ships' operational efficiency,

RESOLVED to effectively address, in a legally-binding instrument, the environmental,

occupational health and safety risks related to ship recycling, taking into account the particular characteristics of maritime transport and the need to secure the smooth withdrawal of ships that have reached the end of their operating lives,

CONSIDERING that these objectives may best be achieved by the conclusion of an

International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

General obligations

1 Each Party to this Convention undertakes to give full and complete effect to its provisions in order to prevent, reduce, minimize and, to the extent practicable, eliminate accidents, injuries and other adverse effects on human health and the environment caused by Ship Recycling, and enhance ship safety, protection of human health and the environment throughout a ship's operating life.

2 No provision of this Convention shall be interpreted as preventing a Party from taking, individually or jointly, more stringent measures consistent with international law, with respect to the safe and environmentally sound recycling of ships, in order to prevent, reduce or minimize any adverse effects on human health and the environment.

3 Parties shall endeavour to co-operate for the purpose of effective implementation of, compliance with and enforcement of this Convention.

4 The Parties undertake to encourage the continued development of technologies and practices which contribute to safe and environmentally sound Ship Recycling.

5 The Annex to this Convention forms an integral part of it. Unless expressly provided for otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to its Annex.

Article 2

Definitions

For the purposes of this Convention, unless expressly provided otherwise:

1 *Convention* means the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009.

2 *Administration* means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly, or under whose authority it is operating.

3 *Competent Authority(ies)* means a governmental authority or authorities designated by a Party as responsible, within specified geographical area(s) or area(s) of expertise, for duties related to Ship Recycling Facilities operating within the jurisdiction of that Party as specified in this Convention.

4 *Organization* means the International Maritime Organization.

5 *Secretary-General* means the Secretary-General of the Organization.

6 *Committee* means the Marine Environment Protection Committee of the Organization.

7 *Ship* means a vessel of any type whatsoever operating or having operated in the marine environment and includes submersibles, floating craft, floating platforms, self elevating platforms, Floating Storage Units (FSUs), and Floating Production Storage and Offloading Units (FPSOs), including a vessel stripped of equipment or being towed.

8 *Gross tonnage* means the gross tonnage (GT) calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor convention.

9 Hazardous Material means any material or substance which is liable to create hazards to human health and/or the environment.

10 Ship Recycling means the activity of complete or partial dismantling of a ship at a Ship

Recycling Facility in order to recover components and materials for reprocessing and re-use, whilst taking care of hazardous and other materials, and includes associated operations such as storage and treatment of components and materials on site, but not their further processing or disposal in separate facilities.

11 Ship Recycling Facility means a defined area that is a site, yard or facility used for the recycling of ships.

12 Recycling Company means the owner of the Ship Recycling Facility or any other

organization or person who has assumed the responsibility for operation of the Ship Recycling activity from the owner of the Ship Recycling Facility and who on assuming such responsibility has agreed to take over all duties and responsibilities imposed by this Convention.

Article 3

Application

1 Unless expressly provided otherwise in this Convention, this Convention shall apply to:

- . 1 ships entitled to fly the flag of a Party or operating under its authority;
- . 2 Ship Recycling Facilities operating under the jurisdiction of a Party.

2 This Convention shall not apply to any warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a Party and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent with this Convention, so far as is reasonable and practicable.

3 This Convention shall not apply to ships of less than 500 GT or to ships operating throughout their life only in waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State whose flag the ship is entitled to fly. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures, that such ships act in a manner consistent with this Convention, so far as is reasonable and practicable.

4 With respect to ships entitled to fly the flag of non-Parties to this Convention, Parties

shall apply the requirements of this Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

Article 4

Controls related to Ship Recycling

1 Each Party shall require that ships entitled to fly its flag or operating under its authority comply with the requirements set forth in this Convention and shall take effective measures to ensure such compliance.

2 Each Party shall require that Ship Recycling Facilities under its jurisdiction comply with

the requirements set forth in this Convention and shall take effective measures to ensure such compliance.

Article 5

Survey and certification of ships

Each Party shall ensure that ships flying its flag or operating under its authority and subject to survey and certification are surveyed and certified in accordance with the regulations in the Annex.

Article 6

Authorization of Ship Recycling Facilities

Each Party shall ensure that Ship Recycling Facilities that operate under its jurisdiction and that recycle ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to Article 3.4 of this Convention, are authorized in accordance with the regulations in the Annex.

Article 7

Exchange of information

For the Ship Recycling Facilities authorized by a Party, such Party shall provide to the Organization, if requested, and to those Parties which request it, relevant information, in regard to this Convention, on which its decision for authorization was based. The information shall be exchanged in a swift and timely manner.

Article 8

Inspection of ships

1 A ship to which this Convention applies may, in any port or offshore terminal of another party, be subject to inspection by officers duly authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Except as provided in paragraph 2, any such inspection is limited to verifying that there is on board either an International Certificate on Inventory of Hazardous Materials or an International Ready for Recycling Certificate, which, if valid, shall be accepted.

2 Where a ship does not carry a valid certificate or there are clear grounds for believing that:

- . **1** the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, and/or Part I of the Inventory of Hazardous Materials; or
- . **2** there is no procedure implemented on board the ship for the maintenance of Part I of the Inventory of Hazardous Materials; a detailed inspection may be carried out taking into account guidelines developed by the Organization.

Article 9

Detection of violations

1 Parties shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Convention.

2 When there is sufficient evidence that a ship is operating, has operated or is about to operate in violation of any provision in this Convention, a Party holding the evidence may request an investigation of this ship when it enters the ports or offshore terminals under the jurisdiction of another Party. The report of such an investigation shall be sent to the Party requesting it, to the Administration of the ship concerned and to the Organization, so that action may be taken as appropriate.

3 If the ship is detected to be in violation of this Convention, the Party carrying out the inspection may take steps to warn, detain, dismiss, or exclude the ship from its ports. A Party taking such action shall immediately inform the Administration of the ship concerned and the Organization.

4 If a request for an investigation is received from any Party, together with sufficient evidence that a Ship Recycling Facility is operating, has operated or is about to operate in violation of any provision of this Convention, a Party should investigate this Ship Recycling Facility operating under its jurisdiction and make a report. The report of any such investigation shall be sent to the Party requesting it, including information on action taken or to be taken, if any, and to the Organization for appropriate action.

Article 10

Violations

1 Any violation of the requirements of this Convention shall be prohibited by national laws and:

. **1** in the case of a ship, sanctions shall be established under the law of the Administration, wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation by a Party, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law. The Administration shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Administration has not taken any action within one year after receiving the information, it shall inform the Party which reported the alleged violation, and the Organization, of the reasons why no action has been taken;

. **2** in the case of a Ship Recycling Facility, sanctions shall be established under the law of the Party having jurisdiction over the Ship Recycling Facility. If the Party is informed of such a violation by another Party, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the Party is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law. The Party shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Party has not taken any action within one year after receiving the information, it shall inform the Party which reported the alleged violation, and the Organization, of the reasons why no action has been taken.

2 Any violation of the requirements of this Convention within the jurisdiction of any Party shall be prohibited and sanctions shall be established under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

. **1** cause proceedings to be taken in accordance with its law; or

. **2** furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

3 The sanctions provided for by the laws of a Party pursuant to this Article shall be adequate in severity to discourage violations of this Convention wherever they occur.

Article 11

Undue delay or detention of ships

1 All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under Article 8, 9 or 10 of this Convention.

2 When a ship is unduly detained or delayed under Article 8, 9 or 10 of this Convention, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

Article 12

Communication of information

Each Party shall report to the Organization and the Organization shall disseminate, as appropriate, the following information:

- . **1** a list of Ship Recycling Facilities authorized in accordance with this Convention and operating under the jurisdiction of that Party;
- . **2** contact details for the Competent Authority(ies), including a single contact point, for that Party;
- . **3** a list of the recognized organizations and nominated surveyors which are authorized to act on behalf of that Party in the administration of matters relating to the control of Ship Recycling in accordance with this Convention, and the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the recognized organizations or nominated surveyors;
- . **4** an annual list of ships flying the flag of that Party to which an International Ready for Recycling Certificate has been issued, including the name of the Recycling Company and location of the Ship Recycling Facility as shown on the certificate;
- . **5** an annual list of ships recycled within the jurisdiction of that Party;
- . **6** information concerning violations of this Convention; and
- . **7** actions taken towards ships and Ship Recycling Facilities under the jurisdiction of that Party.

Article 13

Technical assistance and co-operation

1 Parties undertake, directly or through the Organization and other international bodies, as appropriate, in respect of the safe and environmentally sound recycling of ships, to provide support for those Parties which request technical assistance:

- . **1** to train personnel;
- . **2** to ensure the availability of relevant technology, equipment and facilities;
- . **3** to initiate joint research and development programmes; and

. 4 to undertake other actions aimed at the effective implementation of this Convention and of guidelines developed by the Organization related thereto.

2 Parties undertake to co-operate actively, subject to their national laws, regulations and policies, in the transfer of management systems and technology in respect of the safe and environmentally sound recycling of ships.

Article 14

Dispute settlement

Parties shall settle any dispute between them concerning the interpretation or application of this Convention by negotiation or any other peaceful means agreed upon by them, which may include enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, or resort to regional agencies or arrangements.

Article 15

Relationship with international law and other international agreements

1 Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under the customary international law of the sea.

2 Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of Parties under other relevant and applicable international agreements.

Article 16

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 This Convention shall be open for signature by any State at the Headquarters of the Organization from 1 September 2009 to 31 August 2010 and shall thereafter remain open for accession by any State.

2 States may become Parties to this Convention by:

- . 1 signature not subject to ratification, acceptance, or approval; or
- . 2 signature subject to ratification, acceptance, or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- . 3 accession.

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 If a State comprises two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval, or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

5 A declaration under paragraph 4 shall be notified to the Secretary-General in writing and shall state expressly the territorial unit or units to which this Convention applies.

6 A State at the time it expresses its consent to be bound by this Convention shall declare whether it requires explicit or tacit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies). This declaration may be revised thereafter by notification to the Secretary-General. Such revision shall specify the effective date of the revision.

Article 17

Entry into force

1 This Convention shall enter into force 24 months after the date on which the following conditions are met:

. **1** not less than 15 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited the requisite instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with Article 16;

. **2** the combined merchant fleets of the States mentioned in paragraph 1.1 constitute not less than 40 per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping; and

. **3** the combined maximum annual ship recycling volume of the States mentioned in paragraph 1.1 during the preceding 10 years constitutes not less than 3 per cent of the gross tonnage of the combined merchant shipping of the same States.

2 For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the requirements for entry into force thereof have been met, but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of this Convention, or three months after the date of deposit of the instrument, whichever is the later date.

3 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which this Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

4 After the date on which an amendment to this Convention is deemed to have been accepted under Article 18, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention, as amended.

Article 18

Amendments

1 This Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.

2 Amendments after consideration within the Organization:

. **1** Any Party may propose an amendment to this Convention. A proposed amendment shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to the Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration.

. **2** An amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Committee for consideration. Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Committee for consideration and adoption of the amendment.

. 3 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Committee, on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting.

. 4 Amendments adopted in accordance with subparagraph 3 shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.

. 5 An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

. 5.1 An amendment to an article of this Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which two-thirds of the Parties have notified the Secretary-General of their acceptance of it.

. 5.2 An amendment to the Annex shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the Committee at the time of its adoption, which period shall not be less than ten months after the date of adoption. However, if by that date more than one-third of the Parties notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

. 6 An amendment shall enter into force under the following conditions:

. 6.1 An amendment to an article of this Convention shall enter into force, for those Parties that have declared that they have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted in accordance with subparagraph . 5.1.

. 6.2 An amendment to the Annex shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for any Party that has:

. 6.2.1 notified its objection to the amendment in accordance with subparagraph . 5.2 and that has not withdrawn such objection; or

. 6.2.2 notified the Secretary-General, prior to the entry into force of such amendment, that the amendment shall enter into force for it only after a subsequent notification of its acceptance.

. 6.3 A Party that has notified an objection under subparagraph . 6.2.1 may subsequently notify the Secretary-General that it accepts the amendment. Such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

. 6.4 If a Party that has made a notification referred to in subparagraph . 6.2.2 notifies the Secretary-General of its acceptance with respect to an amendment, such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

3 Amendment by a Conference:

. 1 Upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to this Convention.

. 2 An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance.

. 3 Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs 2.5 and 2.6 respectively.

4 Any Party that has declined to accept an amendment to the Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.

5 Any notification under this Article shall be made in writing to the Secretary-General.

6 The Secretary-General shall inform the Parties and Members of the Organization of:

- . 1 any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and
- . 2 any notification made under this Article.

Article 19

Denunciation

1 This Convention may be denounced by any Party at any time after the expiry of two years from the date on which this Convention enters into force for that Party.

2 Denunciation shall be effected by written notification to the Secretary-General, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.

Article 20

Depositary

1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit certified copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

2 In addition to the functions specified elsewhere in this Convention, the Secretary-General shall:

- . 1 inform all States that have signed this Convention, or acceded thereto, of:
 - . 1.1 each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
 - . 1.2 the date of entry into force of this Convention;
 - . 1.3 the deposit of any instrument of denunciation from this Convention, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and
 - . 1.4 other declarations and notifications received pursuant to this Convention; and
- . 2 as soon as this Convention enters into force, transmit the text thereof to the Secretariat of the United Nations, for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 21

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT HONG KONG, CHINA, this fifteenth day of May, two thousand and nine.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned,* being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

*Signatures omitted

Annex

Regulations for safe and environmentally sound recycling of ships

Chapter 1

General provisions

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this annex:

1 *Competent person* means a person with suitable qualifications, training, and sufficient knowledge, experience and skill, for the performance of the specific work. Specifically, a Competent person may be a trained worker or a managerial employee capable of recognizing and evaluating occupational hazards, risks, and employee exposure to potentially Hazardous Materials or unsafe conditions in a Ship Recycling Facility, and who is capable of specifying the necessary protection and precautions to be taken to eliminate or reduce those hazards, risks, or exposures. The Competent Authority may define appropriate criteria for the designation of such persons and may determine the duties to be assigned to them.

2 *Employer* means a natural or legal person that employs one or more workers engaged in Ship Recycling.

3 *Existing ship* means a ship which is not a new ship.

4 *New ship* means a ship:

- . **1** for which the building contract is placed on or after the entry into force of this Convention; or
- . **2** in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after six months after the entry into force of this Convention; or
- . **3** the delivery of which is on or after 30 months after the entry into force of this Convention.

5 *New installation* means the installation of systems, equipment, insulation, or other material on a ship after the date on which this Convention enters into force.

6 *Safe-for-entry* means a space that meets the following criteria:

- . **1** the oxygen content of the atmosphere and the concentration of flammable vapours are within safe limits;

- . 2 any toxic materials in the atmosphere are within permissible concentrations; and
- . 3 any residues or materials associated with the work authorized by the Competent person will not produce uncontrolled release of toxic materials or an unsafe concentration of flammable vapours under existing atmospheric conditions while maintained as directed.

7 *Safe-for-hot work* means a space that meets the following criteria:

- . 1 a safe, non-explosive condition, including gas-free status, exists for the use of electric arc or gas welding equipment, cutting or burning equipment or other forms of naked flame, as well as heating, grinding, or spark generating operations;
- . 2 Safe-for-entry requirements of regulation 1.6 are met;
- . 3 existing atmospheric conditions will not change as a result of the hot work; and
- . 4 all adjacent spaces have been cleaned, or inerted, or treated sufficiently to prevent the start or spread of fire.

8 *Shipowner* means the person or persons or company registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons or company owning the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company. This term also includes those who have ownership of the ship for a limited period pending its sale or handing over to a Ship Recycling Facility.

9 *Site inspection* means an inspection of the Ship Recycling Facility confirming the condition described by the verified documentation.

10 *Statement of Completion* means a confirmatory statement issued by the Ship Recycling Facility that the Ship Recycling has been completed in accordance with this Convention.

11 *Tanker* means an oil tanker as defined in MARPOL Annex I or an NLS tanker as defined in MARPOL Annex II.

12 *Worker* means any person who performs work, either regularly or temporarily, in the context of an employment relationship including contractor personnel.

Regulation 2

General applicability

Unless expressly provided otherwise, the design, construction, survey, certification, operation and recycling of ships shall be conducted in accordance with the provisions of this Annex.

Regulation 3

Relationship with other standards, recommendations and guidance

Parties shall take measures to implement the requirements of the regulations of this Annex, taking into account relevant and applicable standards, recommendations and guidance developed by the International Labour Organization and the relevant and applicable technical standards, recommendations and guidance

developed under the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal.

Chapter 2

Requirements for ships

Part A

Design, construction, operation and maintenance of ships

Regulation 4

Controls of ships' Hazardous Materials

In accordance with the requirements specified in Appendix 1 to this Convention each Party:

- . 1 shall prohibit and/or restrict the installation or use of Hazardous Materials listed in Appendix 1 on ships entitled to fly its flag or operating under its authority; and
- . 2 shall prohibit and/or restrict the installation or use of such materials on ships, whilst in its ports, shipyards, ship repair yards, or offshore terminals, and shall take effective measures to ensure that such ships comply with those requirements.

Regulation 5

Inventory of Hazardous Materials

1 Each new ship shall have on board an Inventory of Hazardous Materials. The Inventory shall be verified either by the Administration or by any person or organization authorized by it taking into account guidelines, including any threshold values and exemptions contained in those guidelines, developed by the Organization. The Inventory of Hazardous Materials shall be specific to each ship and shall at least:

- . 1 identify as Part I, Hazardous Materials listed in Appendices 1 and 2 to this Convention and contained in ship's structure or equipment, their location and approximate quantities; and
- . 2 clarify that the ship complies with regulation 4.

2 Existing ships shall comply as far as practicable with paragraph 1 not later than 5 years after the entry into force of this Convention, or before going for recycling if this is earlier, taking into account the guidelines developed by the Organization and the Organization's Harmonized System of Survey and Certification. The Hazardous Materials listed in Appendix 1, at least, shall be identified when the Inventory is developed. For existing ships a plan shall be prepared describing the visual/sampling check by which the Inventory of Hazardous Materials is developed, taking into account the guidelines developed by the Organization.

3 Part I of the Inventory of Hazardous Materials shall be properly maintained and updated throughout the operational life of the ship, reflecting new installations containing Hazardous Materials listed in Appendix 2 and relevant changes in ship structure and equipment, taking into account the guidelines developed by the Organization.

4 Prior to recycling the Inventory shall, in addition to the properly maintained and updated Part I, incorporate Part II for operationally generated wastes and Part III for stores, and be verified either by the Administration or by any person or organization authorized by it, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Regulation 6

Procedure for proposing amendments to Appendices 1 and 2

1 Any Party may propose an amendment to Appendix 1 and/or Appendix 2 in accordance with this regulation. The proposed amendment shall be considered within the Organization under Article 18 paragraph 2 and this regulation.

