

HØJESTERET I BANGLADESH  
FØRSTE INSTANS (HIGH COURT DIVISION)  
(SPECIEL FØRSTEINSTANSKOMPETENCE)

STÆVNING NR. 8466 AF 2017

VEDRØRENDE:

En begæring i henhold til artikel 102 i Folkerepublikken Bangladeshs forfatning.

OG

VEDRØRENDE:

Foreningen af bangladeshiske miljøadvokater (*Bangladesh Environmental Lawyers Association – BELA*)

..... Sagsøger

MOD

Bangladesh m.fl.

..... Sagsøgte

Hr. senioradvokat Fida M. Kamal med  
Fr. advokat Syeda Rizwana Hasan,  
Hr. advokat Ali Mustafâ Khan og  
Hr. advokat Sayeed Ahmed Kabir

..... For Sagsøger

Hr. advokat Momtaz Uddin Ahmed (Mehedi)

..... For Sagsøgte nr. 5

Fr. Kazi Zinat Hoque, DAG

..... For Sagsøgte nr. 7 og 10

Hr. Ahsanul Karim med  
Hr. Khairul Alam Chowdhury,  
Hr. Aminul Hoque,  
Hr. Tanveer Hossain Khan,  
Hr. Shamim Ahmed Mehedi,  
Fr. Farzana Khan og  
Hr. Mujibul Hoque Bhuiyan, advokater

..... For Sagsøgte nr. 17

Behandlet på følgende retsdage: 16.10.2017, 17.10.2017, 13.11.2017, 10.12.2017, 12.12.2017, 13.12.2017, 24.1.2018, 25.1.2018, 4.2.2018, 11.2.2018, 14.2.2018, 15.2.2018, 21.3.2018, 22.3.2018 og 3.7.2019.

Dom afsagt den: 14. november 2019

Til stede:

Hr. dommer Syed Refaat Ahmed

og

Hr. dommer Md. Salim

**DOMMER SYED REFAAT AHMED:**

Den foreløbige kendelse blev afsagt den 8. juni 2017 med en opfordring til de Sagsøgte om at godtgøre, hvorfor (i) de forskellige tilladelser, No Objection-certifikater, godkendelser og fornyelser, som de har udstedt til fordel for Janata Steel Corporation (ophugningsværft), til indførsel, stranding og ophugning af det skrottede fartøj MT Producer (IMO nr. 8124058) i medfør af de omtvistede notater som anført i bilag E, G-serien, I og L ikke skal erklæres *mala fide*, uden lovlig hjemmel og uden retsvirkning for at være i strid med gældende lovgivning og de pålæg, som blev givet i stævning nr. 7260 af 2008; (ii) sælgeren af skibet/importøren af skibet/ejeren af værftet ikke skal ifalde en streng straf for at have afgivet falsk erklæring om det pågældende skibs affaldsstrøm; og (iii) de ikke skal pålægges at sikre, at der sker en sikker demontering af det pågældende skib ved at involvere upartiske og udenlandske eksperter på importørens regning og/eller eventuelle andre eller yderligere afsagte kendelser, som retten måtte finde passende.

Denne stævning, som har karakter af et sagsanlæg i offentlighedens interesse, fremkommer til behandling på baggrund af indførsel, stranding og ophugning af fartøjet MT Producer (herefter også omtalt som "Fartøjet"). Retten mindes i begyndelsen af dommer Krishna Iyers bemærkning i sagen *Fertilizer Corporation Kamagar Union mod Indiens regering* som omtalt i *AIR 1981 SC 353* om, at et sagsanlæg i offentlighedens interesse "*er en del af den demokratiske retspleje ...*". I sin udtalelse om denne opfattelse og udøvelse af retspleje i sagen *People's Union for Democratic Rights mod Indiens regering*, som er omtalt i *1982 AIR SC 1473*, omtaler dommer Bhagwati sig i nedenstående citat rimeligt detaljeret om sagsanlæg i offentlighedens interesse:

"Et sagsanlæg i offentlighedens interesse indbringes ikke for retten med henblik på at håndhæve en enkelt persons rettigheder i forhold til en anden, sådan som det er tilfældet med almindelige retssager. Hensigten er derimod at fremme og hævde offentlighedens interesser, hvilket kræver, at krænkelser af forfatningssikrede eller lovfæstede rettigheder, som gælder for en stor gruppe mennesker, som enten er fattige, uvidende eller socialt eller økonomisk ugunstigt stillet, ikke går ubemærket hen og ikke bliver rådet bod på ...

Naturligvis [er] opgaven med at omstrukturere den sociale og økonomiske orden på en måde, så sociale og økonomiske rettigheder bliver til en meningsfuld virkelighed for de fattige og laverestående dele af samfundet, som en der retmæssigt tilhører den lovgivende og den udøvende myndighed [...], men den blotte iværksættelse af sociale og økonomiske hjælpeprogrammer fra den udøvende myndigheds side, ville ikke være tilstrækkelig, og kun gennem flerdimensionale strategier, herunder bl.a. sagsanlæg i offentlighedens interesse, kan disse sociale og økonomiske hjælpeprogrammer gøres effektive. Sagsanlæg i offentlighedens interesse er, som vi opfatter det, grundlæggende en samarbejdsindsats mellem sagsøger, staten eller den offentlige myndighed samt domstolen med henblik på at sikre overholdelse af de forfatningsmæssige og lovfæstede rettigheder, fordele og privilegier, som er tildelt de sårbare dele af samfundet, og yde dem social retfærdighed. Staten eller den offentlige myndighed, som et sådant sagsanlæg i offentlighedens interesse anlægges mod, bør være lige så interesseret i at sikre grundlæggende menneskerettigheder – forfatningsmæssige såvel som lovfæstede – for dem, som er i en social og økonomisk ugunstig position, som den sagsøger, som indbringer sagsanlægget for domstolen i offentlighedens interesse. Staten eller den offentlige myndighed, som indbringes som sagsøgt i et sagsanlæg i offentlighedens interesse, bør faktisk byde det velkomment, da det vil give dem en mulighed for at gøre en uret god igen eller råde bod på en uretfærdighed begået mod de fattige og svagere dele af samfundet, hvis velfærd er og skal være statens og den offentlige myndigheds højeste prioritet."

(Fremhævelser foretaget af retten.) (Uddrag fra artiklen "An Expanding Frontier of Judicial Review – Public Interest Litigation" af Syed Ishtiaq Ahmed, som er offentliggjort i 45 DLR (1993), Journal, 36.)

Det er i denne ånd af fælles ansvar og demokratisk retspleje, at retten nu påtager sig at behandle og gennemføre den foreløbige kendelse som anført herunder.

Sagsøger hævder, at de omtalte No Objection-certifikater (NOC), tilladelser og godkendelser alle er afgivet i klar modstrid med dommen fra marts 2009 vedrørende stævning nr. 7260 af 2008 [*foreningen af bangladeshiske miljøadvokater (BELA) mod Bangladesh, repræsenteret af departementschefen for shippingministeriet*] meddelt som *BELA mod Bangladesh i 7LG (2010) HCD, 118; Basel-konventionen om kontrol med grænseoverskridende overførsel af farligt affald og bortskaffelsen heraf af 1989* (herefter kaldet "Basel-konventionen" efter behov); *regulativ om ophugning og genbrug af 2011; regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsophugning af 2011 og lov om kontrol med atomenergi af 2012*. Det er anført, at No Objection-certifikatet vedrørende import af Fartøjet og de tilladelser/godkendelser, der er afgivet til stranding og ophugning af Fartøjet, er afgivet uretmæssigt og i strid med artikel 3, 4, 6 og 8 i Basel-konventionen, paragraf 6D og 12 i *lov om miljøbevarelse af 1995*, regel 15, 17 og 19 i *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsophugning af 2011*, regel 3, 4, 7, 8, 9, 10 og 11 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011*, paragraf 11, 18, 19 og 26 i *lov om kontrol med atomenergi af 2012* (samt *regulativet af 1997*), og *bekendtgørelsen om importpolitik (2015-2018)*. Det er desuden anført, at sådanne overtrædelser er underlagt sanktioner i medfør af artikel 9 i Basel-konventionen, paragraf 15 i *lov om miljøbevarelse af 1995*, paragraf 53 i *lov om kontrol med atomenergi af 2012* samt regel 45 og 46 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011*.

