



Skibsophugning

Ophugning af skibe kan udgøre en væsentlig risiko for både de mennesker, der udfører ophugningsarbejder, og for miljøet, hvis ikke ophugningen og ophugningsaktiviteterne blive udført på en forsvarlig og hensigtsmæssig måde. I denne nyhed omtales den seneste udvikling inden for skibsophugning på nationalt-, EU- og internationalt-niveau.

Hong Kong-konventionen

Den 15. maj 2009 vedtog FN's Internationale Søfartsorganisation (Internationale Maritime Organisation, IMO) med opbakning fra mere end 60 lande Hong Kong-konventionen om forsvarlig ophugning af skibe (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships).

Danmark har som et af foreløbigt 10 lande ratificeret Hong Kong-konventionen, og Folketinget vedtog i maj 2017 lov nr. 463 af 15. maj 2017 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om miljøbeskyttelse og lov om sikkerhed til søs (implementering af dele af Hongkongkonventionen), der sikrer implementeringen af de dele af konventionen, som ikke i tilstrækkeligt omfang er gennemført af skibsophugningsforordningen. Denne forordning omtales nærmere nedenfor.

Hong Kong-konventionen har generelt til formål at forhindre, reducere, minimere og - så vidt det er praktisk muligt - eliminere ulykker, skader og andre negative virkninger på menneskers sundhed og på miljøet, der forårsages af skibsophugning. I henhold til konventionen fastsættes således visse krav om, at de stater, der ratificeret konventionen (kontraherende parter) er forpligtet til at sikre, 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. De nærmere betingelser og krav til skibsophugningsvirksomheder, der udfører ophugningsaktiviteter, og skibe, der er bestemt til ophugning, er generelt fastsat i bilaget til konventionen.

IMO har desuden udarbejdet en vejledning vedrørende godkendelse af skibsophugningsvirksomheder under konventionen (*Resolution MEPC. 211(63), Guidelines for the authorization of ship recycling facilities*).

Hong Kong-konventionen forbyder og begrænser montering og brug af de farlige materialer, der er anført i konventionens appendiks 1, på skibe, der sejler under en kontraherende stats flag, og på skibe, uanset flag, mens de ligger i statens havne, på dennes værfter, reparationsværfter eller off-shoreterminaler.

Opbevaring af en fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib i hele dets levetid er endvidere et

væsentlig krav efter Hong Kong-konventionen.

Som anført ovenfor er Hong Kong konventionen endnu ikke trådt i kraft. For at Hong Kong-konventionen kan træde i kraft, kræves det blandt andet, at den er tiltrådt af mindst 15 lande, hvis kombinerede handelsflåde repræsenterer mindst 40% af den globale handelsflådes bruttotonnage. Tilsammen udgør de 10 lande, der indtil videre har tiltrådt konventionen, 23,16% af den globale handelsflådes bruttotonnage.

Blandt andet på baggrund af at konventionen endnu ikke er trådt i kraft vedtog Europa-Parlamentet og Rådet i 2013 skibsofhugningsforordningen (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), hvis formål blandt andet er at lette en hurtig ratifikation af konventionen.

Skibsofhugningsforordningen

Europa-Parlamentet og Rådet vedtog den 20. november 2013 skibsofhugningsforordningen. Forordningen blev som nævnt ovenfor blandt andet vedtaget på baggrund af Hong Kong-konventionen og med det formål at lette en hurtig ratifikation af konventionen både i EU og i tredjelande.

Skibsofhugningsforordningen finder generelt anvendelse på skibe, der sejler under en EU-medlemsstats flag. Skibsofhugningsforordningen finder således både anvendelse for skibsredere, der er hjemhørende i EU, og hvis skibe sejler under en EU-medlemsstats flag, og skibsredere, der ikke er hjemhørende i EU, men hvis skibe sejler under en EU-medlemsstats flag.

Skibsofhugningsforordningen gennemfører på en række områder Hong Kong-konventionen og varetager generelt samme formål som konventionen.

Den 1. januar 2015 trådte den såkaldte fase I af skibsofhugningsforordningen i kraft. Fase I vedrører generelt etableringen af en europæisk liste over skibsofhugningsanlæg. For at et skibsofhugningsanlæg kan blive optaget på listen, skal anlægget overholde en lang række krav i overensstemmelse med forordningen, relevante bestemmelser i Hong Kong-konventionen, relevante retningslinjer fra IMO og ILO med videre og andre internationale retningslinjer. Det følger af forordningen, at et skibsofhugningsanlæg blandt andet skal opfylde følgende forhold for at blive optaget på listen:

- Skibsofhugningsanlægget skal godkendes af de kompetente myndigheder til at varetage skibsofhugningsaktiviteter.
- Skibsofhugningsanlægget skal være udformet, bygget og drevet på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde.
- Der skal fastlægges håndterings- og overvågningssystemer, -procedurer og -teknikker, som har til formål at forebygge, reducere, minimere og så vidt muligt fjerne i) sundhedsrisici for de berørte arbejdere og befolkningen i nærheden af skibsofhugningsanlægget, og ii) negative virkninger på miljøet forårsaget af skibsofhugning.
- Skibsofhugningsanlægget skal forebygge negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet.
- Skibsofhugningsanlægget skal sørge for sikker og miljømæssig forsvarlig håndtering og lagring af farlige materialer og affald.
- Skibsofhugningsanlægget skal fastlægge og vedligeholde en beredskabs- og indsatsplan.

Dette følger generelt af forordningens artikel 13 og artikel 14 vedrørende godkendelse af skibsofhugningsanlæg beliggende i en EU-medlemsstat og artikel 15 vedrørende godkendelse af skibsofhugningsanlæg beliggende i et tredjeland.

Den seneste udvikling vedrørende forordningen er, at forordningens fase II trådte i kraft den 1. januar 2019.

Efter ikrafttrædelsen af forordningens fase II er skibsredere, hvis skibe er omfattet af forordningen og sejler under en EU-medlemsstats flag, blandt andet forpligtet til at sikre, at skibe, der er bestemt til ophugning, kun ophugges på skibsofhugningsanlæg, der er optaget på den europæiske liste over anlæg, som er godkendt til at varetage skibsofhugningsaktiviteter. Det vil således siges, at de skibsredere, der er omfattet af forordningen, nu er forpligtet og begrænset til at lade deres skibe blive ophugget på anlæg, som er optaget på listen. Hvis en sådan skibsreder anvender et anlæg, der ikke er optaget på listen, kan skibsrederen straffes med bøde og op til fængsel.

Den sidste fase i forordningen, fase III, træder i kraft den 1. januar 2021.