2 When the Organization receives a proposal, it shall also bring the proposal to the attention of the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization and shall make it available to them.

3 The Committee shall establish a technical group in accordance with regulation 7 to review proposals submitted in accordance with paragraph 1 of this regulation.

4 The technical group shall review the proposal along with any additional data, including decisions adopted by other international bodies regarding their lists of materials or hazardous substances, submitted by any interested entity, and shall evaluate and report to the Committee whether the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment such that the amendment of Appendix 1 or Appendix 2 is warranted. In this regard:

. **1** The technical group's review shall include:

. **1.1** an evaluation of the association between the Hazardous Material in question and the likelihood, in the context of this Convention, that it will lead to significant adverse effects on human health or the environment based on the submitted data or other relevant data brought to the attention of the group;

. **1.2** an evaluation of the potential risk reduction attributable to the proposed control measures and any other control measures that may be considered by the technical group;

. **1.3** consideration of available information on the technical feasibility of control measures;

. **1.4** consideration of available information on other effects arising from the introduction of such control measures relating to:

-the environment;

-human health and safety including that of seafarers and workers; and

-the cost to international shipping and other relevant sectors.

. **1.5** consideration of the availability of suitable alternatives to the Hazardous Material to be controlled, including a consideration of the potential risks of alternatives;

. **1.6** consideration of the risks posed by the Hazardous Material during the recycling process; and

. **1.7** consideration of suitable threshold values and any useful or necessary exemptions.

. 2 If the technical group finds that the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent the group from proceeding with an evaluation of the proposal.

. 3 The technical group's report shall be in writing and shall take into account each of the evaluations and considerations referred to in subparagraph . 1, except that the technical group may decide not to proceed with the evaluations and considerations described in subparagraphs . 1.2 to . 1.7 if it determines after the evaluation in subparagraph . 1.1 that the proposal does not warrant further consideration.

. 4 The technical group's report shall include, *inter alia*, a recommendation on whether international controls pursuant to this Convention are warranted on the Hazardous Material in question, on the suitability of the specific control measures suggested in the comprehensive proposal, or on other control measures which it believes to be more suitable.

5 The Committee shall decide whether to approve any proposal to amend Appendix 1 or Appendix 2, and any modifications thereto, if appropriate, taking into account the technical group's report. Any proposed amendment shall specify the application of the amendment for ships certified in accordance with this Convention before the entry into force of the amendment. If the report finds that the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent a decision from being taken to list a Hazardous Material in Appendix 1 or Appendix 2. A decision not to approve the proposal shall not preclude future submission of a new proposal with respect to a particular Hazardous Material if new information comes to light.

Regulation 7

Technical Groups

1 The Committee may establish one or more technical groups pursuant to regulation 6 as needed. The technical group may comprise representatives of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization, and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, which should preferably include representatives of institutions and laboratories with expertise in environmental fate and effects of substances, toxicological effects, marine biology, human health, economic analysis, risk management, shipbuilding, international shipping, occupational health and safety or other fields of expertise necessary to objectively review the technical merits of a proposal.

2 The Committee shall decide on the terms of reference, organization, participation and operation of the technical groups. Such terms shall provide for protection of any confidential information that may be submitted. Technical groups may hold such meetings as required, but shall endeavour to conduct their work through written or electronic correspondence or other media as appropriate.

3 Only the representatives of Parties may participate in formulating any recommendation to the Committee pursuant to regulation 6. A technical group shall endeavour to achieve unanimity among the representatives of the Parties. If unanimity is not possible, the technical group shall communicate any minority views of such representatives.

Part B

Preparation for Ship Recycling

Regulation 8

General requirements

Ships destined to be recycled shall:

- . 1 only be recycled at Ship Recycling Facilities that are:
 - . 1 authorized in accordance with this Convention; and
 - . 2 fully authorized to undertake all the ship recycling which the Ship Recycling Plan specifies to be conducted by the identified Ship Recycling Facility(ies);
 - . 2 conduct operations in the period prior to entering the Ship Recycling Facility in order to minimize the amount of cargo residues, remaining fuel oil, and wastes remaining on board;
 - . 3 in the case of a tanker, arrive at the Ship Recycling Facility with cargo tanks and pump room(s) in a condition that is ready for certification as Safe-for-entry, or Safe-for-hot work, or both, according to national laws, regulations and policies of the Party under whose jurisdiction the Ship Recycling Facility operates;
 - . 4 provide to the Ship Recycling Facility all available information relating to the ship for the development of the Ship Recycling Plan required by regulation 9;
 - . 5 complete the Inventory required by regulation 5; and
 - . 6 be certified as ready for recycling by the Administration or organization recognized by it, prior to any recycling activity taking place.

Regulation 9

Ship Recycling Plan

A ship-specific Ship Recycling Plan shall be developed by the Ship Recycling Facility(ies) prior to any recycling of a ship, taking into account the guidelines developed by the Organization. The Ship Recycling Plan shall:

- . 1 be developed taking into account information provided by the shipowner;
- . 2 be developed in the language accepted by the Party authorizing the Ship Recycling Facility, and if the language used is not English, French or Spanish, the Ship Recycling Plan shall be translated into one of these languages, except where the Administration is satisfied that this is not necessary;
- . 3 include information concerning *inter alia*, the establishment, maintenance, and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions and how the type and amount of materials including those identified in the Inventory of Hazardous Materials will be managed;
- . 4 in accordance with the declaration deposited pursuant to Article 16.6, be either explicitly or tacitly approved by the Competent Authority authorizing the Ship Recycling Facility. The Competent Authority shall send written acknowledgement of receipt of the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration within three (3) working days of its receipt in accordance with regulation 24. Thereafter:

- . 1 where a Party requires explicit approval of the Ship Recycling Plan, the Competent Authority shall send written notification of its decision to approve or deny the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration; and
- . 2 where a Party requires tacit approval of the Ship Recycling Plan, the acknowledgment of receipt shall specify the end date of a 14-day review period. The Competent Authority shall notify any written objection to the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration within this 14-day review period. Where no such written objection has been notified, the Ship Recycling Plan shall be deemed to be approved.
- . 5 once approved in accordance with paragraph . 4, be made available for inspection by the Administration, or any nominated surveyors or organization recognized by it; and
- . 6 where more than one Ship Recycling Facility is used, identify the Ship Recycling Facilities to be used and specify the recycling activities and the order in which they occur at each authorized Ship Recycling Facility.

Part C

Surveys and certification

Regulation 10

Surveys

1 Ships to which this Convention applies shall be subject to the surveys specified below:

- . 1 an initial survey before the ship is put in service, or before the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials is issued. This survey shall verify that Part I of the Inventory required by regulation 5 is in accordance with the requirements of this Convention;
- . 2 a renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years. This survey shall verify that Part I of the Inventory of Hazardous Materials required by regulation 5 complies with the requirements of this Convention;
- . 3 an additional survey, either general or partial, according to the circumstances, may be made at the request of the shipowner after a change, replacement, or significant repair of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material. The survey shall be such as to ensure that any such change, replacement, or significant repair has been made in the way that the ship continues to comply with the requirements of this Convention, and that Part I of the Inventory is amended as necessary; and
- . 4 a final survey prior to the ship being taken out of service and before the recycling of the ship has started. This survey shall verify:
 - . 1 that the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 is in accordance with the requirements of this Convention taking into account the guidelines developed by the Organization;
 - . 2 that the Ship Recycling Plan, as required by regulation 9, properly reflects the information contained in the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 and contains information concerning the establishment, maintenance and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions; and

. 3 that the Ship Recycling Facility(ies) where the ship is to be recycled holds a valid authorization in accordance with this Convention.

2 Surveys of ships for the purpose of enforcement of the provisions of this Convention shall be carried out by officers of the Administration, taking into account the guidelines developed by the Organization. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

3 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys, as described in paragraph 2 shall, as a minimum, empower such nominated surveyors or recognized organizations to:

. 1 require a ship that they survey to comply with the provisions of this Convention; and

. 2 carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party.

4 In every case, the Administration concerned shall be responsible to ensure the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

5 The initial and renewal surveys should be harmonized with the surveys required by other applicable statutory instruments of the Organization.

Regulation 11

Issuance and endorsement of certificates

1 An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials shall be issued either by the Administration or by any person or organization authorized by it after successful completion of an initial or renewal survey conducted in accordance with regulation 10, to any ships to which regulation 10 applies, except for existing ships for which both an initial survey and a final survey are conducted at the same time, taking into account the guidelines developed by the Organization.

2 The International Certificate on Inventory of Hazardous Materials issued under paragraph 1, at the request of the shipowner, shall be endorsed either by the Administration or by any person or organization authorized by it after successful completion of an additional survey conducted in accordance with regulation 10.

3 Notwithstanding regulation 14.2 and the requirements of regulation 10.1.2, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

4 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

5 When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

6 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in regulation 10.1.2.

7 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

8 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

9 A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

10 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph 4, 8 or 9 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

11 An International Ready for Recycling Certificate shall be issued either by the Administration or by any person or organization authorized by it, after successful completion of a final survey in accordance with the provisions of regulation 10, to any ships to which regulation 10 applies, taking into account the authorization of the Ship Recycling Facility and the guidelines developed by the Organization.

12 A certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having the same validity as a certificate issued by them. Certificates shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

Regulation 12

Issuance or endorsement of a certificate by another Party

1 At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Convention are complied with, shall issue or authorize the issuance of a certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Annex.

2 A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued by the Administration.

4 No certificate shall be issued to a ship entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 13

Form of the certificates

The certificates shall be drawn up in an official language of the issuing Party, in the form set forth in Appendices 3 and 4. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages. The Administration may, however, issue the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials drawn up only in an official language of the issuing Party to ships not engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to this Convention and the International Ready for Recycling Certificate drawn up only in an official language of the issuing Party to ships recycled in Ship Recycling Facilities under the jurisdiction of the issuing Party.

Regulation 14

Duration and validity of the certificates

1 An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials issued under regulation 11 or 12 shall cease to be valid in any of the following cases:

. **1** if the condition of the ship does not correspond substantially with the particulars of the certificate, including where Part I of the Inventory of Hazardous Materials is not properly maintained and updated, reflecting changes in ship structure and equipment, in accordance with the guidelines developed by the Organization;

. **2** upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Party issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 10. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports;

. **3** if the renewal survey is not completed within the periods specified under regulations 10.1 and 11; or

. **4** if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 11 or 12.

2 An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

3 An International Ready for Recycling Certificate shall be issued for a period specified by the Administration that shall not exceed three months.

4 An International Ready for Recycling Certificate issued under regulation 11 or 12 shall cease to be valid if the condition of the ship does not correspond substantially with the particulars of the certificate.

5 The International Ready for Recycling Certificate may be extended by the Administration or by any person or organization authorized by it for a single point to point voyage to the Ship Recycling Facility.

Chapter 3

Requirements for ship recycling facilities

Regulation 15

Controls on Ship Recycling Facilities

1 Each Party shall establish legislation, regulations, and standards that are necessary to ensure that Ship Recycling Facilities are designed, constructed, and operated in a safe and environmentally sound manner in accordance with the regulations of this Convention.

2 Each Party shall establish a mechanism for authorizing Ship Recycling Facilities with appropriate conditions to ensure that such Ship Recycling Facilities meet the requirements of this Convention.

3 Each Party shall establish a mechanism for ensuring that Ship Recycling Facilities comply with the requirements of this chapter including the establishment and effective use of inspection, monitoring and enforcement provisions, including powers of entry and sampling. Such a mechanism may include an audit scheme to be carried out by the Competent Authority(ies) or an organization recognized by the Party, taking into account guidelines developed by the Organization, and the results of these audits should be communicated to the Organization.

4 Each Party shall designate one or more Competent Authorities and the single contact point to be used by the Organization, Parties to this Convention and other interested entities, for matters related to Ship Recycling Facilities operating within the jurisdiction of that Party.

Regulation 16

Authorization of Ship Recycling Facilities

1 Ship Recycling Facilities which recycle ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to Article 3.4, shall be authorized by a Party taking into account the guidelines developed by the Organization.

2 The authorization shall be carried out by the Competent Authority(ies) and shall include verification of documentation required by this Convention and a site inspection. The Competent Authority(ies) may however entrust the authorization of Ship Recycling Facilities to organizations recognized by it.

3 The Party shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the recognized organizations, for circulation to Parties. In every case, the Competent Authority(ies) retains full responsibility for the authorization issued.

4 The authorization shall be drawn up in the form set forth in Appendix 5. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

5 The authorization shall be valid for a period specified by the Party but not exceeding five years. The Party shall identify the terms for which the authorization will be issued, withdrawn, suspended, amended and renewed, and communicate these terms to the Ship Recycling Facilities. If a Ship Recycling Facility refuses inspection by the Competent Authority(ies) or the recognized organization operating on its/their behalf, the authorization shall be suspended or withdrawn.

6 If incidents or actions taken at the Ship Recycling Facility have the effect that the conditions for the authorization are no longer fulfilled, the Ship Recycling Facility shall inform the Competent Authority(ies). The Competent Authority(ies) may accordingly decide to suspend or withdraw the authorization, or require corrective actions by the Ship Recycling Facility.

Regulation 17

General requirements

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish management systems, procedures and techniques which do not pose health risks to the workers concerned or to the population in the vicinity of the Ship Recycling Facility and which will prevent, reduce, minimize and to the extent practicable eliminate adverse effects on the environment caused by Ship Recycling, taking into account guidelines developed by the Organization.

2 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall, for ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to Article 3.4:

- . **1** only accept ships that:
- . **1** comply with this Convention; or
- . **2** meet the requirements of this Convention;
- . **2** only accept ships which they are authorized to recycle; and
- . **3** have the documentation of its authorization available if such documentation is requested by a shipowner that is considering recycling a ship at that Ship Recycling Facility.

Regulation 18

Ship Recycling Facility Plan

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall prepare a Ship Recycling Facility Plan. The Plan shall be adopted by the board or the appropriate governing body of the Recycling Company, and shall include:

- . **1** a policy ensuring workers' safety and the protection of human health and the environment, including the establishment of objectives that lead to the minimization and elimination to the extent practicable of the adverse effects on human health and the environment caused by Ship Recycling;
- . **2** a system for ensuring implementation of the requirements set out in this Convention, the achievement of the goals set out in the policy of the Recycling Company, and the continuous improvement of the procedures and standards used in the Ship Recycling operations;
- . **3** identification of roles and responsibilities for employers and workers when conducting Ship Recycling operations;
- . **4** a programme for providing appropriate information and training of workers for the safe and environmentally sound operation of the Ship Recycling Facility;
- . **5** an emergency preparedness and response plan;
- . **6** a system for monitoring the performance of Ship Recycling;
- . **7** a record-keeping system showing how Ship Recycling is carried out;
- . **8** a system for reporting discharges, emissions, incidents and accidents causing damage, or with the potential of causing damage, to workers' safety, human health and the environment; and
- . **9** a system for reporting occupational diseases, accidents, injuries and other adverse effects on workers' safety and human health, taking into account guidelines developed by the Organization.

Regulation 19

Prevention of adverse effects to human health and the environment

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish and utilize procedures to:

- . 1 prevent explosions, fires, and other unsafe conditions by ensuring that Safe-for-hot work conditions and procedures are established, maintained and monitored throughout Ship Recycling;
- . 2 prevent harm from dangerous atmospheres and other unsafe conditions by ensuring that Safe-for-entry conditions and procedures are established, maintained, and monitored in ship spaces, including confined spaces and enclosed spaces, throughout Ship Recycling;
- . 3 prevent other accidents, occupational diseases and injuries or other adverse effects on human health and the environment; and
- . 4 prevent spills or emissions throughout Ship Recycling which may cause harm to human health and/or the environment, taking into account guidelines developed by the Organization.

Regulation 20

Safe and environmentally sound management of Hazardous Materials

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall ensure safe and environmentally sound removal of any Hazardous Material contained in a ship certified in accordance with regulation 11 or 12. The person(s) in charge of the recycling operations and the workers shall be familiar with the requirements of this Convention relevant to their tasks and, in particular, actively use the Inventory of Hazardous Materials and the Ship Recycling Plan, prior to and during the removal of Hazardous Materials.

2 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall ensure that all Hazardous Materials detailed in the Inventory are identified, labelled, packaged and removed to the maximum extent possible prior to cutting by properly trained and equipped workers, taking into account the guidelines developed by the Organization, in particular:

- . 1 hazardous liquids, residues and sediments;
- . 2 substances or objects containing heavy metals such as lead, mercury, cadmium and hexavalent chromium;
- . 3 paints and coatings that are highly flammable and/or lead to toxic releases;
- . 4 asbestos and materials containing asbestos;
- . 5 PCB and materials containing PCBs, ensuring that heat inducing equipment is avoided during such operations;
- . 6 CFCs and halons; and
- . 7 other Hazardous Materials not listed above and that are not a part of the ship structure.

3 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide for and ensure safe and environmentally sound management of all Hazardous Materials and wastes removed from the ship recycled at that Ship Recycling Facility. Waste management and disposal sites shall be identified to provide for the further safe and environmentally sound management of materials.

4 All wastes generated from the recycling activity shall be kept separate from recyclable materials and equipment, labelled, stored in appropriate conditions that do not pose a risk to the workers, human health or the environment and only transferred to a waste management facility authorized to deal with their treatment and disposal in a safe and environmentally sound manner.

Regulation 21

Emergency preparedness and response

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish and maintain an emergency preparedness and response plan. The plan shall be made having regard to the location and environment of the Ship Recycling Facility, and shall take into account the size and nature of activities associated with each Ship Recycling operation. The plan shall furthermore:

- . 1 ensure that the necessary equipment and procedures to be followed in the case of an emergency are in place, and that drills are conducted on a regular basis;
- . 2 ensure that the necessary information, internal communication and coordination are provided to protect all people and the environment in the event of an emergency at the Ship Recycling Facility;
- . 3 provide for communication with, and information to, the relevant Competent Authority(ies), the neighbourhood and emergency response services;
- . 4 provide for first-aid and medical assistance, fire-fighting and evacuation of all people at the Ship Recycling Facility, pollution prevention; and
- . 5 provide for relevant information and training to all workers of the Ship Recycling Facility, at all levels and according to their competence, including regular exercises in emergency prevention, preparedness and response procedures.

Regulation 22

Worker safety and training

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide for worker safety by measures including:

- . 1 ensuring the availability, maintenance and use of personal protective equipment and clothing needed for all Ship Recycling operations;
- . 2 ensuring that training programmes are provided to enable workers to safely undertake all Ship Recycling operations they are tasked to do; and
- . 3 ensuring that all workers at the Ship Recycling Facility have been provided with appropriate training and familiarization prior to performing any Ship Recycling operation.