Sagsøger i denne sag er foreningen af bangladeshiske miljøadvokater (BELA), som er en forening, der er registreret i henhold til loven om registrering af foreninger af 1860 (registreringsnr. 1457 (17) af 18. februar 1992), som i sagen er repræsenteret af sin direktør, fr. Syeda Rizwana Hasan. BELA's juridiske repræsentation forestås i denne sag af et hold advokater anført af den ærede advokat hr. Fida M. Kamal, og dette hold omfatter også Syeda Rizwana Hasan i sin egenskab af æret medlem med møderet for Højesteret.

Sagsøgeren BELA har været helt i front siden 1992 som en førende organisation, der er anerkendt for sin ekspertise inden for lovgivning om miljø og økologi. Foreningens indsats har været dedikeret til konsekvent at beskytte offentlighedens interesser mod miljømæssigt anarki og dermed bidrage til at fremme miljømæssig retfærdighed. Siden sin begyndelse har BELA anlagt adskillige sager i offentlighedens interesse, hvor dem der nød godt af sagsanlægget, ikke kun har været almindelige mennesker, men også det miljø, der omgiver dem, det værdifulde og skrøbelige økosystem og de naturressourcer, som påvirker folks materielle og åndelige velvære. I den forbindelse har BELA's erklærede mål været at fremme et sundt og bæredygtigt miljø ad juridisk vej som et effektivt legitimt værktøj, hvor det har været nødvendigt.

Sagsøgte nr. 1 og 3 er henholdsvis departementschefen for industriministeriet og departementschefen for handelsministeriet, idet disse ministerier kontrollerer indførsel og stranding af skibe og regulerer industrielle og kommercielle operationer i landet. Sagsøgte nr. 4 er departementschefen for arbejds- og beskæftigelsesministeriet, som er ansvarlig for fremme af arbejdstagervelfærd. Arbejdsministeriet er fagministerium for Sagsøgte nr. 13, som er chefinspektør for fabrikker og virksomheder med ansvar for at tildele registrering som fabrikker/brancher til ophugningsværfter og overvåge arbejdsforhold i disse ophugningsvirksomheder.

Sagsøgte nr. 2, 7 og 14 er henholdsvis departementschefen for miljø- og skovministeriet, generaldirektøren for miljøstyrelsen og direktøren for miljøstyrelsen i Chittagong. Disse sagsøgte er ansvarlige for den overordnede forvaltning og beskyttelse af miljøet i overensstemmelse med *lov om miljøbevarelse af 1995*, de i medfør deraf udstedte regler samt andre internationale konventioner om miljø, herunder *Basel-konventionen* (ratificeret af Bangladesh den 1. april 1993), som regulerer import af farligt affald. Disse sagsøgte er også ansvarlige for implementeringen af *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsofhugning af 2011*<sup>1</sup>. Sagsøgte nr. 5 og 6 er bestyrelsesformænd for henholdsvis Bangladeshs atomenergimyndighed (*Bangladesh Atomic Energy Regulatory Authority – BAERA*) og Bangladeshs atomenergikommission (*Bangladesh Atomic Energy Commission – BAEC*), som er ansvarlige for sikkerhed i forhold til radioaktiv forurening.

Sagsøgte nr. 8, 9, 10, 11, 12 og 15 er henholdsvis vicekommissær i Chittagong, generaldirektør i kystvagten, toldforvalter, formand for Chittagong havn, cheffinspektør i styrelsen for eksplosivstoffer og ledende medarbejder i handelsflådestyrelsen. Disse sagsøgte er ansvarlige for regulering af skibsskrotningsaktiviteter, idet skibsophuggere er forpligtet til at indhente forudgående tilladelse til strandings- og ophugningsaktiviteter.

<sup>1</sup> O.a.: Der står det samme på bengali som på engelsk i kildeteksten. Derfor udelades den ene forekomst her.

Sagsøgte nr. 16 er formanden for Bangladeshs skibsophuggerforening (*Bangladesh Ship-Breakers Association*), hvis medlemmer er aktivt involveret i skibsophugning. Sagsøgte nr. 17 er ejeren af Janata Steel Corporation, som bragte fartøjet MT Producer til Bangladesh med henblik på demontering eller skrotning. Sagsøgte nr. 18 er administrerende direktør for Messers H. R. Ship Management Ltd., som er identificeret som den sikkerhedsrepræsentant, Sagsøgte nr. 1 har udpeget for fartøjet MT Producer.

I forbindelse med at BELA har anlagt denne sag og rejst de omhandlede spørgsmål, gør foreningen gældende, at Bangladeshs miljø og økologi konstant trues af aktiviteter, der stammer fra både den private og den offentlige sektor. I sin identifikation af de væsentligste årsager og kilder til miljønedbrydelse fremhæver BELA generelle forekomster af forurening af naturelementer og -ressourcer såsom luft, vand og jord, som livet er afhængig af. BELA gør gældende, at denne degenerering og forurening med al sandsynlighed har overskredet alle normer og standarder, vi som mennesker kender til. BELA anfører, at den miljømæssige nedbrydning har nået et kritisk niveau, som er uden sidestykke, som følge af forskellige branchers/virksomheders skødesløshed, snæversyn og overvældende og altoverskyggende hang til profitmageri med grov tilsidesættelse og ofte decideret overtrædelse af gældende lovgivning. BELA understreger, at en slap administrativ kultur og manglende vilje til at sikre gennemførelse af gældende lovgivning tilskynder til det. BELA gør gældende, at dette system med slap kontrol og tildeling af uberettiget handlefrihed også har avlet en kultur, hvor der over hele linjen kan handles uden risiko for straf.

BELA gør gældende, at resultatet af dette er, at Bangladesh i øjeblikket er i væsentlig risiko for at blive reduceret til losseplads for grænseoverskridende affald i "skibsophugningens/genbrugets" navn. Med det formål at forhindre denne mulige situation og for at sikre passende regulering af den "dødbringende" ophugningsindustri har BELA som sagsøger indbragt en række sagsanlæg i offentlighedens interesse for retten, hvilket har ført til betydningsfulde domme, som har givet klare og kategoriske pålæg om at regulere branchen og forhindre indførsel af farligt affald forklædt som skrotskibe i landet. I en af disse sager – stævning nr. 7260 af 2008 – udstedte retten i en dom bl.a. et fast påbud til miljø- og skovministeriet om at fastsætte regler for industriel ophugningsaktivitet. Stævning nr. 7260 af 2008, som blev indgivet af BELA, anfægtede udstedelsen af et No Objection-certifikat til import af et skib (MT Enterprise) med henblik på ophugning. På dette tidlige tidspunkt efterspurgte BELA også øjeblikkelige tiltag til at få fjernet fartøjet fra Bangladeshs territorialfarvande og til at få vedtaget præventive foranstaltninger til at forhindre farlige fartøjer (som opregnet af Greenpeace) i at komme ind i landet.

Idet nøgleaktører i forhold til den udøvende magts lovgrundlag er forskellige ministre og myndigheder/styrelser derunder, ses en generel opdeling af det administrative ansvar i udgangspunktet. Godkendelser til ophugningsværfter og til ophugningsaktiviteter gives navnlig af miljøstyrelsen i medfør af paragraf 12 i *den bangladeshiske miljøbevarelseslov af 1995*. Det er desuden bemærkelsesværdigt, at efter High Court-dommen fra 2009 blev paragraf 6c tilføjet til den omtalte lov fra 1995 via en ændring i 2010.



Den omtalte bestemmelses ordlyd er som følger:

6c.- Restriktioner vedrørende produktion af farligt affald, import, lagring, håndhævelse, transport osv. – For at forhindre miljøskader kan staten kontrollere produktion af farligt affald, behandling, bevarelse, lagring, håndhævelse, forsyning, transport, import, eksport, bortskaffelse, dumpning osv. på grundlag af andre fastsatte bestemmelser.