2 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide and ensure the use of personal protective equipment for operations requiring such use, including:

- . 1 head protection;
- . 2 face and eye protection;
- . 3 hand and foot protection;

- . 4 respiratory protective equipment;
- . 5 hearing protection;
- . 6 protectors against radioactive contamination;
- . 7 protection from falls; and
- . 8 appropriate clothing.

3 Ship Recycling Facilities authorized by a Party may co-operate in providing for training of workers. Taking into account the guidelines developed by the Organization, the training programmes set forth in paragraph 1.2 of this regulation shall:

- . 1 cover all workers including contractor personnel and employees in the Ship Recycling Facility;
- . 2 be conducted by Competent persons;
- . 3 provide for initial and refresher training at appropriate intervals;
- . 4 include participants' evaluation of their comprehension and retention of the training;
- . 5 be reviewed periodically and modified as necessary; and
- . 6 be documented.

Regulation 23

Reporting on incidents, accidents, occupational diseases and chronic effects

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall report to the Competent Authority(ies) any incident, accident, occupational diseases, or chronic effects causing, or with the potential of causing, risks to workers safety, human health and the environment.

2 Reports shall contain a description of the incident, accident, occupational disease, or chronic effect, its cause, the response action taken and the consequences and corrective actions to be taken.

Chapter 4

Reporting requirements

Regulation 24

Initial notification and reporting requirements

1 A shipowner shall notify the Administration in due time and in writing of the intention to recycle a ship in order to enable the Administration to prepare for the survey and certification required by this Convention.

2 A Ship Recycling Facility when preparing to receive a ship for recycling shall notify in due time and in writing its Competent Authority(ies) of the intent. The notification shall include at least the following ship details:

- . 1 name of the State whose flag the ship is entitled to fly;

- . 2 date on which the ship was registered with that State;
- . 3 ship's identification number (IMO number);
- . 4 hull number on new-building delivery;
- . 5 name and type of the ship;
- . 6 port at which the ship is registered;
- . 7 name and address of the Shipowner as well as the IMO registered owner identification number;
- . 8 name and address of the company as well as the IMO company identification number;
- . 9 name of all classification society(ies) with which the ship is classed;
- . 10 ship's main particulars (Length overall (LOA), Breadth (moulded), Depth (moulded), Lightweight, Gross and Net tonnage, and engine type and rating);
- . 11 Inventory of Hazardous Materials; and
- . 12 draft ship recycling plan for approval pursuant to regulation 9.

3 When the ship destined to be recycled has acquired the International Ready for Recycling Certificate, the Ship Recycling Facility shall report to its Competent Authority(ies) the planned start of the Ship Recycling. The report shall be in accordance with the reporting format in Appendix 6, and shall at least include a copy of the International Ready for Recycling Certificate. Recycling of the ship shall not start prior to the submission of the report.

Regulation 25

Reporting upon completion

When the partial or complete recycling of a ship is completed in accordance with the requirements of this Convention, a Statement of Completion shall be issued by the Ship Recycling Facility and reported to its Competent Authority(ies). This report must be compiled as shown in appendix 7. The Competent Authority(ies) shall send a copy of the Statement to the Administration which issued the International Ready for Recycling Certificate for the ship. The Statement shall be issued within 14 days of the date of partial or completed Ship Recycling in accordance with the Ship Recycling Plan and shall include a report on incidents and accidents damaging human health and/or the environment, if any.

Appendix 1

Controls of ships' hazardous materials

Hazardous Material	Definitions	Control measures
Asbestos	Materials containing asbestos	For all ships, new installation of materials which contain asbestos shall be prohibited.
Ozone-depleting	Ozone-depleting substances means controlled substances de-	New installations which contain

substances	<p>defined in paragraph 4 of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annexes A,B,C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.</p> <p>Ozone-depleting substances that may be found on board ship include, but are not limited to:</p> <p>Halon 1211</p> <p>Bromochlorodifluoromethane</p> <p>Halon 1301 Bromotrifluoromethane</p> <p>Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2)</p> <p>CFC-11 Trichlorofluoromethane</p> <p>CFC-12 Dichlorodifluoromethane</p> <p>CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane</p> <p>CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane</p> <p>CFC-115 Chloropentafluoroethane</p>	<p>ozone-depleting substances shall be prohibited on all ships, except that new installations containing hydrochlorofluorocarbons (HCFCs) are permitted until 1 January 2020.</p>
Polychlorinated biphenyls (PCB)	“Polychlorinated biphenyls” means	For all ships, new installation of materials which contain

	<p>aromatic compounds formed in such a manner that the hydrogen atoms on the biphenyl molecule (two benzene rings bonded together by a single carbon-carbon bond) may be replaced by up to ten chlorine atoms</p>	<p>Polychlorinated biphenyls shall be prohibited.</p>
<p>Anti-fouling compounds and systems</p>	<p>Anti-fouling compounds and systems regulated under Annex I to the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 (AFS Convention) in force at the time of application or interpretation of this Annex.</p>	<p>1. No ship may apply anti-fouling systems containing organotin compounds as a biocide or any other anti-fouling system whose application or use is prohibited by the AFS Convention.</p> <p>2. No new ships or new installations on ships shall apply or employ anti-fouling compounds or systems in a manner inconsistent with the AFS Convention.</p>

Appendix 2

Minimum list of items for the Inventory of Hazardous Materials

Any Hazardous Materials listed in Appendix 1
Cadmium and Cadmium Compounds
Hexavalent Chromium and Hexavalent Chromium Compounds
Lead and Lead Compounds
Mercury and Mercury Compounds
Polybrominated Biphenyl (PBBs)
Polybrominated Diphenyl Ethers (PBDEs)
Polychlorinated Naphthalenes (more than 3 chlorine atoms)
Radioactive Substances

Certain Shortchain Chlorinated Paraffins (Alkanes, C10-C13, chloro)

Appendix 3

Form of the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials

INTERNATIONAL CERTIFICATE ON INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS

(Note: This certificate shall be supplemented by Part I of the Inventory of Hazardous Materials)

(Official seal

(State)

Issued under the provisions of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”

under the authority of the Government of

.....
(Name of State)

by

*(Full designation of the person or organization authorized
under the provisions of the Convention)*

Particulars of the Ship

Name of Ship	
Distinctive number or letters	
Port of Registry	
Gross tonnage	
IMO number	
Name and address of shipowner	
IMO registered owner	
identification number	
IMO company identification	
number	
Date of Construction	

Particulars of Part I of the Inventory of Hazardous Materials

Part I of the Inventory of Hazardous Materials identification/verification number:

Note: Part I of the Inventory of Hazardous Materials, as required by regulation 5 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials and must always accompany the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials. Part I of the Inventory of Hazardous Materials should be compiled on the basis of the standard format shown in the guidelines developed by the Organization.

THIS IS TO CERTIFY:

1. that the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention; and
2. that the survey shows that Part I of the Inventory of Hazardous Materials fully complies with the applicable requirements of the Convention.

Completion date of survey on which this certificate is based: (dd/mm/yyyy)

This certificate is valid until (dd/mm/yyyy)

Issued at.....

(Place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy)

(Date of issue)

(Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN FIVE YEARS WHERE REGULATION 11.6 APPLIES*

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 11.6 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Signed

(Signature of duly authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 11.7 APPLIES*

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 11.7 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):

Signed:.....

(Signature of duly authorized official)

Place:.....

Date:(dd/mm/yyyy).....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION 11.8 OR 11.9 APPLIES*

This certificate shall, in accordance with regulation 11.8 or 11.9[#] of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):.....

Signed:.....

(Signature of duly authorized official)

Place:.....

Date: (dd/mm/yyyy).....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADDITIONAL SURVEY*

At an additional survey in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed:.....

(Signature of duly authorized official)

Place:.....

Date: (dd/mm/yyyy).....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*This page of the endorsement at survey shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration

#Delete as appropriate

Appendix 4

Form of the International Ready for Recycling Certificate

INTERNATIONAL READY FOR RECYCLING CERTIFICATE

(Note: This certificate shall be supplemented by the Inventory of Hazardous Materials and the Ship Recycling Plan)

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of

.....

(Name of State)

by

*(Full designation of the person or organization authorized
under the provisions of the Convention)*

Particulars of the Ship

Name of Ship	
Distinctive number or letters	
Port of Registry	
Gross tonnage	
IMO number	
Name and address of shipowner	
IMO registered owner identification number	
IMO company identification number	
Date of Construction	

Particulars of the Ship Recycling Facility(ies)

Name of Ship Recycling Facility	
Distinctive Recycling Company identity number*	
Full address	
Date of expiry of DASR	

* This number is based on the Document of Authorization to conduct Ship Recycling (DASR).

Particulars of the Inventory of Hazardous Materials

Inventory of Hazardous Materials identification/verification number.....

Note: The Inventory of Hazardous Materials, as required by regulation 5 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Ready for Recycling Certificate and must always accompany the International Ready for Recycling Certificate. The Inventory of Hazardous Materials should be compiled on the basis of the standard format shown in the guidelines developed by the Organization.

Particulars of the Ship Recycling Plan

Ship Recycling Plan identification/verification number.....

Note: The Ship Recycling Plan, as required by regulation 9 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Ready for Recycling Certificate and must always accompany the International Ready for Recycling Certificate.

THIS IS TO CERTIFY:

- 1) that the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention;
- 2) that the ship has a valid Inventory of Hazardous Materials in accordance with regulation 5 of the Annex to the Convention;
- 3) that the Ship Recycling Plan, as required by regulation 9, properly reflects the information contained in the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 and contains information concerning the establishment, maintenance and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions; and
- 4) that the Ship Recycling Facility(ies) where this ship is to be recycled holds a valid authorization in accordance with the Convention.

This certificate is valid until (dd/mm/yyyy).....

(Date)

Issued at.....

(Place of issue of certificate)

(dd/mm/
yyyy)

(Date of issue)

*(Signature of duly authorized official issuing
the certificate)*

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF THE SHIP RECYCLING FACILITY FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION 14.5 APPLIES

This certificate shall, in accordance with regulation 14.5 of the Annex to the Convention, be accepted as valid for a single point to point voyage

from the port of:

to the port of:

Signed:.....

(Signature of duly authorized official)

Place:.....

Date:(dd/mm/yyyy).....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

APPENDIX 5

Form of the authorization of ship recycling facilities

DOCUMENT OF AUTHORIZATION TO CONDUCT SHIP RECYCLING (DASR) IN ACCORDANCE WITH THE REQUIREMENTS OF THE HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS, 2009

Issued under the provision of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of:

.....

(Name of State)

by.....

(Full designation of the Competent Authority under the Convention)

Name of Ship Recycling Facility	
Distinctive Recycling Company identity No.	
Full address of Ship Recycling Facility	
Primary contact person	
Phone number	
E-mail address	
Name, address, and contact information of ownership company	
Working language(s)	

This is to verify that the Ship Recycling Facility has implemented management systems, procedures and techniques in accordance with Chapters 3 and 4 to the Annex to the Convention.

This authorization is valid until and is subject to the limitations identified in the attached supplement.

This authorization is subject to amendment, suspension, withdrawal, or periodic renewal in accordance with regulation 16 of the Annex to the Convention.

Issued at.....

(Place of issue of the authorization)

(dd/mm/
yyyy)

(Date of issue)

*(Signature of duly authorized official issuing
the authorization)*

.....
(Typed name and title of duly authorized official issuing the authorization)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

SUPPLEMENT TO

DOCUMENT OF AUTHORIZATION TO UNDERTAKE SHIP RECYCLING (DASR) IN ACCORDANCE WITH THE HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS, 2009

Notes:

1 This record shall be permanently attached to the DASR. The DASR shall be available at the Ship Recycling Facility at all times.

2 All procedures, plans and other documents produced by the Ship Recycling Facility and required under the terms to which the DASR has been issued shall be available in the working language of the Ship Recycling Facility and in either English, French or Spanish.

3 The authorization is subject to the limitations defined by this supplement.

1 GENERAL TERMS

1.1 Requirements of the Convention

The Ship Recycling Facility meets the requirements that it be designed, constructed, and operated in a safe and environmentally sound manner in accordance with the Convention, including meeting the relevant requirements of:

Regulation 16 – Authorization of Ship Recycling Facilities

Regulation 17 – General requirements

Regulation 18 – Ship Recycling Facility Plan

Regulation 19 – Prevention of adverse effects to human health and the environment

Regulation 20 – Safe and environmentally sound management of Hazardous Materials

Regulation 21 – Emergency preparedness and response

Regulation 22 – Worker safety and training

Regulation 23 – Reporting on incidents, accidents, occupational diseases and chronic effects

Regulation 24 – Initial notification and reporting requirements

Regulation 25 – Reporting upon completion

These requirements are imposed on the Ship Recycling Facility by way of

.....
(Identify the permit, licence, authorization, legal standards, or other mechanism that applies)

Ship Recycling Facility Plan identification/verification -

number:.....

1.2 Acceptance of ships

For ships to which the Convention applies and ships treated similarly pursuant to Article 3.4 of the Convention, the Ship Recycling Facility can only accept a ship for recycling in accordance with regulation 17 of the Annex to the Convention.

1.3 Safe-for-hot work and Safe-for-entry conditions

The Ship Recycling Facility is capable of establishing, maintaining and monitoring Safe-for-hot work and Safe-for-entry conditions throughout the Ship Recycling process.

1.4 Management of Hazardous Materials

The Ship Recycling Facility is designed, constructed, operated, and required to ensure that all Hazardous Materials' management shall be safe and environmentally sound in compliance with the Convention and with all relevant local or national regulations/requirements.

1.5 Map and location of Ship Recycling operations

A map of the boundary of the Ship Recycling Facility and the location of Ship Recycling operations within it, is attached.

2 CAPABILITY OF SHIP RECYCLING FACILITY

2.1 Size of ships

The Ship Recycling Facility is authorized to accept a ship for recycling subject to the following size limitations:

Maximum Size		Other Limitations
Length		
Breadth		
Lightweight		

2.2 Safe and Environmentally Sound Management of Hazardous Materials

The Ship Recycling Facility is authorized to accept a ship for recycling that contains Hazardous Materials as specified in the following table subject to the conditions noted below:

Hazardous Material ⁴	Management of Hazardous Materials			Authorization/ Limitations
	Removal (Y/N) ²	Storage (Y/N)	Process ¹ (Y/N) ³	
Asbestos				
Ozone-depleting substances				
Polychlorinated biphenyls (PCB)				
Anti-fouling compounds and systems				
Cadmium and Cadmium Compounds				
Hexavalent Chromium and Hexavalent Chromium Compounds				
Lead and Lead Compounds				
Mercury and Mercury Compounds				
Polybrominated Biphenyl (PBBs)				
Polybrominated Diphenyl Ethers (PBDEs)				
Polychlorinated Naphthalenes (more than 3 chlorine atoms)				
Radioactive substances				
Certain Shortchain Chlorinated Paraffins (Alkanes, C10-C13, chloro)				
Hazardous liquids, residues and sediments				
Paints and coatings that are highly flammable and/or lead to toxic release				
Other Hazardous Materials not listed above and that are not a part of the ship structure (specify)				

Notes

1 Process means the processing of Hazardous Materials in the Ship Recycling Facility, such as:

- (a) incineration of Hazardous Materials;
- (b) reclamation of Hazardous Materials; and
- (c) treatment of oily residues.

2 If Yes (Y), indicate in the Ship Recycling Facility Plan the responsible personnel authorized to carry out the removal, with the certificate number or other relevant information.

3 If No (N), describe in the Ship Recycling Plan where the Hazardous Materials are to be processed/disposed.

4 These Hazardous Materials are specified in Appendices 1 and 2 and regulation 20 of the Convention.

Appendix 6
Form of report of planned start of ship recycling

The.....

(Name of Ship Recycling Facility)

located at.....

(Full Ship Recycling Facility address)

Authorized in accordance with the requirements of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) to conduct Ship Recycling under the authority of the Government of

.....

(Name of State)

as indicated in the Document of Authorization to conduct Ship Recycling issued at

.....

(Place of authorization)

by.....

(Full designation of the Competent Authority under the Convention)

on (dd/mm/yyyy)

(Date of issue)

Hereby reports that the Ship Recycling Facility is ready in every respect to start the recycling of the vessel

.....

(IMO number)

The International Ready for Recycling Certificate issued under the provisions of the Convention under the authority of the Government of

.....

(Name of State)

by.....

(Full designation of the person or organization authorized under the provisions of the Convention)

on (dd/mm/yyyy)

(Date of issue)

is enclosed.

Signed.....

Appendix 7

Form of the statement of completion of ship recycling

STATEMENT OF COMPLETION OF SHIP RECYCLING

This document is a statement of completion of Ship Recycling for

.....

(Name of the ship when it was received for recycling/at the point of deregistration)

Particulars of the Ship as received for recycling

Distinctive number or letters	
-------------------------------	--

Port of Registry	
Gross tonnage	
IMO number	
Name and address of shipowner	
IMO registered owner	
identification number	
MO company identification number	□
Date of Construction	

THIS CONFIRMS THAT:

The ship has been recycled in accordance with the Ship Recycling Plan as part of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) at

.....
(Name and location of the authorized Ship Recycling Facility)

and the recycling of the ship as required by the Convention was completed on:

(dd/mm/yyyy)

(Date of completion)

Issued at

(Place of issue of the Statement of Completion)

(dd/mm/
yyyy)

(Date of issue)

*(Signature of the owner of the Ship Recycling Facility or
a*

representative acting on behalf of the owner)

Bilag 3**OVERSÆTTELSE****HONG KONG-KONVENTIONEN OM SIKKER OG MILJØMÆSSIGT FORSVARLIG OPHUGNING AF SKIBE AF 2009**

PARTERNE I DENNE KONVENTION,

SOM BEMÆRKER de stigende betænkeligheder om sikkerhed, sundhed, miljø og velfærd inden for skibsophugningsindustrien,

SOM ANERKENDER, at ophugning af skibe bidrager til bæredygtig udvikling og som sådan er den bedste løsning for skibe, der har nået enden af deres levetid,

SOM ERINDRER sig resolution A. 962(23) vedtaget af den Internationale Søfartsorganisations Forsamling ("Guidelines on Ship Recycling" – retningslinjer om ophugning af skibe), ændringer til retningslinjerne vedtaget i kraft af resolution A. 980(24), beslutning VI/24 på den sjette partskonference for Baselkonventionen om kontrol med grænseoverskridende transport af farligt affald og bortskaffelse heraf (COP-6), hvor man vedtog de tekniske retningslinjer for miljømæssigt forsvarlig håndtering af hel eller delvis ophugning af skibe ("Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships"), og retningslinjer, der er godkendt af det 289. møde for Det Internationale Arbejdsbureau (ILO's) Styrelsesråd ("Safety and Health in Shipbreaking: Guidelines for Asian countries and Turkey" – om sikkerhed og sundhed ved skibsophugning: retningslinjer for asiatiske lande og Tyrkiet),

SOM LIGELEDES ERINDRER sig resolution A. 981(24), i kraft af hvilken Den Internationale Søfartsorganisations Forsamling anmodede om, at Søfartsorganisationens Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) udvikler et juridisk bindende instrument om skibsophugning,

SOM DESUDEN NOTERER sig Den Internationale Arbejdsorganisations rolle i beskyttelse af sikkerheden og sundheden på arbejdspladsen inden for skibsophugning,

SOM YDERMERE NOTERER sig den rolle, som Basel-konventionen om kontrol med grænseoverskridende transport af farligt affald og bortskaffelse heraf spiller i beskyttelsen af menneskers sundhed og miljøet mod de negative virkninger, der kan opstå som følge af sådant affald,

SOM ER OPMÆRKSOMME PÅ forsigtighedstilgangen beskrevet i princip 15 af Rio-erklæringen om miljø og udvikling, og som der desuden henvises til i resolution MEPC. 67(37), som blev vedtaget af Søfartsorganisationens Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) den 15. september 1995,

SOM OGSÅ ER OPMÆRKSOMME PÅ behovet for at fremme erstatningen af farligt materiale inden for byggeri og vedligeholdelse af skibe med mindre farligt eller fortrinsvist ikke-farligt materiale uden derved at kompromittere skibenes sikkerhed, de søfarendes sundhed og sikkerhed samt skibenes driftsmæssige effektivitet,

SOM ER FAST BESLUTTEDE PÅ effektivt at tage hånd om de miljømæssige risici samt risici i forbindelse med sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen i forbindelse med skibsophugning i kraft af et juridisk bindende instrument, idet der tages højde for de særlige karakteristika ved søtransport og behovet for at sikre problemfri tilbagetrækning af skibe, der har nået enden af deres levetid,

SOM TAGER HØJDE FOR, at disse mål bedst kan opnås ved at indgå en international konvention om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe,

ER BLEVET ENIGE OM følgende:

Artikel 1

Generelle forpligtelser

1 Konventionens parter forpligter sig til, at konventionens bestemmelser får deres fulde virkning for derved at forhindre, reducere, minimere og – så vidt dette er praktisk muligt – eliminere ulykker, skader og andre negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet, der forårsages af skibsophugning, og for derved at forbedre skibenes sikkerhed, beskyttelsen af menneskers sundhed og miljøet under et skibs levetid.

2 Ingen bestemmelse i denne konvention skal fortolkes således, at den forhindrer en part i individuelt eller samlet set at indføre strengere foranstaltninger i overensstemmelse med international ret, for så vidt angår sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe med det formål at forebygge, reducere eller minimere eventuelle negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet.

3 Parterne skal bestræbe sig på at samarbejde med henblik på den effektive implementering, overholdelse og håndhævelse af konventionen.

4 Parterne forpligter sig til at fremme den fortsatte udvikling af teknologi og praksis, der bidrager til sikker og miljømæssigt forsvarlig skibsophugning.

5 Bilaget til denne konvention udgør en integreret del af konventionen. Medmindre andet udtrykkeligt fremgår, udgør en henvisning til konventionen samtidig en henvisning til bilaget hertil.

Artikel 2

Definitioner

Medmindre andet udtrykkeligt fremgår, gælder følgende definitioner, for så vidt angår konventionen:

1 *Konventionen* betyder Hong Kong-konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe af 2009.

2 *Administration* betyder regeringen i det land, hvis flag skibet er berettiget til at sejle under, eller den regering, med hvis godkendelse skibet drives.

3 *Kompetent(e) myndighed(er)* betyder en statslig myndighed eller myndigheder, der af en part er udpeget som værende ansvarlig – inden for de(t) angivne geografiske område(r) eller kompetenceområde(r) – for ansvar i forbindelse med skibsophugningsanlæg, der drives inden for den pågældende parts jurisdiktion, som dette fremgår af konventionen.

4 *Organisation* betyder Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

5 *Generalsekretær* betyder generalsekretæren for Den Internationale Søfartsorganisation.

6 *Komité* betyder IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC).

7 *Skib* betyder et søgående fartøj uanset type, der opererer eller har opereret i havmiljøet, herunder undervandsfartøjer, flydende materiel, flydende platforme, selvløftende platforme, flydende anlæg med lagringsfaciliteter (FSU'er) og flydende produktionsanlæg med lagrings- og afskibningsfaciliteter (FPSO'er), herunder fartøjer, hvis udstyr er afmonteret, eller som slæbes.

8 *Bruttotonnage* betyder bruttotonnage (BT), der er beregnet i henhold til reglerne for måling af tonnage i bilag I til den internationale konvention fra 1969 om tonnagemåling af skibe eller eventuelle efterfølgende konventioner.

9 *Farligt materiale* betyder ethvert materiale eller stof, der kan medføre farer for menneskers sundhed og/eller miljøet.

10 *Skibsophugning* betyder den form for virksomhed, der består i hel eller delvis ophugning af et skib på et skibsophugningsanlæg med henblik på at nyttiggøre dele og materialer til oparbejdning og genanvendelse, samtidig med at behandling af farlige materialer og andre materialer sikres, og dette omfatter tilhørende aktiviteter som f.eks. lagring og behandling af dele og materialer på pladsen, men ikke deres videre oparbejdning eller bortskaffelse på separate anlæg.

11 *Skibsophugningsanlæg* betyder et defineret område, dvs. en plads, et værft eller et anlæg, som anvendes til ophugning af skibe.

12 *Skibsophugningsvirksomhed* betyder ejeren af skibsophugningsanlægget eller en anden organisation eller person, der har overtaget ansvaret for driften af skibsophugningsaktiviteten fra ejeren af skibsophugningsanlægget, og som efter at have overtaget ansvaret har samtykket til at overtage alle pligter og et hvert ansvar, der pålægges i kraft af konventionen.

Artikel 3

Anvendelse

1 Medmindre andet udtrykkeligt fremgår af konventionen, finder denne konvention anvendelse for:

. **1** Skibe, der er berettigede til at sejle under en parts flag, eller skibe, der drives under den pågældende parts bemyndigelse,

. **2** Skibsophugningsanlæg, der drives inden for en parts jurisdiktion.

2 Denne konvention finder ikke anvendelse for krigsskibe, marinehjelpekibe eller andre skibe, der ejes eller drives af en part, og som på det pågældende tidspunkt kun anvendes i statens tjeneste til ikke-kommercielle formål. Dog skal parterne ved indførelse af behørig foranstaltninger sikre, at de ikke skader driften eller driftskapaciteten, hvad angår skibe, der ejes eller drives af denne, samt sikre, at sådanne skibe opfører sig i overensstemmelse med konventionen, for så vidt dette er rimeligt og praktisk muligt.

3 Konventionen finder ikke anvendelse for skibe på mindre end 500 BT eller for skibe, der i hele deres levetid kun sejler i farvande, der hører under højhedsområdet eller jurisdiktionen for det land, hvis flag skibet sejler under. Dog skal parterne ved indførelse af behørig foranstaltninger sikre, at sådanne skibe opfører sig i overensstemmelse med konventionen, for så vidt dette er rimeligt og praktisk muligt.

4 Hvad angår skibe, der kan sejle under flag, der ikke hidrører konventionens parter, skal parterne anvende konventionens krav, som det måtte være nødvendigt for at sikre, at sådanne skibe ikke nyder større begunstiggelse.

Artikel 4

Kontrol ifm. skibsophugning

1 Parterne skal kræve, at skibe, der kan sejle under deres flag, eller som drives under deres bemyndigelse, overholder de krav, der fremgår af konventionen, og skal træffe effektive foranstaltninger, der sikrer sådan overholdelse.

2 Parterne skal kræve, at skibsophugningsanlæg, der hører under deres jurisdiktion, overholder de krav, der fremgår af konventionen, og skal træffe effektive foranstaltninger, der sikrer sådan overholdelse.

Artikel 5

Syn og certificering af skibe

Parterne skal sikre, at skibe, der sejler under deres flag, eller som drives under deres bemyndigelse, og som er underlagt syn og certificering, synes og certificeres i overensstemmelse med de regler, der fremgår af bilaget.

Artikel 6

Godkendelse af skibsophugningsanlæg

Parterne skal sikre, at skibsophugningsanlæg, der drives i deres jurisdiktion, og som ophugger skibe, for hvilke konventionen finder anvendelse, eller skibe, der behandles på tilsvarende måde i medfør af konventionens artikel 3, stk. 4, er godkendt i overensstemmelse med de regler, der fremgår af bilaget.

Artikel 7

Udveksling af oplysninger

For de skibsophugningsanlæg, som en part godkender, skal parten stille relevant information, i henhold til konventionen, som beslutningen om godkendelse er baseret på, til rådighed for Organisationen på anmodning derom og for de parter, der måtte bede om det. Oplysningerne skal udveksles hurtigt og rettidigt.

Artikel 8

Inspektion af skibe

1 Et skib, for hvilket konventionen finder anvendelse, kan i en anden parts havn eller offshoreterminal være underlagt inspektion af inspektører, der er behørigt godkendt af en sådan anden part til at fastslå, hvorvidt skibet er i overensstemmelse med konventionen. Med undtagelse af hvad der fremgår af stk. 2, begrænses sådan inspektion til at bekræfte, at der om bord findes enten et internationalt fortegnelsescertifikat over farlige materialer eller et internationalt ophugningscertifikat, der skal accepteres, såfremt det er gyldigt.

2 Hvis et skib ikke råder over et gyldigt certifikat, eller der er åbenbar grund til at antage:

- . 1 at skibets tilstand eller tilstanden af dets udstyr ikke væsentligt svarer til oplysningerne i certifikatet og/eller del I i fortegnelsen over farlige materialer, eller
- . 2 at der ikke er gennemført en procedure om bord på skibet til vedligeholdelse af del I i fortegnelsen over farlige materialer, kan der udføres en detaljeret inspektion, idet der tages højde for de af Organisationen udviklede retningslinjer.

Artikel 9

Afsløring af overtrædelser

- 1 Parterne skal samarbejde om at afsløre overtrædelser og om håndhævelsen af konventionens bestemmelser.
- 2 Hvis der foreligger tilstrækkelige beviser for, at et skib drives, er blevet drevet eller vil blive drevet i strid med en i konventionen indeholdt bestemmelse, kan parten, der er i besiddelse af sådanne beviser, anmode om en undersøgelse af skibet, når det ankommer i de havne eller offshoreterminaler, der hører under en anden parts jurisdiktion. Rapporten om en sådan undersøgelse skal sendes til den part, der har anmodet om undersøgelsen, til det pågældende skibs administration og til Organisationen, således at der kan handles derefter.
- 3 Hvis det afsløres, at skibet overtræder konventionen, kan den part, der udfører inspektionen, træffe foranstaltninger for at advare, tilbageholde, afvise eller udelukke skibet fra partens havne. En part, der træffer en sådan foranstaltning, underretter straks det pågældende skibs administration og Organisationen.
- 4 Hvis en part anmoder om en undersøgelse, og der foreligger tilstrækkelige beviser for, at et skibsophugningsanlæg drives, er blevet drevet eller vil blive drevet i strid med en i konventionen indeholdt bestemmelse, bør en part undersøge det skibsophugningsanlæg, der drives under partens jurisdiktion, og udarbejde en rapport. Rapporten om en sådan undersøgelse skal sendes til den part, der har anmodet om undersøgelsen, og skal indeholde oplysninger om de eventuelle tiltag, der er taget eller vil blive taget, samt til Organisationen, således at passende foranstaltninger kan iværksættes.

Artikel 10

Overtrædelser

- 1 Enhver overtrædelse af konventionens krav skal forbydes i national lovgivning og:
- . 1 For så vidt angår et skib, skal der etableres sanktioner i henhold til administrationens lovgivning, uanset hvor overtrædelserne måtte ske. Hvis en part underretter administrationen om en krænkelse, skal administrationen undersøge sagen og kan anmode om, at den anmeldende part tilvejebringer yderligere dokumentation for den påståede overtrædelse. Hvis administrationen finder det godtgjort, at der foreligger tilstrækkelige beviser til at kunne anlægge sag, hvad angår den påståede overtrædelse, skal den foranledige, at en sådan sag anlægges uden ugrundet ophold og i overensstemmelse med dens lovgivning. Administrationen skal omgående underrette den part, der anmeldte den påståede overtrædelse, samt Organisationen om ethvert tiltag i denne forbindelse. Hvis administrationen ikke har truffet foranstaltninger af nogen art inden for et år fra modtagelse af oplysningerne, skal administrationen underrette den part, der anmeldte den påståede overtrædelse, og Organisationen om årsagerne til, at man ikke traf foranstaltninger.
- . 2 For så vidt angår et skibsophugningsanlæg, skal der etableres sanktioner i henhold til lovgivningen for den part, der har jurisdiktion over skibsophugningsanlægget. Hvis en part underretter en anden part om en

krænkelser, skal den anden part undersøge sagen og kan anmode om, at den anmeldende part tilvejebringer yderligere dokumentation for den påståede overtrædelse. Hvis den anden part finder det godtgjort, at der foreligger tilstrækkelige beviser til at kunne anlægge sag, hvad angår den påståede overtrædelse, skal den foranledige, at en sådan sag anlægges uden ugrundet ophold og i overensstemmelse med dens lovgivning. Den anden part skal omgående underrette den part, der anmeldte den påståede overtrædelse, samt Organisationen om ethvert tiltag i denne forbindelse. Hvis den anden part ikke har truffet foranstaltninger af nogen art inden for et år fra modtagelse af oplysningerne, skal administrationen underrette den part, der anmeldte den påståede overtrædelse, og Organisationen om årsagerne til, at man ikke traf foranstaltninger.

2 Enhver overtrædelse af denne Konvention inden for en parts jurisdiktion skal forbydes, og der skal etableres sanktioner i henhold til partens lovgivning. Hver gang en sådan overtrædelse sker, skal parten enten:

- . **1** sørge for, at der tages retslige skridt i henhold til lovgivningen, eller
 - . **2** fremlægge de oplysninger og beviser, parten måtte være i besiddelse af, der påviser, at en overtrædelse har fundet sted for skibets administration.
- 3** De sanktioner, der følger af en parts lovgivning i henhold til denne artikel, skal være tilstrækkeligt alvorlige til at afskrække overtrædelse af denne Konvention, hvor end disse måtte forekomme.

Artikel 11

Unødigt ophold eller tilbageholdelse af skibe

- 1** Der skal gøres alle mulige bestræbelser for at undgå, at et skib tilbageholdes eller forsinkes unødigt i medfør af konventionens artikel 8, 9 eller 10.
- 2** Når et skib unødigt tilbageholdes eller forsinkes i medfør af konventionens artikel 8, 9 eller 10, er skibet berettiget til kompensation for ethvert tab eller skade, skibet måtte lide.

Artikel 12

Formidling af oplysninger

Parterne skal indberette til Organisationen, og Organisationen skal formidle følgende oplysninger, alt efter hvad der er behørigt:

- . **1** En liste over skibsophugningsanlæg, der er godkendt i overensstemmelse med konventionen, og som drives i den pågældende parts jurisdiktion.
- . **2** Kontaktoplysninger for de(n) kompetente myndighed(er), herunder en enkelt kontaktperson for parten.
- . **3** En liste over anerkendte organisationer og udpegede skibsinspektører, der er godkendt til at handle på vegne af parten, hvad angår administration af anliggender i forbindelse med kontrol af skibsophugning i overensstemmelse med konventionen, samt de specifikke ansvarsområder og vilkår for de beføjelser, der er delegeret til de anerkendte organisationer eller udpegede skibsinspektører.
- . **4** En årlig liste over skibe, der sejler under partens flag, og for hvilke der er udstedt et internationalt ophugningscertifikat, herunder navnet på ophugningselskabet og skibsophugningsanlæggets beliggenhed, som angivet på certifikatet.
- . **5** En årlig liste over skibe, der er ophugget i partens jurisdiktion.

- . 6 Oplysninger om overtrædelser af konventionen.
- . 7 Tiltag i forhold til skibe og skibsophugningsanlæg i partens jurisdiktion.

Artikel 13

Teknisk bistand og samarbejde

1 Parterne forpligter sig til enten direkte eller gennem Organisationen og andre internationale organer, alt efter hvad der er relevant, og for så vidt angår sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe, at tilvejebringe støtte for de parter, der anmoder om teknisk bistand:

- . 1 til at uddanne medarbejdere
- . 2 til at sikre tilgængeligheden af relevant teknologi, udstyr og faciliteter
- . 3 til at starte fælles forsknings- og udviklingsprojekter og
- . 4 til at påtage sig andre opgaver, der er rettet mod effektiv implementering af konventionen og de retningslinjer, der er udviklet af Organisationen i denne henseende.

2 Parterne forpligter sig til aktivt samarbejde, der er underlagt deres nationale lovgivning, forordninger og politikker, hvad angår overførslen af håndteringssystemer og teknologi for sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe.

Artikel 14

Tvist

Parterne skal afgøre enhver mellem parterne opstået tvist om konventionens fortolkning eller anvendelse gennem forhandling eller på anden fredelig vis, som parterne måtte aftale, og som kan omfatte forespørgsel, mægling, forlig, voldgift, retskendelse eller anvende regionale organer eller ordninger.

Artikel 15

Forhold til international ret og andre internationale aftaler

1 Intet i konventionen indskrænker et lands rettigheder og forpligtelser efter De Forenede Nationers havretskonvention af 1982 eller efter international sædvaneret på havet.

2 Intet i konventionen indskrænker parternes rettigheder og forpligtelser under andre relevante og gældende internationale aftaler.

Artikel 16

Underskrift, ratifikation, accept, godkendelse og tiltrædelse

1 Konventionen kan fra 1. september 2009 til 31. august 2010 underskrives af ethvert land på Organisationens hovedkontor og skal derefter være åben for ethvert lands tiltrædelse.

2 Lande kan blive parter i konventionen i kraft af:

- . 1 underskrift, der ikke er underlagt ratifikation, accept eller godkendelse, eller

. 2 underskrift, der er underlagt ratifikation, accept eller godkendelse, eller som efterfølges af ratifikation, accept eller godkendelse, eller

. 3 tiltrædelse.

3 Ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse træder i kraft ved indgivelse af et relevant instrument til generalsekretæren.

4 Hvis et land består af to eller flere territorier, hvor forskellige retssystemer gælder, hvad angår anliggender i forbindelse med konventionen, kan landet på tidspunktet for underskrift, ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse erklære, at konventionen omfatter alle territorier eller blot et eller flere af disse, og landet kan ændre en sådan erklæring ved til enhver tid at indgive endnu en erklæring.

5 En erklæring, der indgives i medfør af stk. 4, skal meddeles generalsekretæren skriftligt og skal udtrykkeligt angive det territorium eller de territorier, som konventionen finder anvendelse på.