Det gælder dog også, at skibsfartsstyrelsen på grund af en ændring i *forretningsordenen*, som gjorde industriministeriet til omdrejningspunktet for skibsophugning, ikke længere spiller nogen rolle i reguleringen af import af skibe og tildeling af No Objection-certifikater. Det er nu i stedet industriministeriet, der tildeler No Objection-certifikater til import af skrotskibe.

Da reglerne vedrørende denne administrative aktivitet i december 2011 blev færdiggjort efter det initiativ, som retten havde taget via stævning nr. 7260 af 2008, var der opstået lidt af et paradoks. Dette skete, da to ministerier – industriministeriet og miljø- og skovministeriet – til rettens appellinstans (Appellate Division) indgav to separate men konkurrerende, ja endog rivaliserende, regulativer vedrørende skibsophugning. Disse to regulativer, nemlig miljø- og skovministeriets *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsophugning af 2011* og industriministeriets *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* (samlet kaldet "regulativerne") har begge været bekendtgjort i lovtidende (henholdsvis den 12. december 2011 og den 21. december 2011). Mens Sagsøger kun nævner de relevante dele af regulativerne i stævningen, har Sagsøger forbeholdt sig retten til at udfordre det, de kalder "*de stærkt mangelfulde, selvmodsigende og indbyrdes modstridende regulativer i en særskilt begæring til indlevering under stævning nr. 7260 af 2008*".

I denne sammenhæng er det dog tilstrækkeligt på nuværende tidspunkt at bemærke visse afgørende elementer i regulativerne. Mens det kun er i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011*, det udtrykkeligt erklæres, at "*de i kendelsen indeholdte pålæg lægges til grund*", jf. stævning nr. 7260 af 2008, indeholder regulativerne samlet set henvisning til og/eller er baseret på de principper og vilkår, som bl.a. er indarbejdet i Basel-konventionen. Den indledende bestemmelse i paragraf 1 i regulativet fra industriministeriet afspejler ganske rigtigt en sådan anerkendelse. Med miljø- og skovministeriets *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsophugning af 2011* er man gået et skridt længere og har specifikt indarbejdet Basel-konventionens normer og betingelser vedrørende eksport og import af farligt materiale i regel nr. 17:

17.- Basel-konventionen. Importører og eksportører af farligt materiale skal følge de i Basel-konventionen fastsatte betingelser.

Det er på dette tidspunkt, at BELA gør retten opmærksom på, at der efter bekendtgørelsen af regulativerne nu er to statslige styrelser, som søger at regulere ophugningsindustrien, hvor mindst 133 arbejdstagere er blevet dræbt og 70 er kommet til skade siden domsafsigelsen vedrørende stævning nr. 7260 af 2008. BELA opfatter dette som et resultat af generelt dårlig håndhævelse og manglende overholdelse af eksisterende love og bekendtgørelser med hensyn til miljøbeskyttelse og arbejdsmiljø i ophugningsværfterne.

BELA er af den opfattelse, at regulativernes bestemmelser om import af skibe (selv i betragtning af at BELA gør gældende, at en del af disse bestemmelser "*er lempelige*") og rettens relevante pålæg i medfør af stævning nr. 7260 af 2008 bliver groft tilsidesat med det resultat, at der indføres yderst giftige og "*beskidte*" skibe i Bangladesh.

Retten bemærker, at lige præcis denne stævning blev indgivet som reaktion på de "*forfærdende*" nyheder om, at et efter sigende radioaktivt skib ved navn North Sea Producer (omdøbt til MT Producer) var kommet ind i Bangladesh, og de Sagsøgtes påståede vedvarende undladelse af at regulere ophugningsindustrien og beskytte kystmiljøet mod den pågældende industris farlige affald. Sagsøgeren BELA er "*alvorligt*" forurettet over det faktum, at (i) industriministeriet har udstedt et No Objection-certifikat vedrørende indførsel af fartøjet MT Producer, som er et yderst giftigt skib, der er kontamineret med naturligt forekommende radioaktive materialer (NORM), og at (ii) fartøjet har fået lov af ministeriet eller på anmodning er blevet strandet og endda demonteret i medfør af de omtvistede notater, som er i strid med de to gældende regulativer om skibsophugning og også førsteinstansrettens pålæg. Mens denne konkrete indførsel, som BELA kalder "*ulovlig og dybt problematisk*", repræsenterer den generelle mangel på streng overvågning med tilladelser til import af giftige fartøjer, fordrer de gentagne forekomster af død og svære skader på de forskellige ophugningsværfter ifølge BELA en grundig juridisk undersøgelse af graden af overholdelse af lovgivningen.

Retten er blevet oplyst om, at import og stranding af fartøjer som skrot er reguleret efter regel nr. 4-10 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* fra industriministeriet, som har sanktioneret oprettelsen af et skibsbygnings- og skibsgenbrugsnævn (*Ship Building and Ship Recycling Board – SBSRB*), som er etableret af industriministeriet som en samlet myndighed til håndtering af demontering og genbrug af skibe, udstedelse af tilladelser til ophugning og genbrug, når en værftsejer indleverer følgende dokumenter:

- godkendelsescertifikat for værftet
- detaljerede oplysninger om skibet
- aftalebrev med køberen
- fortegnelse over farlige materialer "*om bord*"

BELA lægger vægt på at forklare, at når et fartøj indføres som skrot, får det først lov til at kaste anker og påbegynde ombordstigning, når fire specifikke SBSRB-medlemmer har indsamlet og behandlet dokumenter, herunder den fortegnelse over farlige materialer (som køber/importør skal aflevere), som skal omtale radioaktivt materiale "*om bord*". I henhold til regel nr. 8 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* fra industriministeriet skal miljøstyrelsen ganske rigtigt, ved bording af skibet ved den ydre red, foretage en vurdering, identifikation og markering af farligt affald/materialer i skibets struktur og "*om bord*" på skibet. Denne vurdering skal af miljøstyrelsen "*så vidt muligt*" foretages ved konsultation af fartøjets tegninger, tekniske specifikationer, fartøjets depoter og ladningsmanifest i samråd med skibsbyggeren.

Når et skrotskib således er blevet inspiceret, og dets farlige materialer, herunder også radioaktive materialer "*om bord*", er vurderet, skal importøren/skrothandleren ansøge havnemyndigheden om tilladelse til stranding.

Medarbejderne fra SBSRB skal derefter inspicere skibet ved den ydre red sammen med medarbejdere fra styrelsen for eksplosivstoffer, miljøstyrelsen, Bangladeshs toldmyndighed og Bangladeshs flåde. Det er på dette tidspunkt, at miljøstyrelsen "*i samarbejde med SBSRB*" skal gennemføre inspektioner med henblik på udstedelse af "*miljøgodkendelsescertifikat*" til fartøjet.

BELA gør imidlertid gældende, at der er det problem, at selvom regel nr. 9.9 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011*, ser ud til at tillade import af skrotskibe med radioaktivt affald, stilles der i den omtalte regel ikke krav om oprensning ved kilden forud for indførslen, lige som den heller ikke er bred nok til at dække alle skibe, som potentielt er forurenet med radioaktive stoffer. Dette fremgår tydeligt, idet regel nr. 9.9 kun kræver, at BAEC fysisk skal verificere de indleverede oplysninger/data, som blev modtaget på tidspunktet for den administrative gennemgang, hvis et krigsskib, flådeskib, atomdrevet skib eller et stort passagerskib indføres som skrot. Det bemærkes, at hvad angår sådanne fartøjer, gælder det i henhold til den omtalte regel, at BAEC også kan tage passende repræsentative prøver med henblik på verifikation, hvorefter BAEC kan godkende radioaktivt ladede skibe til stranding. Sådanne skibe må kun importeres under streng overvågning af BAEC, miljøstyrelsen og SBSRB, forudsat at der er (i) passende infrastruktur på værftet til at håndtere de konstaterede mængder radioaktive materialer, (ii) et passende bortskaffelsesanlæg i nærheden og (iii) behørigt uddannet personale.

Det er relevant at bemærke, at SBSRB endnu ikke er oprettet, og indtil da udfører industriministeriet i øjeblikket de pligter og beføjelser, som er tildelt SBSRB.

BELA anfører, at der på den anden side gælder det strengere krav i henhold til regel nr. 15 i miljø- og skovministeriets *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsofhugning af 2011*, hvorefter der ikke må gives miljømæssig godkendelse til ophugning af søgående fartøjer, olietankere, fisketrawlere, som importeres som skrot, medmindre bl.a. den "*kompetente myndighed*" certificerer, at skrotskibet er blevet behørigt oprenset for farligt affald i overensstemmelse med den eksisterende bekendtgørelse om importpolitik. BELA anfører, at det er bekymrende, at punkt 39 i den relevante *bekendtgørelse om importpolitik (2015-2018)* afviger fra de klare påbud fra førsteinstansdomstolen om indbygget affald og kun kræver certificering fra seneste eksportagentur eller ejer og erklæring fra importøren om, at skrotskibet ikke sejler med noget giftigt eller farligt affald "*ud over*" de indbyggede stoffer.

Når det er sagt, så gælder det i henhold til regel nr. 19 i miljø- og skovministeriets *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsofhugning af 2011*, at der for alle skibe, der importeres, udvælges eller udpeges til ophugning obligatorisk skal indhentes miljøgodkendelse fra miljøstyrelsen forud for ophugning. En ansøgning om en sådan godkendelse til ophugning af et skib skal bilægges en rapport fra miljøstyrelsens inspektør for farlige stoffer for så vidt angår de farlige materialer og det farlige affald, som findes på skibet.

Desuden har miljø- og skovministeriet ifølge en meddelelse af 6. marts 2014 dannet et udvalg på otte medlemmer, som ved ydre red inspicerer fartøjer, som indføres som skrot med henblik på at identificere, markere, indsamle prøver og udarbejde lister over farligt affald i fartøjerne.

Hvis vi retter opmærksomheden mod de faktiske omstændigheder i sagen, kan vi se, at fartøjet MT Producer (tidligere navn: North Sea Producer, IMO-nr. 8124058, ejet i fællesskab og i lige store andele af den danske shippinggigant Mærsk og Odebrecht) blev bygget som en olietanker i 1984 på Odense Staalskibsværft i Danmark. I 1996-97 blev det omdannet til et flydende produktionsanlæg med lagrings- og afskibningsfaciliteter (FPSO). Efter at have været i drift i over 33 år blev det 52.000 tons tunge kæmpefartøj solgt i 2016 som MT Producer til Janata Steel Corporation (ophugningsværft) i Chittagong i Bangladesh til en angivet salgspris på BDT 518.277.570 (fem hundrede og atten millioner, to hundrede og syvoghalvfjerds tusind, fem hundrede og halvfjerds bangladeshiske taka). Fartøjet ankom ved Chittagongs ydre red i august 2016 og blev strandet den 18. august 2016.

BELA gør gældende, at de foreliggende dokumenter giver anledning til at antage, at No Objection-certifikatet vedrørende import af Fartøjet blev indhentet på baggrund af en falsk erklæring om affald, og at strandingstilladelsen blev givet i al hast uden behørig udøvelse af skøn, uden inspektion af fartøjet med den rette forsigtighed og omhu, uden at følge regulativerne og stik imod førsteinstansrettens dom vedrørende stævning nr. 7260 fra 2008. Ifølge BELA er dette bevist ud fra det faktum, at No Objection-certifikatet til indførsel af Fartøjet blev indhentet fra industriministeriet den 9. august 2016 (omtvistet notat) ved indlevering af en falsk og fordrejet forklaring dateret den 3. august 2016 med hensyn til skibets affaldsstrøm fra Conquistador Shipping Corporation på Nevis (som kontantkøber og endelig sælger).

Mens det i erklæringen, som er dateret 3. august 2016, omtales, at Fartøjet ikke indeholder asbest, og at det er sikkert og uden nogen farlige materialer, er det tydeligt anført i det *Vendor Challan-dokument*, som blev indleveret af selskabet H. R. Ship Management Limited, som var udpeget som sikkerhedsrepræsentant for fartøjet, at mindst 500 kg glasuld, rockwool og asbest var blevet fjernet fra Fartøjet, sammen med 5.000 kg. elkabler, som sandsynligvis indeholdt farligt polymeriserende vinylchlorid eller PVC.

På denne baggrund er BELA stærkt bekymret og forurettet over, at man i nærværende sag fra industriministeriets side eller på ministeriets foranledning i stedet for at udstede en bøde for at afgive falsk erklæring, til trods for at det i henhold til regel nr. 46.12 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011 "vil"* medføre en bøde på BDT 10 mio. til sælgeren eller den lokale repræsentant, hvis der afgives falsk erklæring for et skib, der indeholder "*uhåndterbart*" farligt affald og farlige materialer, gav tilladelse til stranding og endda til ophugning af Fartøjet.

Retten er blevet oplyst om, at Fartøjet blev inspiceret den 13. august 2016 af et hold på fem personer, bestående af repræsentanter fra miljøstyrelsen, Bangladeshs marineakademi, styrelsen for eksplosivstoffer, brandvæsenet, civilforsvaret og toldmyndighederne. BELA gør gældende, at selvom dette udvalg i sin rapport ikke nævnte noget om radioaktivt affald på Fartøjet, så har det fejlagtigt anført, at ingen asbest blev fundet på Fartøjet efter fysisk inspektion af alle områder af Fartøjet, som kunne indeholde farligt affald. I en selvmodsigende udtalelse anføres det i rapporten, at inspektionsarbejdet blev gennemført med assistance fra sikkerhedsrepræsentantens opsynsmand "*i det omfang det var muligt og med opretholdelse af sikker afstand*".



BELA fremhæver, at selvom udvalget har hævdet, at alle fartøjets seksten tanke blev inspiceret (en erklæring, som BELA hævder modsiges af efterfølgende inspektioner foretaget af andre myndigheder), og at der ikke blev fundet olie/spor af olie/bundfaldsrester, så har det samtidig indrømmet, at Fartøjets motorrum og maskinrum ikke blev inspiceret udførligt af sikkerhedsmæssige årsager, men blev set "*så vidt muligt*" med lys fra det øvre dæk, hvorved der ikke blev fundet nogen farlige materialer. BELA hævder, og ikke uden grund, at udvalgets rapport på en ubarmhjertig måde har konkluderet, at selvom mængden af havmiljøforureningskontrolpunkter (MEPC) ikke kunne konstateres på grund af oplysningsproblemer, kunne det tillades, at Fartøjet blev strandet, hvis alle synlige og "*indbyggede materialer*" blev fjernet.

Syeda Rizwana Hasan, som repræsenterer BELA, og som var mødt personligt, har anført, at der på grundlag af sådanne tvivlsomme og ukorrekte erklæringer og på anmodning fra industriministeriet, jf. brev dateret 16. august 2016 (omtvistet brev) blev givet strandingstilladelse til Fartøjet fra toldstationens side den 17. august 2016 efter "*særlig overvejelse*" og fra havnemyndighedens side på samme dato (omtvistede breve).

Det var tidligere kommet frem, at den "*fejlbehæftede*" rapport fra fempersonersudvalget den 14. august 2016 af miljøstyrelsen var blevet fremsendt til skibets importør, ejeren af M/S Janata Steel Corporation (ophugningsværft), hvori han blev anmodet om at ansøge om miljøgodkendelse til ophugning af skibet i henhold til regel nr. 19(1) i *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsofhugning af 2011*, og hvori han blev bedt om at afholde sig fra at ophugge Fartøjet før godkendelsen var indhentet.