6 Et land, der på et givent tidspunkt udtrykker sit samtykke til at være underlagt konventionen, skal erklære, hvorvidt der kræves udtrykkelig eller stiltiende godkendelse af skibsophugningsplanen, før et skib kan ophugges på de(t) godkendte skibsophugningsanlæg. Denne erklæring kan efterfølgende ændres ved at meddele eventuelle ændringer til generalsekretæren. Ændringens ikrafttrædelsesdato skal specifikt fremgå af ændringen.

Artikel 17

Ikrafttrædelse

1 Konventionen træder i kraft 24 måneder efter den dato, på hvilken følgende betingelser er opfyldt:

. 1 Mindst 15 lande har enten underskrevet konventionen uden forbehold omkring ratifikation, accept eller godkendelse, eller har indgivet det relevante ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument i overensstemmelse med artikel 16.

. 2 Den samlede handelsflåde i de lande, der fremgår af 1.1 ovenfor, repræsenterer mindst 40 % af den globale handelsflådes bruttotonnage.

. 3 Den kombinerede maksimale årlige ophugningsmængde i de foregående ti år udgør mindst 3 % af den kombinerede handelsflådes bruttotonnage for de lande, der fremgår af 1.1 ovenfor.

2 For lande, der har indgivet et ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument i medfør af konventionen, efter kravene for ikrafttrædelse er opfyldt, men før ikrafttrædelsesdatoen, træder ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse i kraft på konventionens ikrafttrædelsesdato eller tre måneder efter datoen for instrumentets indgivelse, alt efter hvilken dato der måtte ligge sidst.

3 Et ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument, der indgives efter konventionens ikrafttrædelsesdato, træder i kraft tre måneder efter indgivelsesdatoen.

4 Efter den dato, på hvilken en ændring af konventionen anses for at være accepteret i medfør af artikel 18, skal et indgivet ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument finde anvendelse for konventionen med senere ændringer.

Artikel 18

Ændringer

1 Konventionen kan ændres ved hjælp af de procedurer, der fremgår nedenfor.

2 Ændringer efter Organisationens gennemgang:

. **1** En part kan foreslå en ændring af konventionen. Et ændringsforslag skal indleveres til generalsekretæren, der derefter rundsender det til parterne og Organisationens medlemmer mindst seks måneder forud for Organisationens gennemgang.

. **2** Et ændringsforslag, der rundsendes som anført ovenfor, skal henvises til komitéen til gennemgang. Uanset om de er medlem af Organisationen, er parterne berettigede til at deltage i komitéens procedure omkring gennemgang og vedtagelse af ændringen.

. **3** Ændringer skal vedtages af et flertal på to tredjedele af de parter, der er til stede og stemmer i komitéen, forudsat at mindst en tredjedel af parterne er til stede ved afstemningen.

. **4** Ændringer, der vedtages i overensstemmelse med stk. 2, nr. 3, skal meddeles af generalsekretæren til parterne for deres accept.

. **5** En ændring anses for at være accepteret under følgende omstændigheder:

. **5.1** En ændring af en artikel i konventionen anses for at være accepteret på den dato, hvor to tredjedele af parterne har meddelt generalsekretæren deres accept af ændringen.

. **5.2** En ændring af bilaget anses for at være accepteret ved udløbet af en periode, der fastsættes af komitéen på vedtagelsestidspunktet, hvor en sådan periode skal være på mindst ti måneder fra vedtagelsesdatoen. Men hvis mere end en tredjedel af parterne inden denne dato meddeler generalsekretæren, at de gør indsigelse mod ændringen, anses den for ikke at være accepteret.

. **6** En ændring træder i kraft på følgende betingelser:

. **6.1** En ændring af en artikel i konventionen træder i kraft, for så vidt angår de parter, der har erklæret, at de accepterer ændringen, seks måneder efter datoen, hvorpå ændringen anses for at være accepteret i overensstemmelse med stk. 2, nr. 5.2.

. **6.2** En ændring af bilaget træder i kraft, for så vidt angår alle parter, seks måneder efter datoen, hvorpå ændringen anses for at være accepteret. Dette gælder dog ikke for en part:

. **6.2.1** der har meddelt sin indsigelse mod ændringen i overensstemmelse med stk. 2, nr. 5.2, og som ikke har trukket sådan indsigelse tilbage, eller

. **6.2.2** der forud for ændringens ikrafttrædelse har meddelt generalsekretæren, at ændringen kun træder i kraft for parten efter efterfølgende meddelelse om accept af denne.

. **6.3** En part, der har meddelt en indsigelse, jf. stk. 2, nr. 6.2.1, kan efterfølgende meddele generalsekretæren, at parten accepterer ændringen. For denne part træder ændringen i kraft seks måneder efter meddelelsesdatoen for accept eller på ændringens ikrafttrædelsesdato, alt efter hvad der måtte komme sidst.

. **6.4** Hvis en part, der har afgivet en meddelelse som beskrevet i stk. 2, nr. 6.2.2, meddeler generalsekretæren om accept af en ændring, træder ændringen i kraft for denne parts vedkommende seks måneder efter meddelelsesdatoen for accept eller på ændringens ikrafttrædelsesdato, alt efter hvad der måtte komme sidst.

3 Ændring af en konference:

. 1 På anmodning fra en part, hvor mindst en tredjedel af parterne er enige med denne part, skal Organisationen indkalde til partskonference for at votere om ændringerne af konventionen.

. 2 En ændring, der vedtages af en sådan konference af et flertal på to tredjedele af de parter, der er til stede og stemmer, skal meddeles af generalsekretæren til alle parterne for deres accept.

. 3 Medmindre konferencen beslutter andet, anses ændringen for at være accepteret og træder i kraft i overensstemmelse med de procedurer, der fremgår af henholdsvis stk. 2 nr. 5 og stk. 2, nr. 6.

4 En part, der har nægtet at acceptere en ændring af bilaget, behandles kun som ikke-part, for så vidt angår ændringens anvendelse.

5 Meddelelse efter denne artikel skal afgives skriftligt til generalsekretæren.

6 Generalsekretæren skal underrette parterne og Organisationens medlemmer om:

. 1 enhver ændring, der træder i kraft, herunder dennes ikrafttrædelsesdato, generelt og for hver part, og

. 2 alle meddelelser efter denne artikel.

Artikel 19

Opsigelse

1 En part kan opsig konventionen til enhver tid efter udløbet af to år fra den dato, hvor konventionen træder i kraft for den pågældende part.

2 Opsigelse skal ske ved skriftlig meddelelse derom til generalsekretæren med ikrafttrædelse et år eller længere tid efter modtagelse, alt efter hvad der måtte være angivet i meddelelsen.

Artikel 20

Deponering

1 Konventionen skal indgives til generalsekretæren, der skal sende bekræftet kopi af konventionen til alle lande, der har underskrevet eller er tiltrådt konventionen.

2 Udover de opgaver, der er angivet andetsteds i konventionen, skal generalsekretæren:

. 1 meddele alle lande, der har underskrevet eller er tiltrådt konventionen, om:

. 1.1 hver ny underskrift eller indgivelse af et ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument samt datoen for disse,

. 1.2 konventionens ikrafttrædelsesdato,

. 1.3 indgivelse af et opsigelsesinstrument angående konventionen og datoen, som dette blev modtaget på, samt datoen, hvorpå opsigelsen træder i kraft og

. 1.4 andre erklæringer og meddelelser, der modtages i medfør af konventionen samt

. 2 så snart denne konvention træder i kraft, sende teksten til FN's Sekretariat til registrering og offentliggørelse i overensstemmelse med artikel. 102 af De Forenede Nationers Pagt.

Artikel 21

Sprog

Konventionen er udarbejdet i én original på arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk, hvor hver tekst er lige autentisk.

UDFÆRDIGET I HONG KONG, KINA den 15. maj 2009.

DET ATTESTERES HERVED, at undertegnede*, der i sådan henseende er behørigt godkendt af deres respektive regeringer, har underskrevet konventionen.

* Underskrifter udeladt

Bilag

Regler for sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe

Kapitel 1

Generelle bestemmelser

Forskrift 1

Definitioner

Der gælder følgende definitioner, for så vidt angår bilaget:

1 *Kompetent person* betyder en person med passende kvalifikationer, uddannelse og tilstrækkelig viden, erfaring og kompetence til at varetage den specifikke opgave. Konkret kan en kompetent person være en uddannet arbejder eller en ledende medarbejder, som kan konstatere og evaluere farer og risici på arbejdspladsen samt de ansattes eksponering for potentielt farlige materialer eller usikre forhold i et skibsophugningsanlæg, og som kan angive de nødvendige beskyttelses- og sikkerhedsforanstaltninger, der skal iværksættes for at fjerne eller reducere disse farer, risici eller denne eksponering. Den kompetente myndighed kan fastlægge hensigtsmæssige kriterier for udpegningen af sådanne personer og kan fastlægge deres opgaver.

2 *Arbejdsgiver* betyder en fysisk eller juridisk person, der ansætter en eller flere arbejdere inden for skibsophugning.

3 *Eksisterende skib* betyder et skib, der ikke er et nyt skib.

4 *Nyt skib* betyder et skib:

. **1** for hvilket der er afgivet en byggekontrakt på eller efter konventionens ikrafttrædelse, eller

. 2 hvis køl, for så vidt der ikke foreligger en byggekontrakt, er lagt, eller er på et tilsvarende byggestadie, seks måneder efter konventionens ikrafttrædelse eller derefter, eller

. 3 hvor levering sker af skibet 30 måneder efter konventionens ikrafttrædelse eller derefter.

5 *Ny montering* betyder montering af systemer, udstyr, isolering eller andre materialer på et skib efter konventionens ikrafttrædelsesdato.

6 *Sikkert til adgang* betyder et område, der opfylder følgende kriterier:

. 1 Atmosfærens iltniveau og koncentration af brændbare dampe ligger inden for sikkerhedsgrænserne.

. 2 Alle giftige stoffer i atmosfæren ligger inden for de tilladelige koncentrationer.

. 3 Alle reststoffer eller materialer, der er knyttet til det arbejde, der er godkendt af den kompetente person, frembringer ikke ukontrolleret udslip af giftige stoffer eller en farlig koncentration af brandfarlige dampe under de eksisterende atmosfæriske forhold, der vedligeholdes efter anvisningerne.

7 *Sikkert til svejsning mv.* betyder et område, hvor følgende kriterier er opfyldt:

. 1 Der findes sikre, ikke-eksplosive forhold, herunder gasfri status, for brugen af elektrisk lysbuesvejsning eller gassvejsning, skære- eller brænderudstyr samt andre former for åben ild samt arbejde, der genererer varme, slibning eller gnister.

. 2 Krav om sikkert til adgang, jf. stk.. 6 ovenfor, er opfyldt.

. 3 De eksisterende atmosfæriske forhold ændrer sig ikke som følge af svejsning mv.

. 4 Alle tilstødende områder er ryddede eller stillet i bero eller behandlet tilstrækkeligt for derved at forhindre en brand i at opstå eller sprede sig.

8 *Skibsreder* betyder en person eller personer eller en virksomhed, der er registreret som ejer af skibet, eller – såfremt ingen registrering foreligger – de(n) person(er) eller den virksomhed, der ejer skibet, eller en anden organisation eller person, som f.eks. lederen eller bareboat-befragteren, der har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet. Hvis skibet imidlertid ejes af et land og drives af en virksomhed, som i det pågældende land er registreret som skibets operatør, betyder "reder" en sådan virksomhed. Desuden omfatter termen dem, der ejer skibet i en begrænset periode, inden det sælges eller overdrages til et skibsophugningsanlæg.

9 *Inspektion af anlæg* betyder en inspektion af skibsophugningsanlægget, hvor det bekræftes, om forholdene på anlægget stemmer overens med de i den bekræftede dokumentation beskrevne.

10 *Erklæring om færdiggørelse* betyder en bekræftelse fra skibsophugningsanlægget om, at skibsophugningen er afsluttet i overensstemmelse med konventionen.

11 *Tankskib* betyder et olietankskib, som defineret i bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("Marpolkonventionen") eller et tankskib til transport af giftige flydende stoffer, som defineret i bilag II til nævnte konvention.

12 *Arbejder* betyder en person, der udfører arbejde, enten fast eller midlertidigt, inden for rammerne af et ansættelsesforhold, herunder personale, der arbejder for leverandører.

Forskrift 2

Generel anvendelse

Medmindre andet udtrykkeligt fremgår, skal udvikling, bygning, syn, certificering, drift og ophugning af skibe ske i overensstemmelse med de i dette bilag indeholdte bestemmelser.

Forskrift 3

Forhold til andre standarder, henstillinger og vejledninger

Parterne skal træffe foranstaltninger for at implementere de krav, der fremgår af bilagets bestemmelser, idet der tages højde for relevante og gældende standarder, henstillinger og vejledninger, der er udviklet af ILO, samt relevante og gældende tekniske standarder, henstillinger og vejledninger, der er udviklet efter Basel-konventionen om kontrol med grænseoverskridende transport af farligt affald og bortskaffelse heraf.

Kapitel 2

Krav til skibe

Del A

Design, konstruktion, drift og vedligeholdelse af skibe

Forskrift 4

Kontrol med skibes farlige materialer

I overensstemmelse med de krav, der er angivet i konventionens appendiks 1, skal hver part

- . 1 forbyde og/eller begrænse montering eller brug af farlige materialer, der er anført i appendiks 1, på skibe, der sejler under partens flag, eller som drives under dens bemyndigelse, og
- . 2 forbyde og/eller begrænse montering eller brug af sådanne materialer på skibe, mens de ligger i partens havne, på dennes værfter, reparationsværfter eller offshoreterminaler, og træffe effektive foranstaltninger for at sikre, at sådanne skibe overholder kravene.

Forskrift 5

Fortegnelse over farlige materialer

1 Hvert nyt skib skal have en fortegnelse over farlige materialer om bord. Fortegnelsen skal kontrolleres enten af administrationen eller af en person eller organisation, som denne har godkendt, idet der tages højde for retningslinjer udviklet af Organisationen, herunder eventuelle grænseværdier og undtagelser, indeholdt i retningslinjerne. Fortegnelsen over farlige materialer skal være specifik for hvert skib og skal som minimum:

- . 1 i del I identificere de farlige materialer, der er anført i appendiks 1 og 2 til konventionen, og som indgår i skibets konstruktion eller udstyr, disses placering og omtrentlige mængder samt
- . 2 præcisere, at skibet overholder forskrift 4 ovenfor.

2 Eksisterende skibe skal, så vidt dette er praktisk muligt, overholde stk. 1 senest fem år efter konventionens ikrafttrædelse, og før skibet ophugges, hvis dette sker tidligere, idet der tages højde for de retningslinjer, der er udviklet af Organisationen og Organisationens harmoniserede system for syn og certificering. De farlige materialer, der fremgår af appendiks 1, skal som minimum identificeres, når fortegnelsen udarbejdes. For eksisterende skibe skal der udarbejdes en plan, der beskriver den visuelle eller stikprøvebaserede inspektion, som udformningen af fortegnelsen over farlige materialer er baseret på, idet der tages højde for de retningslinjer, der er udviklet af Organisationen.

3 Del I i fortegnelsen over farlige materialer vedligeholdes og ajourføres korrekt i hele skibets levetid, så ny montering, der indeholder farlige materialer, som er anført i appendiks 2, og relevante ændringer i skibets konstruktion og udstyr afspejles, idet der tages højde for de retningslinjer, der er udviklet af Organisationen.

4 Forud for ophugning skal fortegnelsen foruden den korrekt vedligeholdte og ajourførte del I suppleres med del II for driftsaffald og del III for last, og den kontrolleres enten af administrationen eller en person eller organisation, som denne har godkendt, idet der tages højde for de retningslinjer, der er udviklet af Organisationen.

Forskrift 6

Procedure for ændringsforslag til appendiks 1 og 2

1 Enhver part kan foreslå en ændring af appendiks 1 og/eller appendiks 2 i overensstemmelse med denne forskrift. Ændringsforslaget skal vurderes af Organisationen efter artikel 18, stk. 2 samt denne forskrift.

2 Når Organisationen modtager et forslag, skal Organisationen ligeledes underrette FN og dets særorganisationer, mellemstatslige organisationer, der har aftaler med Organisationen, samt ikkestatslige organisationer med rådgiverstatus i forhold til Organisationen og stille forslaget til rådighed for dem.

3 Komitéen skal nedsætte en teknisk gruppe i henhold til forskrift 7, og denne skal vurdere de indgivne forslag i overensstemmelse med stk. 1 i denne forskrift.

4 Den tekniske gruppe skal vurdere forslaget samt eventuelle yderligere oplysninger, herunder beslutninger, der vedtages af andre internationale organer angående deres lister over materialer eller farlige stoffer, som indsendes af andre interessenter, og skal vurdere og rapportere til komitéen, hvorvidt det relevante farlige materiale, for så vidt angår konventionen, sandsynligvis vil føre til væsentlige negative virkninger for menneskers sundhed eller miljøet, således at ændringen af appendiks 1 og 2 er berettiget. I den henseende:

. **1** Den tekniske gruppes vurdering skal omfatte:

. **1.1** en vurdering af forbindelsen mellem de pågældende farlige materialer og – set i sammenhæng med konventionen – sandsynligheden for, at det vil føre til væsentlige negative virkninger for menneskers sundhed eller miljøet på baggrund af de indsendte data eller andre relevante data, som gruppen gøres opmærksom på,

. **1.2** en evaluering af den potentielle risikoreduktion, der kan henføres til de foreslåede kontrolforanstaltninger samt andre kontrolforanstaltninger, der eventuelt overvejes af den tekniske gruppe,

. **1.3** drøftelse af, om de tilgængelige oplysninger om kontrolforanstaltninger teknisk set kan gennemføres,

. **1.4** drøftelse af de tilgængelige oplysninger om andre virkninger, der opstår som følge af introduktionen af sådanne kontrolforanstaltninger i forbindelse med:

-miljøet

-menneskers sundhed og sikkerhed, herunder søfarendes og arbejderes, samt

-omkostningerne for international skibsfart og andre relevante sektorer.

. **1.5** drøftelse af, hvorvidt der er passende alternativer tilgængelige for de farlige materialer, der foreslås kontrolleret, herunder en drøftelse af alternativernes potentielle risici,

. **1.6** drøftelse af de risici, det farlige materiale udgør under ophugningen,

. **1.7** drøftelse af passende tærskelværdier og eventuelle nyttige eller nødvendige undtagelser.

. **2** Hvis den tekniske gruppe konkluderer, at det pågældende farlige materiale – set i sammenhæng med konventionen – sandsynligvis vil føre til væsentlige negative virkninger for menneskers sundhed eller miljøet, skal manglende fuld videnskabelig vished ikke anvendes som årsag til at afholde gruppen fra at fortsætte med en evaluering af forslaget.