Imidlertid trådte industriministeriet, som anført af Syeda Rizwana Hasan, helt egenrådigt ind på scenen uden øje for miljøstyrelsens juridiske mandat i sådanne sager og trængte sig ind på miljøstyrelsens område og gav ifølge det omtvistede notat af 8. september 2016 tilladelse til ophugning af Fartøjet, selvom foreliggende oplysninger viser, at dets importør (skibsophuggeren) aldrig ansøgte om miljøgodkendelse til ophugning af skibet, hvilket også fremgår af miljøstyrelsens brev, som er dateret den 9. januar 2017.

Retten opmærksomhed er på dette tidspunkt blevet henledt på det faktum, at da importøren af Fartøjet/ejeren af værftet påbegyndte ophugningen af Fartøjet uden nogen miljøgodkendelse, opfangede lokale og internationale medier og miljøgrupper historien og begyndte at rapportere om risikoen ved at ophugge skibet i Bangladesh, idet værfterne her ikke har faciliteter til at fjerne NORM og andre giftige stoffer, som et FPSO som MT Producer kan indeholde.

Retten standser lidt op her og bliver oplyst af BELA om, at NORM består af materialer, som normalt er industriaffald eller biprodukter, som er beriget med radioaktive elementer, der kan findes i naturen, såsom uran (U), thorium (Th) og kalium (K) og deres henfaldsprodukter som f.eks. radium (Ra) og radon (Rn). Ud over de farlige elementer radium (Ra) og radon (Rn) er der også andre produkter fra radionuklider, som udsender alfa- og betapartikler samt gammastråling. Det blev forklaret, at gammastråling er stærkt gennemtrængende og i visse tilfælde kan passere gennem metaller.

I en rapport med titlen "*Mærsk og det livsfarlige affald i Bangladesh*", som blev udgivet af den danske avis Danwatch den 15. oktober 2016, blev det for første gang offentligt kendt, at Fartøjet var blevet solgt til Bangladesh.

Danwatch skriver om, hvordan ophugningsværftet Janata Steel Corporations ikke er rustet til at håndtere et FPSO som North Sea Producer (nu omdøbt til MT Producer), som kan være forurenede med asbest og radioaktive materialer i form af NORM, og har med citater fra skibsfartseksperter også dokumenteret, hvor besværligt det er at tage en flydende olieplatform som Fartøjet ud af drift, og det faktum at selv et land som Danmark ikke kan håndtere sådanne fartøjer, som stiller nogle helt andre og væsentligt større krav i forhold til sikkerhed, rengøring og miljø, idet der er flere tekniske systemer, rør og inventar at håndtere i forhold til almindelige skibe.

Med fokus på Sagsøgte nr. 17's ophugningsværft afslører BELA, at selvom den miljøgodkendelse, der var udstedt til M/S Janata Steel Corporation den 1. januar 2011 senest blev fornyet den 15. februar 2016, så er der dokumenter, der tyder på, at der mindst er sket to store hændelser på værftet, nemlig den 10. november 2012 og den 9. februar 2016, hvilket har ført til, at mindst to arbejdere er døde. Syeda Rizwana Hasan har kraftfuldt argumenteret for, at Danwatchs undersøgende rapport og efterfølgende rapporter fra miljøstyrelsen (som er fremlagt som bilag F-dokumenter) viser, at den omstridte godkendelse blev udstedt til Janata Steel Corporation (ophugningsværft), uden at man først havde sørget for sikkerhedsforanstaltninger for arbejderne og sikret de nødvendige faciliteter til behørig nedtagning og bortskaffelse af farligt affald, som det faktisk var blevet påkrævet i henhold til rettens tidligere dom.

Efter denne afsløring nedsatte miljøstyrelsen ifølge notat 22.02.1500.201.71.177.16.1116, som er dateret 7. november 2016, et udvalg på ni medlemmer ("miljøstyrelsens 2. udvalg") til at vurdere mængden af radioaktive stoffer i Fartøjet. Syeda Rizwana Hasan påpeger hurtigt, at ud af disse ni medlemmer, var tre de samme personer/organisationer, som tidligere afgav forskellige godkendelser til Fartøjet, herunder en certificering, som erklærede, at Fartøjet ikke indeholder nogen synlige farlige stoffer. Syeda Rizwana Hasan understreger, at mens en rådgiver for Bangladeshs skibsophuggerforening (*Bangladesh Ship-Breakers Association – BSBA*), som strandede Fartøjet, blev optaget i dette nipersonersudvalg på trods af en klar interessekonflikt, så blev det desuden ikke sikret, at repræsentanten for Bangladeshs universitet for ingeniørvidenskab og teknologi (*Bangladesh University of Engineering and Technology – BUET*), som kunne være et upartisk medlem, var til stede ved den fysiske inspektion.

Syeda Rizwana Hasan gør gældende, at denne delvise rapport fra miljøstyrelsens 2. udvalg (som er tilvejebragt via en ansøgning fra Sagsøgers side i henhold til *lov om aktindsigt af 2009* (aktindsigtloven af 2009) har noteret specifikke fund, som BAEC har gjort vedrørende forekomst af radioaktive materialer på Fartøjet, som efter BELA's opfattelse klart modsiger den tidligere omtalte rapport af 13. august 2016 fra fempersonersudvalget. Rapporten fra 2. udvalg omtaler BAEC's fund, som tydeligt viser den høje forekomst af stråling, thorium (Th) og radium (Ra) i nogle af Fartøjets rør. Desuden indeholdt en rapport fra BAERA, som blev indleveret på 2. udvalgs anmodning, følgende konklusioner, som således er oplyst i detaljer i 2. udvalgs delvise rapport fra februar 2017:

- "1. BAEC's laboratorierapport afspejler ikke status for forurening undersøgt på hele fartøjet, hvorfor det er nødvendigt med yderligere undersøgelser af stråling på alle potentielle områder af fartøjet. Desuden er det nævnt i BAEC's rapport, at undersøgelsen ikke dækker 100 procent af Fartøjets areal, men det nævnes samtidig ikke i rapporten, hvor stor en del af arealet, undersøgelsen så dækkede.*
- 2. De demonterede rør, som indeholder slam, og som man allerede har set, indeholder naturligt forekommende radioaktive materialer (NORM), bør oprenses i henhold til retningslinjerne for BAEC's affaldshåndteringsfacilitet (HRPWMU, Savar). Efter dekontaminering bør der foretages endnu en undersøgelse af stråling for at undersøge, om rørene stadig er forurenede. Efterfølgende bør en kopi af undersøgelsesrapporten indsendes til BAERA.*
- 3. Rapporten anfører ikke nogen oplysninger om den potentielle mængde forurenede slam. I denne henseende kan BAEC's affaldshåndteringsfacilitet informeres med henblik på bortskaffelse af forurenede slam.*
- 4. Hvis rørenes metalstruktur ses at være forurenede, bør der træffes de nødvendige foranstaltninger til bortskaffelse af dem i henhold til retningslinjerne for BAEC's affaldshåndteringsfacilitet (HRPWMU, Savar).*
- 5. Ved arbejde med ovenstående bør der træffes sikkerhedsforanstaltninger mod stråling derfra i overensstemmelse med national lovgivning. I nærværende tilfælde kan de nødvendige retningslinjer indhentes hos BAERA.*
- 6. Hvis det i forbindelse med identifikation af potentielle NORM-kontaminerede materialer på sådan en stor olietanker (North Sea Producer) er nødvendigt med ekstern support, kan ejeren af Fartøjet gøre brug af dette, forudsat at eksperterne er erfarne, velkvalificerede og certificeret af den relevante myndighed til at udføre en sådan overvældende opgave."*

Den omtalte delvise rapport fra miljøstyrelsens 2. udvalg omtaler også, at Megaports-initiativet (MPI) – til trods for meget begrænset uddannet personale – udførte en undersøgelse af Fartøjet i forhold til landets sikkerhed, dog var det på grundlag af den ufuldstændige oversigtsplan over Fartøjet. MPI kunne som følge heraf kun inspicere to af Fartøjets tanke.

Mens miljøstyrelsens rapport ikke nævner MPI's præcise konklusioner vedrørende radioaktivitet, citerer den MPI for at have anbefalet følgende med henblik på at gennemføre det yderst tekniske arbejde (med vurdering og måling af radioaktivitet) med behørig omhu:

- A. Grundig undersøgelse (af det døde fartøj MT Producer), som dækker hele arealet, med henblik på at identificere den potentielle risiko.*
- B. Oprettelse af et særligt hold til hele denne undersøgelsesopgave.*
- C. Undersøgelse af prøve af "mudder, vand, havdyr" på skibets område.*
- D. Neutralisering og dekontaminering af de nuværende mistænkte forhold (der kan søges teknisk samarbejde med MPI eller USA's energiministerium).*
- E. Lignede fartøjer bør undersøges af MPI eller en lignende organisation før afgivelse af importtilladelse.*

Sagsøgeren BELA gør nu følgelig gældende, at de efterfølgende rapporter fra BAEC, BAERA, MPI og Vendor *Challan*-dokumentet fra den såkaldte sikkerhedsrepræsentant viser og bekræfter, at importøren af Fartøjet/ejeren af værftet har opnået godkendelser til import, stranding og ophugning af skrotskibet på baggrund af ufuldstændige, unøjagtige og/eller falske og dubiose erklæringer.

Det bør her bemærkes, at Sagsøgeren BELA trods gentagne anmodninger i henhold til aktindsigtloven af 2009 hverken har modtaget kopier af rapporterne fra BAEC, BAERA, MPI eller den fulde rapport fra miljøstyrelsens 2. udvalg. Retten er blevet oplyst om, at der er blevet indgivet klager over denne mangelfulde og ufuldstændige udlevering af oplysninger, som faktisk er strafbar i henhold til paragraf 27 i aktindsigtloven.

Imidlertid pålagde miljøstyrelsen ifølge notat 22.02.1500.201.71.177.16.1102 af 5. november 2016 importøren af Fartøjet/ejeren af værftet at afholde sig fra at ophugge Fartøjet indtil videre.

I sit brev af 8. november 2016 til miljøstyrelsen, styrelsen for eksplosivstoffer og Fartøjets sikkerhedsrepræsentant, H. R. Ship Management Limited, anførte industriministeriet, at ministeriet udstedte tilladelse til ophugning på grundlag af importørens forsikring om, at Fartøjet ikke indeholder nogen giftige eller radioaktive stoffer, og rapporten fra fempersonersudvalget af 13. august 2016, som heller ikke omtalte forekomsten af giftigt affald eller radioaktive stoffer i Fartøjet. Dette brev fra industriministeriet "*anmodede*" værftsejeren/importøren af skrotskibet om at afholde sig fra at foretage nogen ophugningsaktiviteter, før der forelå en ny rapport om Fartøjets farlighed. Det bemærkes endvidere, at styrelsen for eksplosivstoffer, som tidligere certificerede Fartøjet som sikkert nok til ophugning, i sit efterfølgende notat af 24. november 2016 også udstedte en lignende instruks om at standse ophugningsaktiviteterne.

Trods BAEC og BAERA's klare fund af forekomster af radioaktive stoffer i det omtalte skrotskib og anbefalingerne fra BAEC, BAERA og MPI om gennemførelse af en udførlig undersøgelse af Fartøjet med ekstern support (f.eks. fra USA's energiministerium) med henblik på identifikation af potentielle risici for NORM og med henblik på neutralisering og dekontaminering af disse undersøgte miljøstyrelsens 2. udvalg imidlertid den 7. november 2016 de risici, der er forbundet med NORM og indbygget affald, og erklærede, at BAEC, BAERA og MPI ikke har fundet noget atommateriale/-affald eller særligt atommateriale i det skrottede Fartøj.

BELA gør her gældende, at det omtalte udvalg helt vilkårligt besluttede, at opgaven med at undersøge hele Fartøjet med henblik på at konstatere og bortskaffe radioaktive stoffer under de givne omstændigheder kunne gøres af importøren selv, og at det på grund af opgavens farlige og risikofyldte karakter betød, at et hold bestående af medlemmer med den nødvendige fysiske og mentale kapacitet skulle dannes med henblik på at begive sig ind i alle dele af Fartøjet og indsamle prøver. Udvalget besluttede endvidere, at hvis der blev fundet radioaktive stoffer efter undersøgelsen af hele Fartøjet, "kunne der" indhentes en udtalelse fra BAEC's enhed for sundhedsforhold og håndtering af radioaktivt affald (*Health Physics and Radioactive Waste Management Unit – HPRWMU*), og at denne enheds retningslinjer "kunne" blive fulgt ved dekontaminering heraf. Det er i denne forbindelse, at retten bliver forevist rapporten fra miljøstyrelsens 2. udvalg, som kun er underskrevet af syv medlemmer, idet medlemmet fra atomenergicenteret i Chittagong (*Atomic Energy Centre*) nægtede at underskrive den på grund af uoverensstemmelser på visse væsentlige punkter.

Sideløbende hermed satte Sagsøgeren BELA, efter der i medierne den 17. november 2016 blev rapporteret om forekomst af højradoaktive stoffer i det skrottede Fartøj, i en meddelelse af krav om retfærdighed og oprejsning af 22. november 2016 spørgsmålstegn ved myndighedernes forudindtagede og utilstrækkelige undersøgelse og krævede annullering af godkendelserne/No Objection-certifikaterne til Fartøjet og en uafhængig undersøgelse af Fartøjet foretaget af eksperter.

Selvom både industriministeriet, arbejdsdirektoratet, BSBA og importøren af Fartøjet/ejeren af ophugningsværftet svarede på Sagsøgerens kravsmeddelelse, var der ingen af svarene, der kom ind på hverken spørgsmålene om pålideligheden af de dokumenter, som blev indleveret ved ansøgningen om No Objection-certifikat til import og strandingstilladelse eller de forudindtagede og ufuldstændige inspektioner af det skrottede Fartøj, som førte til tilladelser til stranding og ophugning uden miljøgodkendelse.



Der blev heller ikke afgivet noget løfte om at gennemføre en upartisk inspektion udført af de nødvendige eksperter som forlangt i kravsmeddelelsen (og som vi har set anbefalet fra BAERA's og MPI's side).

BELA var vedholdende og indgav endnu en retfærdighedsbegæring til de Sagsøgte den 17. maj 2017, hvori man anmodede dem om, (i) at undgå dualitet i regulativerne og sikre, at regulativerne om skibsophugning og også *bekendtgørelsen om importpolitik (2015-2018)* blev tilpasset rettens pålæg for så vidt angik import, stranding og ophugning af skibe samt håndtering af affaldsbortskaffelse, (ii) straks at udpege upartiske og udenlandske eksperter til at vurdere mængden af radioaktive og farlige stoffer i Fartøjet og træffe foranstaltninger til sikker bortskaffelse af dem, og (iii) udstede sanktioner, der skal statuere et eksempel, over alle dem, der har været involveret i import, stranding og ophugning af Fartøjet i modstrid med rettens tidligere pålæg og de gældende regulativer.

På baggrund af ovennævnte fakta og omstændigheder gør BELA gældende, at de Sagsøgtes handlinger og undladelser for så vidt angår regulering af ophugningsindustrien er i modstrid med artikel 18A, 31 og 32 i Bangladeshs forfatning, *Bangladeshs miljøbevarelseslov af 1995 (lov nr. 1 af 1995)*, *1997-regulativerne*, som er udstedt i medfør deraf, *regulativ om ophugning og genbrug af 2011*, *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsophugning af 2011*, *lov om kontrol med atomenergi af 2012*, *Bangladeshs regulativ om atomsikkerhed og strålingskontrol af 1997*, *Basel-konventionen* og den af retten afsagte dom og de indeholdte pålæg i forbindelse med stævning nr. 7260 af 2008 samt andre efterfølgende pålæg/bekendtgørelser, og at disse således er i modstrid med offentlighedens interesse, *mala fide*, uden lovhjemmel og bør underkastes streng juridisk granskning og formaning.