. **3** Den tekniske gruppes rapport skal aflægges skriftligt og tage højde for alle evalueringer og drøftelser, som der henvises til i stk. 4, nr. 1. Dog gælder, at den tekniske gruppe kan beslutte ikke at gå videre med de evalueringer og drøftelser, der er beskrevet i stk. 4, nr. 1.2 - 1.7, hvis gruppen efter evalueringen i stk. 4, nr. 1.1, fastslår, at forslaget ikke berettiger til yderligere drøftelser.

. **4** Den tekniske gruppes rapport skal bl.a. indeholde en anbefaling af, hvorvidt international kontrol efter konventionen er berettiget, for så vidt angår det pågældende farlige materialer, hvor velegnede de specifikke kontrolforanstaltninger er, der foreslås i det udtømmende forslag, eller for så vidt angår andre kontrolforanstaltninger, som gruppen mener, er mere velegnede.

5 Komitéen skal under hensyntagen til den tekniske gruppes rapport beslutte, hvorvidt man ønsker at godkende et forslag om at ændre appendiks 1 eller 2 samt eventuelle ændringer af disse. Et ændringsforslag skal forud for ændringens ikrafttrædelse specifikt angive anvendelsen af ændringen for skibe, der er certificeret i overensstemmelse med konventionen. Hvis rapporten konkluderer, at det pågældende farlige materiale – set i sammenhæng med konventionen – sandsynligvis vil føre til væsentlige negative virkninger for menneskers sundhed eller miljøet, skal manglende fuld videnskabelig vished ikke anvendes som årsag til at forhindre, at der træffes beslutning om at anføre et farligt materiale i appendiks 1 eller 2. En beslutning om ikke at godkende forslaget udelukker ikke fremtidig indlevering af et nyt forslag, hvad angår et bestemt farligt materiale, hvis der findes nye oplysninger.

Forskrift 7

Tekniske grupper

1 Komitéen kan efter behov nedsætte en eller flere tekniske grupper i medfør af forskrift 6. Den tekniske gruppe kan bestå af repræsentanter for parterne, medlemmer af Organisationen, FN og særorganisationerne, mellemstatslige organisationer, der har aftaler med Organisationen, samt ikkestatslige organisationer med rådgiverstatus hos Organisationen, og bør omfatte repræsentanter fra institutioner og laboratorier med ekspertise inden for materialers virkninger og skæbne i miljøet, toksikologiske virkninger, havbiologi, menneskers sundhed, økonomisk analyse, risikostyring, skibsbyggeri, international skibsfart, sikker-

hed og sundhed på arbejdspladsen eller andre ekspertområder, der er nødvendige for objektivt at kunne vurdere et forslags tekniske værdi.

2 Komitéen skal fastsætte vilkårene for de tekniske gruppers mandat, organisation, deltagelse og drift. Vilkaere skal fastsætte beskyttelse af fortrolige oplysninger, der kan tænkes at blive indsendt. Tekniske grupper kan afholde møder efter behov, men skal bestræbe sig på at udføre deres arbejde ved hjælp af skriftlig eller elektronisk korrespondance eller andre medier efter omstændighederne.

3 Det er kun repræsentanter for parterne, der kan deltage i formuleringen af en henstilling til komitéen i medfør af forskrift 6. En teknisk gruppe skal forsøge at opnå énstemmighed blandt parternes repræsentanter. Hvis énstemmighed ikke kan lade sig gøre, skal den tekniske gruppe videreformidle disse repræsentanters minoritetsmeninger.

Del B

Klargøring til skibsophugning

Forskrift 8

Generelle krav

Skibe, der skal ophugges, skal:

- . **1** kun ophugges på skibsophugningsanlæg, der er:
 - . **1** godkendt i overensstemmelse med konventionen, og
 - . **2** som til fulde er godkendt til at påtage sig al skibsophugning, som skibsophugningsplanen angiver, kan udføres af de(t) identificerede skibsophugningsanlæg,
 - . **2** gennemføre drift i perioden, inden skibet afleveres til skibsophugningsanlægget, på en sådan måde, at mængden af lastrester, resterende brændstof og skibsassald om bord minimeres,
 - . **3** for så vidt angår et tankskib, ankomme til skibsophugningsanlægget med lasttanke og pumperum, der er parate til certificering som sikkert til adgang eller sikkert til svejsning mv. eller begge dele, i overensstemmelse med national lovgivning, regler og politikker, der gælder for den parts jurisdiktion, hvor skibsophugningsanlægget udfører sin drift,
 - . **4** give skibsophugningsanlægget alle tilgængelige oplysninger om skibet med henblik på tilrettelæggelse af skibsophugningsplanen, der er påkrævet efter forskrift 9,
 - . **5** udfylde fortegnelsen, der er påkrævet efter forskrift 5, og
 - . **6** certificeres som ophugningsklar af administrationen eller den organisation, den anerkender, forud for ophugning.

Forskrift 9

Skibsophugningsplan

Skibsophugningsanlægget udformer en skibsspecifik skibsophugningsplan forud for ophugning af et skib, idet der tages højde for de retningslinjer, der er udviklet af Organisationen. Skibsophugningsplanen skal:

- . 1 udvikles under hensyntagen til oplysninger fra skibsrederen,
- . 2 udvikles på et sprog, der accepteres af den part, der godkender skibsophugningsanlægget, og hvis dette sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal skibsophugningsplanen oversættes til et af disse sprog, medmindre administrationen er indforstået med, at det ikke er nødvendigt,
- . 3 omfatte oplysninger om bl.a. tilvejebringelse, vedligeholdelse og overvågning af sikkert til adgang og sikkert til svejsning mv., og hvordan materialernes type og mængde, herunder dem, der er identificeret i fortegnelsen over farlige materialer, forvaltes,
- . 4 i overensstemmelse med den indgivne erklæring efter artikel 16, stk. 6 være enten udtrykkeligt eller stiltiende godkendt af den kompetente myndighed, der har godkendt skibsophugningsanlægget. Den kompetente myndighed skal i overensstemmelse med forskrift 24 sende skriftlig bekræftelse for modtagelse af skibsophugningsplanen til skibsophugningsanlægget, skibsrederen og administrationen inden for tre (3) arbejdsdage fra modtagelsen. Derefter:
 - . 1 skal den kompetente myndighed, hvor en part kræver udtrykkelig godkendelse af skibsophugningsplanen, sende skriftlig meddelelse om beslutningen om at godkende eller afvise skibsophugningsplanen til skibsophugningsanlægget, skibsrederen og administrationen, og
 - . 2 hvor en part kræver stiltiende godkendelse af skibsophugningsplanen, skal bekræftelse af modtagelse angive udløbsdatoen for en 14 dages undersøgelsesperiode. Den kompetente myndighed skal sende skriftlig indsigelse mod skibsophugningsplanen til skibsophugningsanlægget, skibsrederen og administrationen inden for den pågældende 14 dages undersøgelsesperiode. Hvor der ikke er meddelt sådan skriftlig indsigelse, skal skibsophugningsplanen anses for at være godkendt.
 - . 5 når den er godkendt i overensstemmelse med nr. 4, fremlægges til besigtigelse for administrationen eller andre udpegede skibsinspektører eller organisationer, som administrationen anerkender, og
 - . 6 hvor der anvendes mere end et skibsophugningsanlæg, identificere de skibsophugningsanlæg, der anvendes, samt specificere ophugningsaktiviteterne og den rækkefølge, ophugning udføres i, på hvert godkendt skibsophugningsanlæg.

Del C

Syn og certificering

Forskrift 10

Syn

1 De skibe, som konventionen finder anvendelse på, er underlagt nedenfor anførte syn:

- . 1 Et førstegangssyn, inden skibet sættes i drift, eller inden det internationale fortegnelsescertifikat over farlige materialer udstedes. Ved synet kontrolleres det, at del I i den fortegnelse, der kræves efter forskrift 5, er i overensstemmelse med konventionens krav.
- . 2 Et periodisk syn med mellemrum, der fastsættes af administrationen, og som ikke må overstige fem år. Ved synet kontrolleres det, at del I i fortegnelsen over farlige materialer, der kræves efter forskrift 5, er i overensstemmelse med konventionens krav.

. 3 Et yderligere syn kan alt efter omstændighederne gennemføres enten generelt eller delvist, hvis skibsrederen anmoder herom, efter en ændring, udskiftning eller væsentlig reparation af skibets konstruktion, udstyr, systemer, anordninger, arrangementer og materialer. Synet er af en sådan beskaffenhed, at det sikrer, at enhver ændring, udskiftning eller væsentlig reparation er gennemført på en måde, som sikrer, at skibet konstant overholder konventionens krav, og at del I i fortegnelsen er ændret i nødvendigt omfang.

. 4 Et endeligt syn, før skibet tages ud af drift, og inden ophugningen af skibet er påbegyndt. Ved dette syn kontrolleres det:

. 1 At fortegnelsen over farlige materialer som krævet efter forskrift 5, stk. 4, er i overensstemmelse med konventionens krav, idet der tages højde for de retningslinjer, der er udviklet af Organisationen.

. 2 At skibsophugningsplanen som krævet efter forskrift 9 korrekt afspejler de oplysninger, der findes i fortegnelsen over farlige materialer, der er krævet efter forskrift 5.4, og at den omfatter oplysninger om tilvejebringelse, vedligeholdelse og overvågning af sikkert til adgang og sikkert til svejsning mv.

. 3 At de(t) skibsophugningsanlæg, hvor skibet ophugges, har en i overensstemmelse med konventionen gyldig godkendelse.

2 Syn af skibe med henblik på håndhævelse af konventionens bestemmelser skal udføres af administrationens inspektører, idet der tages højde for de retningslinjer, der er udviklet af Organisationen. Dog kan administrationen betro synet til enten skibsinspektører, der er udpeget til opgaven, eller til organisationer, som administrationen anerkender.

3 En administration, der udpeger skibsinspektører eller anerkender organisationer til at gennemføre syn, som dette er beskrevet i stk. 2, skal som minimum give sådanne udpegede skibsinspektører eller anerkendte organisationer bemyndigelse til:

. 1 At kræve, at et skib, som de syner, er i overensstemmelse med konventionens bestemmelser.

. 2 At gennemføre syn og inspektion, hvis behørig myndigheder i en havnestat, der er part til konventionen, anmoder herom.

4 I hvert enkelt tilfælde er den relevante administration ansvarlig for at sikre, at synet er fuldstændigt og effektivt, og skal desuden træffe de rette foranstaltninger for at opfylde denne forpligtelse.

5 Førstegangssynet samt det periodiske syn bør harmoniseres med de syn, der kræves i kraft af andre af Organisationens gældende, lovmæssige instrumenter.

Forskrift 11

Udstedelse og påtegning af certifikater

1 Et internationalt fortegnescertifikat over farlige materialer udstedes enten af administrationen eller en person eller organisation, som denne har godkendt, efter korrekt gennemførelse af et førstegangssyn eller periodisk syn, der er gennemført i henhold til forskrift 10, til skibe, hvor forskrift 10 finder anvendelse. Dette gælder dog ikke for eksisterende skibe, hvor førstegangssynet og det endelige syn gennemføres samtidig, idet der tages højde for de retningslinjer, der er udviklet af Organisationen.

2 Det internationale fortegnescertifikat over farlige materialer, der udstedes efter stk. 1, hvis skibsrederen anmoder derom, påtegnes enten af administrationen eller en person eller organisation, som denne har godkendt, efter korrekt gennemførelse af et yderligere syn, der er gennemført i overensstemmelse med forskrift 10.

3 Uanset forskrift 14, stk.2 samt kravene i forskrift 10, stk. 1, nr. 2, når det periodiske syn er gennemført inden for tre måneder fra det eksisterende certifikats udløbsdato, gælder det nye certifikat fra gennemførelsesdatoen for det periodiske syn til en dato, der maksimalt ligger fem år fra det eksisterende certifikats udløbsdato.

4 Når det periodiske syn er gennemført efter det eksisterende certifikats udløbsdato, gælder det nye certifikat fra gennemførelsesdatoen for det periodiske syn til en dato, der maksimalt ligger fem år fra det eksisterende certifikats udløbsdato.

5 Når det periodiske syn gennemføres mere end tre måneder før det eksisterende certifikats udløbsdato, gælder det nye certifikat fra gennemførelsesdatoen for det periodiske syn til en dato, der maksimalt ligger fem år fra det periodiske syns gennemførelsesdato.

6 Hvis et certifikat udstedes for en periode på mindre end fem år, kan administrationen forlænge certifikatets gyldighed ud over udløbsdatoen til den maksimale periode, der er angivet i forskrift 10, stk. 1, nr. 2.

7 Er et nyt periodisk syn overstået, og kan et nyt fortegnelsescertifikat ikke udstedes eller anbringes om bord inden det eksisterende certifikats udløbsdato, kan den person eller organisation, som administrationen har godkendt, påtage det eksisterende certifikat, og et sådant certifikat accepteres som gyldigt for en yderligere periode, der ikke overstiger fem måneder fra udløbsdatoen.

8 Hvis et skib, når et certifikat udløber, ikke er i en havn, hvor det skal synes, kan administrationen forlænge certifikatets gyldighedsperiode, men forlængelsen gives udelukkende, for at skibet kan færdiggøre sin rejse til den havn, hvor det skal synes, og gives kun i tilfælde, hvor det fremstår som værende nødvendigt og rimeligt. Et certifikat kan ikke forlænges med mere end tre måneder, og et skib, der opnår en forlængelse, har ikke, når det anløber den havn, hvor det skal synes, ret til i kraft af en sådan forlængelse at forlade den pågældende havn uden at være i besiddelse af et nyt certifikat. Når det periodiske syn er gennemført, er det nye certifikat gyldigt til en dato, der ikke ligger fem år fra den udløbsdato, som det eksisterende certifikat havde, før forlængelsen blev givet.

9 Et certifikat, der er udstedt til et skib, der foretager korte rejser, og som ikke er blevet forlænget under de ovenfor anførte betingelser i denne forskrift, kan forlænges af administrationen med en periode på op til en måned fra den udløbsdato, der fremgår af certifikatet. Når det periodiske syn er gennemført, er det nye certifikat gyldigt til en dato, der ikke ligger fem år fra den udløbsdato, som det eksisterende certifikat havde, før forlængelsen blev givet.

10 Under særlige omstændigheder, der fastlægges af administrationen, behøver et nyt certifikat ikke at være dateret fra det eksisterende certifikats udløbsdato som fastsat i stk. 4, 8 eller 9 i denne forskrift. Under sådanne særlige omstændigheder er det nye certifikat gyldigt til en dato, der ligger højst fem år fra datoen for gennemførelse af det periodiske syn.

11 Et internationalt ophugningscertifikat skal udstedes enten af administrationen eller en person eller organisation, som denne har godkendt, efter korrekt gennemførelse af et endeligt syn, der er gennemført i henhold til bestemmelserne i forskrift 10, til skibe, hvor forskrift 10 finder anvendelse, idet der tages højde for skibsophugningsanlæggets godkendelse og de retningslinjer, der er udviklet af Organisationen.

12 Et certifikat, der udstedes med en parts godkendelse, skal accepteres af de øvrige parter, og skal i alle henseender, der dækkes af denne konvention, anses for at have samme gyldighed, som hvis parterne selv havde udstedt certifikatet. Certifikater skal udstedes eller påtages enten af administrationen eller af en person eller organisation, der har tilladelse dertil. I hvert enkelt tilfælde påtager administrationen sig det fulde ansvar for certifikatet.

Forskrift 12

Et certifikats udstedelse eller påtegningen af en anden part

1 En anden part kan på administrationens anmodning foranledige, at et skib synes, og – hvis det fyldestgøres, at konventionens bestemmelser er overholdt – udstede eller godkende udstedelsen af et certifikat til skibet, og hvis det er hensigtsmæssigt, skal parten påtegne eller godkende påtegningen af skibets certifikat i overensstemmelse med dette bilag.

2 En kopi af certifikatet og en kopi af synsrapporten skal sendes hurtigst muligt til den anmodende administration.

3 Et certifikat, der er udstedt på denne måde, skal indeholde en erklæring, der har den virkning, at det er udstedt på anmodning af administrationen, og det skal have samme gyldighed og nyde samme anerkendelse som et certifikat, der er udstedt af administrationen.

4 Der udstedes ikke certifikater til et skib, der er berettiget til at sejle under et lands flag, hvor det pågældende land ikke er en part.

Forskrift 13

Certifikaternes form

Certifikaterne skal være udarbejdet på et for den udstedende part officielt sprog og i den form, der fremgår af appendiks 3 og 4. Hvis det anvendte sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal der vedlægges en oversættelse til et af disse sprog. Dog kan administrationen udelukkende udstede det internationale fortegnelsescertifikat over farlige materialer på et for den udstedende part officielt sprog til skibe, der ikke foretager rejser til havne eller offshoreterminaler, der er under andre konventionsparters jurisdiktion, og det internationale ophugningscertifikat kan udelukkende udarbejdes på et for den udstedende part officielt sprog til skibe, der ophugges på skibsophugningsanlæg i den udstedende parts jurisdiktion.

Forskrift 14

Certifikaters varighed og gyldighed

1 Et international fortegnelsescertifikat over farlige materialer, der udstedes efter forskrift 11 eller 12, er ikke længere gyldigt, hvis følgende foreligger:

. 1 Hvis skibets tilstand ikke væsentligt svarer til oplysningerne i certifikatet, herunder hvis del I i fortegnelsen over farlige materialer ikke er blevet korrekt vedligeholdt og ajourført og ikke afspejler ændringer i skibets konstruktion og udstyr i overensstemmelse med de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.

. 2 Ved skibets overførsel til et andet lands flag. Der udstedes kun et nyt certifikat, når parten, der udsteder det nye certifikat, til fulde finder det godtgjort, at skibet overholder kravene i forskrift 10. Hvor der er tale om en overførsel mellem parterne, og hvis anmodning sker inden for tre måneder efter overførselens gennemførelse, skal den part, hvis flag skibet tidligere sejlede under, hurtigst muligt sende administrationen kopi af skibets certifikater forud for overførslen samt kopi af de relevante synsrapporter, hvis disse er tilgængelige.

. 3 Hvis det periodiske syn ikke er gennemført inden for de i forskrift 10.1 og 11 anførte tidsrammer, eller

. 4 hvis certifikatet ikke er påtegnet i overensstemmelse med forskrift 11 eller 12.

2 Et internationalt fortegnelsescertifikat over farlige materialer udstedes for en periode, der er fastsat af administrationen, og perioden må ikke overstige fem år.

3 Et internationalt ophugningscertifikat udstedes for en periode, der er fastsat af administrationen, og perioden må ikke overstige tre måneder.

4 Et internationalt ophugningscertifikat, der er udstedt efter forskrift 11 eller 12, er ikke længere gyldigt, hvis skibets tilstand ikke væsentligt svarer til oplysningerne i certifikatet.