Der nedlægges påstand om, at ved at tildele No Objection-certifikatet til import af Fartøjet og ved at tillade stranding og ophugning af Fartøjet (i medfør af det omtvistede notater i bilag E, G-serien, samt bilag I og L) har industriministeriet, miljøstyrelsen, toldforvaltningen, Chittagongs havnemyndighed og handelsflådestyrelsen handlet efter aftalt spil, hjulpet Fartøjets sælger/importør/værftsejeren med at dumpe det farlige skib på strandene i Bangladesh ved bevidst at forlade sig på de fabrikerede og ukorrekte erklæringer afgivet af det skrottede Fartøjs sælger/importør/værftsejeren og groft at have overtrådt de sikkerhedsmæssige tiltag og bestemmelser, som udtrykkeligt var omtalt i den juridiske dom og indarbejdet (omend kun delvist) i regulativerne.

Sådanne godkendelser og tilladelser rejser derfor klart en forestilling om ureguleret adgang til landet for giftige skibe i klar overtrædelse af loven og de forfatningsmæssige beskyttelsesforanstaltninger for liv og miljø.

Det er i denne sammenhæng understreget, at historikken med ulykker på M/S Janata Steel Corporation (ophugningsværft) og Danwatchs undersøgende rapport tydeligt viser, at værftet er mangelfuldt hvad angår sikkerhedsforanstaltninger, og at dets ejer ved at indføre Fartøjet har overtrådt de gældende regler såvel som rettens dom. BELA anser disse handlinger foretaget af værftsejeren/importøren af Fartøjet/sælgeren af Fartøjet og de hemmeligt aftalte handlinger og udeladelser i forskellige dele af den udøvende magts myndigheder og styrelser for at have udgjort bestemte trusler for nationens sikkerhed, og dette bør nu føre til idømmelse af de strengeste sanktioner.

BELA går her i rette med, at de Sagsøgte ved ikke proaktivt at have offentliggjort rapporterne fra BAEC, BAERA og MPI om den mulige trussel, som radioaktiv forurening af Fartøjet udgjorde for befolkningen som helhed og ved bevist at skjule disse rapporter som anført ovenfor, har skubbet nationen, dens indbyggere, herunder især de uskyldige arbejdere på ophugningsværftet, ud i en risiko for radioaktiv forurening, som udgør en dødelig trussel for deres forfatningsmæssige ret til liv. I denne sammenhæng kritiserer BELA rapporten fra miljøstyrelsens 2. udvalg voldsomt for ikke blot at være en hån og en fornærmelse over for retsstaten men også en konkret trussel for nationens og dens indbyggers sikkerhed, idet den omtalte rapport – uden at forsøge at straffe sælgeren af Fartøjet/importøren af Fartøjet/ejeren af værftet og uden at engagere upartiske og udenlandske eksperter (i erkendelse af manglende national ekspertise) – har forsøgt at forlade sig på, at importøren foretager yderligere tests og dekontaminering, og dette endda på en måde, som var uden gennemslagskraft.

På denne baggrund gør Syeda Rizwana Hasan gældende, at BELA vedholdende har arbejdet for at beskytte landets miljø mod forskellige forurenende og skadelige aktiviteter, og at BELA oprigtigt og vedvarende har forfulgt en retslig kamp for at beskytte landet mod at blive losseplads for farligt affald fra de udviklede lande under dække af skibsophugning/genanvendelse og blive reduceret til at lægge land til yderst beklagelige arbejdsforhold på ophugningsværfterne.

Det billede, der således tegner sig for retten, er en kultur præget af eftergivenhed, lukken øjnene for grove overtrædelser og tilsidesættelse af lovgivningen samt en låden-stå-til-holdning, hvilket har skabt rædselsfulde arbejdsforhold, som kunne være forekommet i en Charles Dickens-roman.

På baggrund af denne overvældende mængde klagepunkter og problemer, som er indeholdt i de Sagsøgtes påståede overtrædelse af de juridiske bestemmelser og de Sagsøgtes manglende opfyldelse af deres juridiske pligter og forpligtelser, har BELA set sig nødsaget til at indgive denne stævning for at sikre, at lovgivningen overholdes, og at den altoverskyggende offentlighedsinteresse beskyttes. Sagsøgeren BELA's bekymring gælder grundlæggende fortsat nationens sikkerhed samt den almindelige borgers ret til livet set fra et miljøbeskyttelsessynspunkt. Hvad der er nok så interessant er, at denne sag dækker en hel række grundlæggende garantier, som kan anses for at være førstegenerations menneskerettigheder, borgerrettigheder og politiske rettigheder (artikel 31 og 32 i forfatningen) og en hybrid garanti i henhold til artikel 18A som deltager i naturen, efter rettens opfattelse, af anden- og tredjegerations menneskerettigheder, herunder især samfundsøkonomiske rettigheder, men som også vedrører nyere områder som bæredygtigt liv og det at leve på denne planet, som noget der går ud over den konventionelle opfattelse af, at det blot handler om livskvalitet. Det gøres konkret gældende, at statens "*forsøg på at beskytte og forbedre miljøet ... for nuværende og fremtidige borgere*" i henhold til artikel 18A i forfatningen har lidt stor skade på grund af de Sagsøgte, hvilket er tydeligt i lyset af indførslen, strandingen og ophugningen af Fartøjet. Således ses garantierne i forhold til retssikkerhed (artikel 31) og liv (artikel 32) her at være blevet alvorligt kompromitteret.

Via indgivne svarskrifter, skriftlige optegnelser og mundtligt afgivne anbringender har Sagsøgte nr. 17, Janata Steel Corporation (ophugningsværft) reageret på Sagsøgerens forskellige påstande.

Denne Sagsøgte, som er repræsenteret af et hold advokater anført af den ærede advokat, hr. Ahsanul Karim, anerkender, at Fartøjet blev indført i landet med henblik på ophugning. I denne anerkendelse fremsatte den Sagsøgte, at den britisk-baserede ekspert i stråleovervågning, Studsvik Limited, i 2016 udførte en inspektion af Fartøjet og certificerede, at Fartøjet var fri for forurening med NORM. Forud for indførslen af Fartøjet indhentede den Sagsøgte den 9. august 2016 et No Objection-certifikat vedrørende indførslen fra industriministeriet (bilag E). Efterfølgende ankom Fartøjet til Chittagong havn den 13. august 2016, og de relevante myndigheder, såsom toldmyndigheden, Bangladeshs flåde og styrelsen for eksplosivstoffer, udførte den nødvendige inspektion. Efter at have gennemgået rapporterne fra miljøstyrelsen, styrelsen for eksplosivstoffer og sikkerhedsrepræsentanterne, jf. et brev daterede den 16. august 2016, tillod industriministeriet således det pågældende Fartøjs stranding (bilagsserie G). Således blev Fartøjet bragt til stranding den 21. august 2016. Ifølge en afgørelse af 8. september 2016 udvidede industriministeriet efterfølgende sin tilladelse til også at gælde ophugning af Fartøjet, efter at man var tilfreds med alle de berørte myndigheders rapporter.

Det fremhæves, at et fempersonersudvalg bestående af repræsentanter fra miljøstyrelsen, styrelsen for eksplosivstoffer, Bangladeshs marineakademi, flåde og toldmyndigheden forud for udvidelsen af godkendelse til også at omfatte ophugning af Fartøjet gennemførte en grundig inspektion af Fartøjet den 13. august 2016.

Det erklæres i den forbindelse, at Sagsøgte nr. 17 påbegyndte ophugning af Fartøjet under streng overholdelse af den relevante lovgivning og under overholdelse af de relevante myndigheders strenge retningslinjer. Herunder blev især de relevante bestemmelser i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* vedrørende tilladelserne fra miljøstyrelsen styrelsen for eksplosivstoffer, toldmyndighederne, Bangladeshs flåde samt industriministeriet overholdt til punkt og prikke.