5 Et internationalt ophugningscertifikat kan forlænges af administrationen eller en person eller organisation, som denne har godkendt, for én direkte sejlads til skibsofhugningsanlægget.

Kapitel 3

Krav til skibsofhugningsanlæg

Forskrift 15

Kontrol på skibsofhugningsanlæg

1 Parterne skal udforme lovgivning, regler og standarder, der er nødvendige for at sikre, at skibsofhugningsanlæg er udformet, bygget og drevet på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde i overensstemmelse med konventionens regler.

2 Parterne skal udforme en mekanisme for godkendelse af skibsofhugningsanlæg med hensigtsmæssige forhold for derved at sikre, at sådanne skibsofhugningsanlæg opfylder konventionens krav.

3 Parterne skal udforme en mekanisme, der skal sikre, at skibsofhugningsanlæg overholder kravene i dette kapitel, herunder regler om etablering og effektiv brug af inspektion, overvågning og håndhævelse, inklusive anløbs- og stikprøvebeføjelser. Mekanismen kan omfatte en revisionsplan, der skal følges af de(n) kompetente myndighed(er) eller af en organisation, som parten godkender, idet der tages højde for retningslinjer udviklet af Organisationen, og resultatet af revisionerne bør videreformidles til Organisationen.

4 Parterne skal udpege en eller flere kompetente myndigheder samt den kontaktperson, som Organisationen, konventionens parter og andre interessenter skal anvende for anliggender i forbindelse med skibsofhugningsanlæg, der drives i partens jurisdiktion.

Forskrift 16

Godkendelse af skibsofhugningsanlæg

1 Skibsofhugningsanlæg, der ophugger skibe, og for hvilke konventionen finder anvendelse, eller skibe, der behandles på tilsvarende måde i medfør af artikel 3, stk. 4, skal godkendes af en part, idet der tages højde for de retningslinjer, der er udviklet af Organisationen.

2 Godkendelsen skal udføres af de(n) kompetente myndighed(er) og skal omfatte bekræftelse af den dokumentation, der kræves i henhold til konventionen, samt inspektion af anlægget. De(n) kompetente myndighed(er) kan dog betro godkendelsen af skibsofhugningsanlægget til organisationer, der er anerkendt af denne.

3 Parten skal underrette Organisationen om de specifikke ansvarsområder og vilkår for de beføjelser, der er delegeret til de anerkendte organisationer til videreformidling til parterne. I hvert enkelt tilfælde påtager de(n) kompetente myndighed(er) sig det fulde ansvar for den udstedte godkendelse.

4 Godkendelsen skal udarbejdes i den form, der fremgår af appendiks 5. Hvis det anvendte sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal der vedlægges en oversættelse til et af disse sprog.

5 Godkendelsen er gyldig i en periode, der er fastsat af parten, og perioden må ikke overstige fem år. Parten skal klarlægge de vilkår, som godkendelsen udstedes, trækkes tilbage, suspenderes, ændres og fornyes efter, og formidle vilkårene til skibsophugningsanlægget. Hvis et skibsophugningsanlæg afviser en inspektion af de(n) kompetente myndighed(er) eller den anerkende organisation, der handler på dennes/disses vegne, skal godkendelsen suspenderes eller trækkes tilbage.

6 Hvis hændelser eller handlinger på skibsophugningsanlægget har den virkning, at godkendelsens vilkår ikke længere er opfyldt, skal skibsophugningsanlægget underrette de(n) kompetente myndighed(er). De(n) kompetente myndighed(er) kan følgelig beslutte at suspendere eller trække godkendelsen tilbage eller kræve, at skibsophugningsanlægget afhjælper fejlene.

Forskrift 17

Generelle krav

1 Skibsophugningsanlæg, der er godkendt af en part, skal udforme håndteringssystemer, procedurer og teknikker, der ikke udgør sundhedsrisici for de berørte arbejdere og befolkningen i nærheden af skibsophugningsanlægget, og som forebygger, reducerer, minimerer, og så vidt det er praktisk muligt, fjerner negative virkninger på miljøet som følge af ophugning, idet der tages højde for de retningslinjer, der er udviklet af Organisationen.

2 Skibsophugningsanlæg, der er godkendt af en part, skal for skibe, for hvilke konventionen finder anvendelse, eller skibe, der behandles tilsvarende i medfør af artikel 3, stk. 4:

- . **1** kun acceptere skibe, der:
 - . **1** overholder konventionen eller
 - . **2** opfylder konventionens krav,
 - . **2** kun acceptere skibe, som de er godkendt til at ophugge, og
 - . **3** have dokumentationen for godkendelsen tilgængelig, hvis sådan dokumentation kræves af en skibsreder, der overvejer at ophugge et skib på det pågældende skibsophugningsanlæg.

Forskrift 18

Skibsophugningsanlægsplan

Skibsophugningsanlæg, der er godkendt af en part, skal udarbejde en skibsophugningsanlægs plan. Planen skal vedtages af bestyrelsen eller det relevante styrelsesråd i skibsophugningsvirksomheden, og den skal indeholde:

- . **1** En politik, der sikrer arbejdernes sikkerhed og beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet, herunder tilvejebringelse af mål, der fører til minimering og – så vidt det er praktisk muligt - fjernelse af negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet, hvor disse skyldes skibsophugning.

- . 2 Et system, der sikrer implementeringen af de krav, der fremgår af konventionen, opfyldelse af de mål, der fremgår af skibsophugningsvirksomhedens politik, samt løbende forbedring af de procedurer og standarder, der anvendes inden for skibsophugning.
- . 3 Klarlæggelse af medarbejderes og arbejderes roller og ansvar under skibsophugningen.
- . 4 Et program for tilvejebringelse af relevante oplysninger og oplæring af arbejdere med henblik på sikker og miljømæssigt forsvarlig drift af skibsophugningsanlægget.
- . 5 En beredskabs- og indsatsplan.
- . 6 Et system til overvågning af varetagelsen af skibsophugningen.
- . 7 Et registerføringssystem, der viser, hvordan skibsophugningen udføres.
- . 8 Et system til indberetning af udslip, emissioner, hændelser og ulykker, der forvolder skade, eller som potentielt kan forvolde skade, på arbejderne sikkerhed, menneskers sundhed og miljøet.
- . 9 Et system til indberetning af erhvervssygdomme, ulykker, skader og andre negative virkninger på arbejderne sikkerhed og menneskers sundhed.

Alt dette, idet der tages højde for de af Organisationen udviklede retningslinjer.

Forskrift 19

Forebyggelse af negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet

Skibsophugningsanlæg, der er godkendt af en part, skal udforme og anvende procedurer med henblik på følgende:

- . 1 Forebyggelse af eksplosioner, brande og andre usikre forhold ved at sikre, at forhold og procedurer for sikkert til svejsning mv. er udformet, vedligeholdes og overvåges under hele skibsophugningen.
- . 2 Forebyggelse af skader grundet farlige atmosfærer og andre usikre forhold ved at sikre, at forhold og procedurer for sikkert til adgang er udformet, vedligeholdes og overvåges i skibsområder, herunder i trange rum og lukkede rum, under hele skibsophugningen.
- . 3 Forebyggelse af andre ulykker, erhvervssygdomme og skader eller andre negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet.
- . 4 Forebyggelse af udslip eller emissioner under hele skibsophugningen, hvor disse kan forvolde skade på menneskers sundhed og/eller miljøet.

Alt dette, idet der tages højde for de af Organisationen udviklede retningslinjer.

Forskrift 20

Sikker og miljømæssigt forsvarlig håndtering af farligt materiale

1 Skibsophugningsanlæg, der er godkendt af en part, skal sikre sikker og miljømæssigt forsvarlig fjernelse af alle farlige materialer, der indeholdes i et skib, der er certificeret i overensstemmelse med forskrift 11 eller 12. De(n) person(er), der står for ophugningen, samt arbejderne skal være bekendt med konventionens krav, hvor disse er relevante for deres opgaver og især aktivt anvende fortegnelsen over farlige materialer samt skibsophugningsplanen både forud for og under fjernelsen af farlige materialer.

2 Skibsophugningsanlæg, der er godkendt af en part, skal sikre, at alle farlige materialer, der fremgår af fortegnelsen, identificeres, mærkes, emballeres og fjernes i videst muligt omfang forud for ophugning udført af behørigt oplærte og udrustede arbejdere, idet der tages højde for de retningslinjer, der er udviklet af Organisationen. Dette gælder især:

- . 1 Farlige væsker, reststoffer og udfældninger.
- . 2 Stoffer eller ting, der indeholder tungmetaller som f.eks. bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom.
- . 3 Maling og belægning, der er meget brandfarligt og/eller fører til udslip af giftige stoffer.
- . 4 Asbest og materialer, der indeholder asbest.
- . 5 PCB og PCB-holdige materialer, idet det sikres, at varmfremkaldende udstyr undgås under sådan drift.
- . 6 CFC og haloner.
- . 7 Andre farlige materialer, der ikke er anført ovenfor, og som ikke indgår i skibets struktur.

3 Skibsophugningsanlæg, der er godkendt af en part, skal sørge for og sikre sikker og miljømæssigt forsvarlig håndtering af alt farligt materiale og affald, der fjernes fra det skib, der ophugges på skibsophugningsanlægget. Affaldshåndterings- og -bortskaffelsessteder skal klarlægges for derved at sikre den yderligere sikre og miljømæssigt forsvarlige håndtering af materialerne.

4 Alt affald, der genereres af ophugningsaktiviteterne, skal holdes adskilt fra genbrugsmaterialer og -udstyr, mærkes, opbevares under hensigtsmæssige forhold, der ikke udgør en risiko for arbejderne, menneskers sundhed eller miljøet, og kun overføres til affaldshåndteringsanlæg, der er godkendt til at behandle og bortskaffe sådan affald på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde.

Forskrift 21

Beredskabs- og indsatsplan

Skibsophugningsanlæg, der er godkendt af en part, skal udforme og vedligeholde en beredskabs- og indsatsplan. Planen skal udarbejdes under hensyn til skibsophugningsanlæggets beliggenhed og miljø og skal tage højde for aktiviteterne omfang og beskaffenhed i forbindelse med hver skibsophugningshandling. Desuden skal planen:

- . 1 Sikre, at det nødvendige udstyr og de nødvendige procedurer, der skal følges i tilfælde af et nødstilfælde, er på plads, og at der gennemføres regelmæssige øvelser.
- . 2 Sikre, at de nødvendige oplysninger, intern kommunikation og koordination er til stede for at beskytte alle mennesker og miljøet, hvis der skulle opstå en nødsituation på skibsophugningsanlægget.
- . 3 Sørge for kommunikation med og oplysninger til de(n) kompetente myndighed(er), nabolaget og nødberedskabstjenesten.
- . 4 Sørge for førstehjælp og lægehjælp, brandbekæmpelse og evakuering af alle mennesker på skibsophugningsanlægget og forebyggelse af forurening.
- . 5 Sørge for relevante oplysninger til og oplæring af alle arbejdere på skibsophugningsanlægget – på alle niveauer og ifølge deres kompetence, herunder regelmæssige øvelser i forebyggelse af nødsituationer, beredskabs- og indsatsprocedurer.

Forskrift 22

Arbejderes sikkerhed og oplæring

1 Skibsophugningsanlæg, der er godkendt af en part, skal yde sikkerhed for arbejderne med foranstaltninger, inklusive:

- . **1** at sikre tilgængelighed, vedligeholdelse og brug af personlige værnemidler, der er nødvendige for al skibsophugning,
- . **2** at sikre, at oplæring stilles til rådighed for derved at sætte arbejderne i stand til sikkert at påtage sig alle skibsophugningsopgaver, som de er ansat til at varetage, og
- . **3** at sikre, at alle arbejdere på skibsophugningsanlægget har været igennem den relevante oplæring og rutineopbygning, før de udfører nogen form for skibsophugning.

2 Skibsophugningsanlæg, der er godkendt af en part, skal tilvejebringe og sikre brugen af personlige værnemidler under arbejde, hvor sådant udstyr er påkrævet, herunder:

- . **1** beskyttelseshjelm,
- . **2** ansigtsskærm og øjenværn,
- . **3** hånd- og fodbeskyttelse,
- . **4** åndedrætsværn,
- . **5** høreværn,
- . **6** værn mod radioaktiv forurening,
- . **7** faldsikringsudstyr og
- . **8** hensigtsmæssig påklædning.

3 Skibsophugningsanlæg, der er godkendt af en part, kan samarbejde om at oplære arbejderne. Idet der tages højde for de retningslinjer, der er udviklet af Organisationen, skal de oplæringsordninger, der fremgår af stk. 1, nr. 2 i denne forskrift:

- . **1** dække alle arbejdere på skibsophugningsanlægget, herunder personale, der arbejder for leverandører,
- . **2** forestås af kompetente personer,
- . **3** give indledende og genopfriskningskurser med passende mellemrum,
- . **4** omfatte deltagernes evaluering af deres forståelse af og tilegnelse af oplæringen,
- . **5** evalueres regelmæssigt og ændres som nødvendigt og
- . **6** dokumenteres.

Forskrift 23

Indberetning af hændelser, ulykker, erhvervssygdomme og kroniske virkninger

1 Skibsophugningsanlæg, der er godkendt af en part, skal indberette alle hændelser, ulykker, erhvervssygdomme eller kroniske virkninger til de(n) kompetente myndighed(er), hvor disse udgør eller potentielt set kan udgøre risici for arbejdernes sikkerhed, menneskers sundhed og miljøet.

2 Indberetningerne skal indeholde en beskrivelse af hændelsen, ulykken, erhvervssygdommen eller den kroniske virkning, årsagen derfor, og indsatsen, der ydes i den forbindelse, følgerne, samt hvordan problemet afhjælpes.

Kapitel 4

Indberetningskrav

Forskrift 24

Krav til første underretning og indberetning

1 En skibsreder skal meddele administrationen rettidigt og skriftligt, hvis denne har til hensigt at ophugge et skib, således at administrationen kan klargøre det syn og den certificering, der kræves i medfør af konventionen.

2 Når et skibsophugningsanlæg gør klar til at modtage et skib til ophugning, skal anlægget rettidigt og skriftligt underrette de(n) kompetente myndighed(er) om dette. Underretningen skal som et minimum indeholde følgende skibsuplysninger:

- . **1** navnet på det land, hvis flag skibet kan sejle under,
- . **2** skibets registreringsdato i det pågældende land,
- . **3** skibets identifikationsnummer (IMO-nummer),
- . **4** skrognummer ved nybygget levering,
- . **5** skibets navn og type,
- . **6** skibets hjemstedshavn,
- . **7** navn og adresse på skibsrederen og den registrerede ejer i henhold til IMO-identifikationsnummeret
- . **8** navn og adresse på virksomheden samt IMO-identifikationsnummeret
- . **9** navn på alle klassifikationselskaber, skibet er klassificeret efter,
- . **10** skibets hoveddata (længde overalt (LOA), bredde på spant, dybde på spant, egenvægt, bruttotonnage og nettotonnage samt motortype og maskinkraft),
- . **11** Fortegnelse over farlige materialer og
- . **12** udkast til skibsophugningsplan til godkendelse i medfør af forskrift 9.

3 Når skibet, der skal ophugges, har erhvervet det internationale ophugningscertifikat, skal skibsophugningsanlægget indberette den planlagte start for skibsophugningen til de(n) kompetente myndighed(er). Indberetning skal ske efter indberetningsformatet i appendiks 6 og skal som minimum indeholde en kopi af det internationale ophugningscertifikat. Ophugning af skibet må ikke igangsættes, før indberetningen er indleveret.

Forskrift 25*Indberetning efter færdiggørelse*

Når den delvise eller fuldstændige ophugning af et skib er færdiggjort i overensstemmelse med konventionens krav, udstedes en erklæring om færdiggørelse af skibsophugningsanlægget, og denne indberettes til de(n) kompetente myndighed(er). Rapporten skal udarbejdes som angivet i appendiks 7. De(n) kompetente myndighed(er) skal sende en kopi af erklæringen til den administration, der udstedte det internationale ophugningscertifikat for skibet. Erklæringen skal udstedes inden 14 dage fra datoen for den delvise eller fuldstændige skibsophugning i overensstemmelse med skibsophugningsplanen og skal omfatte en indberetning af eventuelle hændelser og ulykker, der forvoldte skade på menneskers sundhed og/eller miljøet.

Appendiks 1

Kontrol med skibes farlige materialer

Farligt materiale	Definitioner	Kontrolforanstaltninger
Asbest	Asbestholdige materialer	Ny montering af asbestholdige materialer forbydes for alle skibe.
Ozonedbrydende stoffer	<p>Ozonedbrydende stoffer betyder kontrollerede stoffer, som defineret i artikel. 1, stk. 4 i Montrealprotokollen af 1987 om stoffer, der nedbryder ozonlaget, og disse er anført i appendiks A, B, C eller E til protokollen, som er gældende på tidspunktet for anvendelsen eller fortolkningen af dette bilag.</p> <p>Ozonedbrydende stoffer, der kan findes ombord på skibe, omfatter, men er ikke begrænset til:</p> <p>halon 1211, bromchlordifluormethan</p> <p>halon 1301, bromtrifluormethan</p> <p>halon 2402, 1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluorethan (også kaldet halon 114B2)</p> <p>CFC-11 trichlorfluormetan</p> <p>CFC-12 dichlordifluormetan</p> <p>CFC-113 1,1,2-trichlor-1,2,2-trifluorethan</p> <p>CFC-114 1,2-dichlor-1,1,2,2-tetrafluorethan</p> <p>CFC-115 chlorpentafluorethan</p>	<p>Ny montering af materialer, der indeholder ozonedbrydende stoffer, forbydes på alle skibe. Dette gælder dog ikke nye monteringer, der indeholder hydrochlorofluorocarboner (HCFC), der er tilladt frem til 1. januar 2020.</p>

Polychlorede biphenyler (PCB)	<i>Polychlorede biphenyler</i> betyder aromatiske forbindelser, der er dannet på en sådan måde, at biphenylmolekylets brintatomer (to benzenringer forbundet med en enkelt kulstof-kulstof-binding) kan erstattes af op til ti chloratomer.	Ny montering af materialer, der indeholder polychlorede biphenyler, forbydes for alle skibe.
Antifoulingprodukter og -systemer	Antifoulingprodukter og -systemer, der er omhandlet i bilag I til den internationale konvention af 2001 om begrænsning af skadelige antifoulingssystemer på skibe (AFS-konventionen), som er gældende på tidspunktet for anvendelsen eller fortolkningen af dette bilag.	. 1 Ingen skibe må anvende antifoulingssystemer, som indeholder organiske tinforbindelser som biocid, eller noget andet antifoulingssystem, hvis anvendelse er forbudt i henhold til AFS-konventionen. . 2 Ingen nye skibe eller nye monteringer på skibe må anvende eller benytte antifoulingprodukter eller -systemer på en måde, der ikke er i overensstemmelse med AFS-konventionen.

Appendiks 2

Minimumsliste over punkter til fortegnelsen over farlige materialer

Alle farlige materialer, der er omhandlet i appendiks 1
Cadmium og cadmiumforbindelser
Hexavalent chrom og hexavalente chromforbindelser
Bly og blyforbindelser
Kviksølv og kviksølvforbindelser
Polybromerede biphenyler (PBB)
Polybromerede diphenylethere (PBDE)
Polychlorede naphthalener (over 3 chloratomer)
Radioaktive stoffer
Visse korte chlorparaffiner (alkaner, C10-C13, chlor)

Appendiks 3

Skema for internationalt fortegnelsescertifikat over farlige materialer

INTERNATIONALT FORTEGNESESCERTIFIKAT OVER FARLIGE MATERIALER

(Bemærk: Dette certifikat suppleres af del I i fortegnelsen over farlige materialer)

*(Officielt stempel)**(Stat)*

Udstedt i henhold til bestemmelserne i Hong Kong-konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe af 2009 (herefter "konventionen") efter bemyndigelse af regeringen i

.....
(statens navn)

af.....

(den godkendte persons eller organisations officielle betegnelse i henhold til bestemmelserne i konventionen)

Oplysninger om skibet

Skibets navn	
Kendingsnummer eller bogstaver	
Registreringshavn	
Bruttotonnage	
IMO-nummer	
Skibsrederens navn og adresse	
Skibsrederens IMO-identifikationsnummer	
Virksomhedens IMO-identifikationsnummer	
Byggetidspunkt	

Oplysninger om del I i fortegnelsen over farlige materialer

Id-/kontrolnummer for del I i fortegnelsen over farlige materialer:

Bemærk: Del I af fortegnelsen over farlige materialer er, som det kræves efter forskrift 5 i bilaget til konventionen, en vigtig del af det internationale fortegnescertifikat over farlige materialer og skal altid ledsage dette. Del I af fortegnelsen over farlige materialer bør udarbejdes ud fra det standardformat, der fremgår af de retningslinjer, der er udarbejdet af Organisationen.

DET ATTESTERES HERVED, AT:

- . 1 at skibet er blevet synet i overensstemmelse med forskrift 10 i bilaget til konventionen og
- . 2 at dette syn bekræfter, at del I i fortegnelsen over farlige materialer er i overensstemmelse med kravene i konventionen.

Dato for gennemførelse af det syn, som certifikatet er baseret på (*dd/mm/åååå*).....

Dette certifikat er gyldigt indtil (*dd/mm/åååå*).....

Udstedt i

.....

(sted for udstedelse af certifikatet)

(*dd/mm/åååå*)

.....
(udstedelsesdato)

.....
(den behørigt godkendte udstedende persons underskrift)

(den udstedende myndigheds stempel)

BEKRÆFTELSE AF FORLÆNGELSE AF CERTIFIKATETS GYLDIGHED, HVIS DET ER GYLDIGT I MINDRE END 5 ÅR, IDET FORSKRIFT 11.6 FINDER ANVENDELSE²

Skibet overholder de relevante bestemmelser i konventionen, og dette certifikat accepteres i overensstemmelse med forskrift 11.6 i bilaget til konventionen som værende gyldigt frem til (*dd/mm/åååå*)

Underskrift.....

(den godkendte persons underskrift)

Sted

Dato (*dd/mm/åååå*)

(den udstedende myndigheds stempel)

PÅTEGNING, NÅR PERIODISK SYN ER FORETAGET OG FORSKRIFT 11.7 FINDER ANVENDELSE²

Skibet overholder de relevante bestemmelser i konventionen, og dette certifikat er i henhold til forskrift 11.7 i bilaget til konventionen gyldigt indtil den

(dd/mm/åååå).....

Underskrift.....

(den godkendte persons underskrift)

Sted.....

Dato (dd/mm/åååå)

(den udstedende myndigheds stempel)

**BEKRÆFTELSE AD FORLÆNGELSE AF CERTIFIKATETS GYLDIGHED INDTIL SKIBET
NÅR DEN HAVN, HVOR SKIBET SKAL SYNES, ELLER FOR EN HENSTANDSPERIODE,
HVOR FORSKRIFT 11.8 ELLER 11.9 FINDER ANVENDELSE²**

Dette certifikat er i henhold til forskrift 11.8 eller 11.9[#] i bilaget til konventionen gyldigt indtil den

(dd/mm/åååå).....

Underskrift.....

(den godkendte persons underskrift)

Sted.....

Dato (dd/mm/åååå).....

(den udstedende myndigheds stempel)

PÅTEGNING OM YDERLIGERE SYN²

Ved et yderligere syn, der gennemføres i henhold til forskrift 10 i bilaget til konventionen, blev det konstateret, at skibet overholder de relevante bestemmelser i konventionen.

Underskrift.....

(den godkendte persons underskrift)

Sted.....

Dato (*dd/mm/åååå*).....

(*den udstedende myndigheds stempel*)

☒ Denne side af påtegningen ved synet skal gengives og tilføjes certifikatet, som admisitationen måtte anse det for nødvendigt.

Slet den forskrift, der ikke er relevant

Appendiks 4

Skema til internationalt ophugningscertifikat

INTERNATIONALT OPHUGNINGSCERTIFIKAT

(Bemærk: Dette certifikat skal suppleres med fortegnelsen over farlige materialer og skibsophugningsplanen)

(*Officielt stempel*)

(*Stat*)

Udstedt i henhold til bestemmelserne i Hong Kong-konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe af 2009 (herefter "konventionen") efter bemyndigelse af regeringen i

.....
(*Statens navn*)

af.....

(*den godkendte persons eller organisations officielle betegnelse i henhold til bestemmelserne i konventionen*)

Oplysninger om skibet

Skibets navn	
Kendingsnummer eller bogstaver	

Registreringshavn	
Bruttotonnage	
IMO-nummer	
Skibsrederens navn og adresse	
Skibsrederens IMO-identifikationsnummer	
Virksomhedens IMO-identifikationsnummer	
Byggetidspunkt	

Oplysninger om skibsophugningsanlæg

Navn på skibsophugningsanlæg	
Skibsophugningsvirksomhedens registreringsnummer*	
Fuldstændig adresse	
Udløbsdato for godkendelse til at udføre skibsophugning	

* Dette nummer er baseret på DASR-godkendelsen.

Oplysninger om fortegnelsen over farlige materialer

Id-/kontrolnummer for fortegnelsen over farlige materialer.....

Bemærk: Fortegnelsen over farlige materialer, som fastsat efter forskrift 5 i bilaget til konventionen, er en vigtig del af det internationale ophugningscertifikat og skal altid ledsage dette. Fortegnelsen over farlige materialer bør udarbejdes på grundlag af det standardformat, som fremgår af de retningslinjer, der er udarbejdet af Organisationen.

Oplysninger om skibsophugningsplan

Identifikations-/kontrolnummer for skibsophugningsplan

Bemærk: Skibsophugningsplanen er, som fastsat efter forskrift 9 i bilaget til konventionen, en vigtig del af det internationale ophugningscertifikat og skal altid ledsage dette.

DET ATTESTERES HERVED:

- 1) At skibet er blevet synet i overensstemmelse med forskrift 10 i bilaget til konventionen,
- 2) at skibet har en gyldig fortegnelse over farlige materialer i overensstemmelse med forskrift 5 i bilaget til konventionen,
- 3) at skibsophugningsplanen som fastsat i forskrift 9 korrekt afspejler oplysningerne i fortegnelsen over farlige materialer, som fastsat i forskrift 5.4, og at den indeholder oplysninger om tilvejebringelse, vedligeholdelse og overvågning af betingelser for "sikkert til adgang" og "sikkert til svejsning mv." og
- 4) at de(t) skibsophugningsanlæg, hvor skibet ophugges, har en i overensstemmelse med konventionen gyldig godkendelse.

Dette certifikat er gyldigt indtil den(dd/mm/åååå).....

Udstedt.....

(sted for udstedelsen af certifikatet)

(dd/mm/åååå)

.....
(udstedelsesdato)

.....
(den behørigt godkendte udstedende persons underskrift)

(den udstedende myndigheds stempel)

**BEKRÆFTELSE AF FORLÆNGELSE AF CERTIFIKATETS GYLDIGHED INDTIL SKIBET
NÅR SKIBSOPHUGNINGSANLÆGGETS HAVN, ELLER FOR EN HENSTANDSPERIODE,
FOR HVILKEN FORSKRIFT 14.5 FINDER ANVENDELSE[#]**

Dette certifikat er i henhold til forskrift 14.5 i bilaget til konventionen gyldigt for én direkte sejlads

fra havnen:

til havnen:

Underskrift

(den godkendte persons underskrift)

Sted

.....

Dato (dd/mm/åååå).....

(den udstedende myndighed stempel)

Denne side af påtegningen skal gengives og tilføjes certifikatet, som administrationen måtte anse det for at være nødvendigt.

Appendiks 5

Skema til godkendelse af skibsophugningsanlæg

GODKENDELSESDOKUMENT FOR UDFØRELSE AF SKIBSOPHUGNING ("DASR-GODKENDELSE") I OVERENSSTEMMELSE MED KRAVENE I HONG KONG-KONVENTIONEN OM SIKKER OG MILJØMÆSSIGT FORSVARLIG OPHUGNING AF SKIBE AF 2009

Udstedt i henhold til bestemmelserne i Hong Kong-konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe af 2009 (herefter "konventionen") efter godkendelse af regeringen i

.....
(statens navn)

af.....

(fuld betegnelse for den kompetente myndighed i henhold til konventionen)

Navn på skibsophugningsanlæg	
Skibsophugningsvirksomhedens registreringsnummer	
Skibsophugningsanlæggets adresse	
Primær kontaktperson	
Telefonnummer	
E-mailadresse	
Navn, adresse og kontaktoplysninger på ejervirksomhed	
Arbejdssprog	

Hermed bekræftes, at skibsophugningsanlægget har implementeret håndteringssystemer, procedurer og teknikker i overensstemmelse med kapitel 3 og 4 i bilaget til konventionen.

Godkendelsen er gyldig til og er underlagt de begrænsninger, der er identificeret i vedhæftede supplement.

Godkendelsen kan ændres, suspenderes, trækkes tilbage eller være genstand for regelmæssig fornyelse i overensstemmelse med forskrift 16 i bilaget til konventionen.

Udstedt.....

(godkendelsens udstedelsessted)

(dd/mm/åååå)

.....
(udstedelsesdato)

.....
(den behørigt godkendte udstedende persons underskrift)

.....
(indtastet navn og stilling på behørigt godkendt embedsmand, der udsteder godkendelsen)

(myndighedens stempel)

SUPPLEMENT TIL

GODKENDELSESDOKUMENT I FORBINDELSE MED UDFØRELSE AF SKIBSOPHUGNING ("DASR-GODKENDELSE") I OVERENSSTEMMELSE MED HONG KONG-KONVENTIONEN OM SIKKER OG MILJØMÆSSIGT FORSVARLIG OPHUGNING AF SKIBE AF 2009

Noter

- 1) Dette dokument skal altid være vedhæftet DASR-godkendelsen. DASR-godkendelsen skal til enhver tid være tilgængelig på skibsophugningsanlægget.
- 2) Alle procedurer, planer og øvrig dokumentation, der produceres af skibsophugningsanlægget og kræves i henhold til de vilkår, som DASR-godkendelsen er udstedt i forhold til, skal være tilgængelige på skibsophugningsanlæggets arbejdssprog samt på engelsk, fransk eller spansk.
- 3) Godkendelsen er underlagt de begrænsninger, der er defineret i dette supplement.

1 GENERELLE BETINGELSER

1.1 Konventionens krav

Skibsophugningsanlægget opfylder kravene om, at det er udformet, bygget og drevet på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde i overensstemmelse med konventionens regler, herunder opfyldelse af de relevante krav i:

Forskrift 16 – Godkendelse af skibsophugningsanlæg

Forskrift 17 – Generelle krav

Forskrift 18 – Skibsophugningsplan

Forskrift 19 – Forebyggelse af negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet

Forskrift 20 – Sikker og miljømæssigt forsvarlig håndtering af farligt materiale

Forskrift 21 – Beredskabs- og indsatsplan

Forskrift 22 – Arbejderes sikkerhed og oplæring

Forskrift 23 – Indberetning af hændelser, ulykker, erhvervssygdomme og kroniske virkninger

Forskrift 24 – Krav til første underretning og indberetning

Forskrift 25 – Indberetning efter færdiggørelse

Disse krav pålægges skibsophugningsanlægget i kraft af

.....
(identificér tilladelse, licens, godkendelse, juridiske standarder, eller andre mekanismer, der finder anvendelse)

Id-/kontrolnummer for skibsophugningsplan

1.2 Accept af skibe

For skibe, hvor konventionen finder anvendelse, og for skibe, der behandles tilsvarende i medfør af konventionens artikel 3, stk. 4, kan skibsophugningsanlægget kun acceptere et skib til ophugning i overensstemmelse med forskrift 17 i bilaget til konventionen.

1.3 Betingelser for sikkert til svejsning mv. og sikkert til adgang

Skibsophugningsanlægget kan tilvejebringe, vedligeholde og overvåge betingelserne for sikkert til svejsning mv. og sikkert for adgang under hele skibsophugningsprocessen.

1.4 Håndtering af farligt materiale

Skibsophugningsanlægget er designet, konstrueret, drevet og påkrævet at sikre, at al håndtering af farligt materiale sker sikkert og miljømæssigt forsvarligt i overensstemmelse med konventionen og alle relevante lokale eller nationale bestemmelser/krav.

1.5 Skibsophugning – kort og beliggenhed

Et kort over skibsophugningsanlæggets grænser og placeringen af skibsophugningsaktiviteterne inden for anlægget er vedhæftet.

2 SKIBSOPHUGNINGSANLÆGGETS KAPACITET

2.1 Skibes størrelse

Skibsophugningsanlægget er godkendt til at acceptere et skib til ophugning i henhold til følgende størrelsesbegrænsninger:

Maksimal størrelse		Øvrige begrænsninger
Længde		
Bredde		
Egenvægt		

2.2 Sikker og miljømæssigt forsvarlig håndtering af farligt materiale

Skibsophugningsanlægget er godkendt til at acceptere et skib til ophugning, selvom det indeholder farligt materiale, som fremgår af følgende tabel, og i henhold til nedenfor anførte betingelser:

Farligt materiale ⁴	Håndtering af farligt materiale			Godkendelse/ Begrænsninger
	Fjernelse (J/N) ²	Opbeva- ring (J/N)	Bearbejdn. ¹ (J/N) ³	
Asbest				
Ozonedbrydende stoffer				
Polychlorede biphenyler (PCB)				
Antifoulingprodukter og -systemer				
Cadmium og cadmiumforbindelser				
Hexavalent chrom og hexavalente chromforbindelser				
Bly og blyforbindelser				
Kviksølv og kviksølvforbindelser				
Polybromerede biphenyler (PBB)				
Polybromerede diphenylethere (PBDE)				
Polychlorede naphthalener (over 3 chloratomer)				
Radioaktive stoffer				
Visse korte chlorparaffiner (alkaner, C10-C13, chlor)				
Farlige væsker, reststoffer og udfældninger				
Maling og belægning, der er meget brandfarligt og/eller fører til udslip af giftige stoffer				
Andre farlige materialer, der ikke er anført ovenfor, og som ikke indgår i skibets konstruktion (angives)				

Noter

¹ Bearbejdn. betyder bearbejdning af farligt materiale på skibsophugningsanlægget som f.eks.:

(a) forbrænding af farligt materiale

(b) videreudnyttelse af farligt materiale og

(c) behandling af oliereststoffer.

2 Hvis ja (J), angiv da i skibsofhugningsplanen det personale, der har ansvaret for og er godkendt til at fjerne materialet, med angivelse af certifikatnummer eller andre relevante oplysninger.

3 Hvis nej (N), beskriv da i skibsofhugningsplanen, hvor det farlige materiale skal bearbejdes/bortskaffes.

4 De farlige materialer fremgår af appendiks 1 og 2 samt forskrift 20 til konventionen.

Appendiks 6

Skema til meddelelse af planlagt start for skibsofhugning

MEDDELELSE AF PLANLAGT START FOR SKIBSOPHUGNING

.....
(skibsofhugningsanlægget navn)

beliggende.....

(skibsofhugningsanlæggets fulde adresse)

Godkendt i overensstemmelse med kravene i Hong Kong-konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe af 2009 (herefter "konventionen") til at udføre skibsofhugning efter godkendelse af regeringen i

.....
(statens navn)

som angivet i godkendelsesdokumentet om udførelse af skibsofhugning, der er udstedt

.....
(sted for godkendelse)

af.....

(fuld betegnelse for den kompetente myndighed, jf. konventionen)

den (dd/mm/åååå).....

(*udstedelsesdato*)

Hermed indberettes, at skibsophugningsanlægget i enhver henseende er parat til at påbegynde ophugning af skibet

.....

(*IMO-nummer*)

Det internationale ophugningscertifikat, der er udstedt i henhold til konventionens bestemmelser efter bemyndigelse fra regeringen i

.....

(*statens navn*)

af.....

(*den godkendte persons eller organisations officielle betegnelse i henhold til bestemmelserne i konventionen*)

den (dd/mm/åååå).....

(*udstedelsesdato*)

vedlægges.

Underskrevet.....

Appendiks 7

Skema til erklæring om færdiggørelse af skibsophugning

ERKLÆRING OM FÆRDIGGØRELSE AF SKIBSOPHUGNING

Dette dokument er en erklæring om færdiggørelse af ophugningen af skibet

.....

(skibets navn, da det blev modtaget til ophugning/på tidspunktet for afregistrering)

Oplysninger om skibet, der blev modtaget til ophugning

Kendingsnummer eller bogstaver	
Registreringshavn	
Bruttotonnage	
IMO-nummer	
Skibsrederens navn og adresse	
Skibsrederens IMO-identifikationsnummer	
Virksomhedens IMO-identifikationsnummer	
Byggetidspunkt	

DET BEKRÆFTES HERVED:

at skibet er blevet ophugget i overensstemmelse med skibsophugningsplanen som led i Hong Kong-konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe af 2009 (herefter "konventionen") på

.....
(det godkendte skibsophugningsanlægs navn og beliggenhed)

og at ophugning af skibet som fastsat i henhold til konventionen, blev færdiggjort den

(dd/mm/åååå).....

(dato for færdiggørelse)

Udstedt.....

(sted for udstedelse af erklæring om færdiggørelse)

(dd/mm/åååå)

.....
(udstedelsesdato)

.....
(underskrift fra ejeren af skibsophugningsanlægget eller en repræsentant, der handler på vegne af ejeren)