Sagsøgte nr. 17 er dog irriteret over, at et opsøgende journalistisk medie fra Danmark, Danwatch, som tilsyneladende var påvirket fra en side med interesse i sagen, den 15. oktober 2016 udgav en rapport, hvori man hævdede, at der muligvis havde været farligt affald til stede i Fartøjet. Det anføres, at artiklen beskrev de farlige miljøforhold i ophugningsindustrien som helhed i Bangladesh, og at den især understregede manglen på sikkerhedsforanstaltninger og beskyttelsesudstyr til arbejderne på ophugningsværfterne. Det anføres endvidere, at den ikke-statslige organisation Shipbreaking Platform på grundlag af den omtalte artikel fra Danwatch offentliggjorde en rapport på sin hjemmeside, hvori den hævdede, at Fartøjet muligvis havde været lastet med radioaktivt materiale. Sagsøgte nr. 17 finder det foruroligende, at Shipbreaking Platform, selvom Danwatch ikke fremkom med nogen påstande om radioaktive materialer, gik betydeligt længere og hævdede, at Fartøjet havde radioaktive materialer om bord, og påstod, at Bangladesh hverken havde midlerne eller teknologien til at fjerne eller sikkert opbevare sådanne radioaktive materialer.

På grundlag af den pågældende rapport siges det, at nogle Bangladeshiske aviser gik ud ad en spekulativ tangent, og således udgav *Daily Prothom Alo* den 5. november 2016 en rapport, hvori den "*blindt kopierede de spekulationer, der blev fremsat*" af Shipbreaking Platform.

Sagsøgte nr. 17's standpunkt er, at miljøstyrelsen ved sit notat af 5. november 2016 efter denne stribe af udgivelser pålagde den Sagsøgte at standse ophugningen af Fartøjet. Sagsøgte nr. 17 understreger, at der absolut intet grundlag var for, at miljøstyrelsen skulle standse ophugningen på den måde.

Det gøres gældende, at miljøstyrelsen nedsatte nipersonersudvalget den 7. november 2016, dvs. miljøstyrelsens 2. udvalg "*under stigende pres fra Shipbreaking Platform og dens kompagnoner*". Den 10. november 2016 pålagde miljøstyrelsen denne Sagsøgte at standse demonteringen af Fartøjet. Efterfølgende forhindrede styrelsen for eksplosivstoffer via et lignende brev af den 24. november 2016 den Sagsøgte i at fortsætte ophugningen indtil videre. Senere foretog MPI, BAEC og BAERA, anført af miljøstyrelsens 2. udvalg, en inspektion af Fartøjet, og MPI, BAEC og BAERA indgav deres rapporter til udvalget i januar 2017. Det gøres gældende, at BAEC's formand i et brev af 16. februar 2017 udsendte et sammendrag af miljøstyrelsens rapport, hvori formanden anførte, at der var blevet fundet en minimal mængde slam i det åbne rør, og at mængden af radioaktivitet var en smule højere end den acceptable mængde.

Han konkluderede endvidere, at de omtalte rør i betragtning af mængden af radioaktivt materiale fundet i slammet kunne fjernes sikkert og opbevares.

I mellemtiden holdt BAERA sammen med BAEC og miljøstyrelsen et møde den 25. april 2017, og på grundlag af rapporterne fra MPI, BAEC og BAERA samt anbefalingerne fra miljøstyrelsens 2. udvalg besluttede man, at der skulle nedsættes et udvalg bestående af en repræsentant fra HPRWMU, en repræsentant fra BAEC og en repræsentant fra miljøstyrelsen, og dette udvalg skulle træffe alle nødvendige foranstaltninger for at fjerne og håndtere det radioaktive affald, man havde fundet i Fartøjet. Som følge heraf nedsatte BAEC et udvalg på tre personer til at afgøre, hvad niveauet af radioaktivt materiale i Fartøjet var, og udfærdige en plan for fjernelse af det.

Den ærede advokat for Sagsøgte nr. 17, Ahsanul Karim, har gjort gældende, at den omtalte række af begivenheder gjorde helt åbenlyst, at Fartøjet aldrig indeholdt nogen radioaktive eller giftige materialer. Ahsanul Karim anerkender, at der blev fundet NORM i slammet i de indvendige olierør, hvilket dog automatisk forekom og samledes over årene som et biprodukt til den olie, der løb gennem rørene. Ahsanul Karim har i den forbindelse gjort sig store anstrengelser for at frembringe og fremlægge højt specialiseret teknisk forskningsmateriale til støtte for sine anbringender i den henseende. Han har desuden anført, at den mængde NORM, som blev fundet, var ubetydelig og fuldt ud inden for den acceptable standard, og at de blev fjernet under nøje overvågning af det udvalg, som var blevet dannet i samarbejde mellem BAEC, BAERA, miljøstyrelsen og andre.



Trods alle rapporter fra de relevante myndigheder om, at Fartøjet nu er frit for alt radioaktivt materiale, anfører Ahsanul Karim, at visse med stærk interesse heri, herunder Sagsøgeren, gør deres yderste for "*at skræmme myndighederne til at standse ophugningsprojekterne*". Idet han følger den samme argumentation og tankegang, forsøger Ahsanul Karim også at indprente for retten, at der heller ikke lader til at være nogen logisk grund til at søge assistance fra dyre udenlandske eksperter, som BELA har nedlagt påstand om i denne stævning.

Som svar på påstanden om, at importøren af Fartøjet fremsatte en falsk erklæring ved at erklære, at der ikke var nogen farlige materialer, herunder asbest, om bord, og at industriministeriet på grundlag af en falsk erklæring fra Sagsøgte nr. 17 udstedte et No Objection-certifikat vedrørende indførsel af Fartøjet MT Producer, anfører de ærede advokater Ahsanul Karim og Khairul Alam Chowdhury på vegne af Sagsøgte nr. 17, at MT Producer ikke er på Greenpeaces liste over giftige skibe. Det gøres endvidere gældende, at Sagsøgte nr. 17 ved en erklæring i overensstemmelse med regel nr. 3.1 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011*, jf. punkt 39 i den gældende *bekendtgørelse om importpolitik*, bekræftede, at det skrottede Fartøj ikke sejlede med nogen farlig last eller nukleare genstande om bord, og at No Objection-certifikatet således blev udstedt til indførsel af Fartøjet. Således anføres det, at – eftersom der ikke var nogen farlige materialer, såsom asbest/PCB/PVC, om bord som last – så blev der heller ikke afgivet nogen falsk erklæring. Det understreges opklarende, at indbyggede farlige materialer eller affaldsprodukter i henhold til *bekendtgørelsen om importpolitik* ikke skal tages i betragtning ved vurderingen af et skibs giftighed.

Ahsanul Karim har på dette tidspunkt gennemgået den lange liste af påstande fremsat af Sagsøgeren BELA, hvoraf hovedargumentet var, at det udvalg, som var bemyndiget til at inspicere Fartøjet ved ydre red, afgav en hemmeligt aftalt rapport, at repræsentanten for industriministeriet i modstrid med regel nr. 7.1 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* ikke var til stede ved inspektionen, og af det udpegede holds vurderingsrapport blev udarbejdet i al hast uden behørig udøvelse af skøn og i modstrid med flere forskellige love.

Ahsanul Karim gør som svar på dette gældende, at miljøstyrelsen i henhold til regel nr. 3.3 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* undersøger et fartøj for farligt affald og farlige materialer med undtagelse af indbyggede farlige og giftige materialer og udsteder et miljøgodkendelsescertifikat til det pågældende fartøj. Idet asbest er et materiale, der er indbygget i Fartøjet, var miljøstyrelsen således undtaget fra at foretage inspektion heraf i henhold til regel nr. 3.3.

Ahsanul Karim anfører endvidere opklarende, at industriministeriet ved brev af 11. august 2016 anmodede toldmyndighederne, miljøstyrelsen, styrelsen for eksplosivstoffer og ministeriets sikkerhedsstyrelse om at inspicere Fartøjet ved ydre red og gennemføre en inspektion i henhold til regel nr. 7 og 8 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* og udfærdige en inspektionsrapport. På baggrund af dette gør Ahsanul Karim gældende, at det – eftersom industriministeriets bemyndigede sikkerhedsstyrelse inspicerede Fartøjet – ikke er korrekt, at ministeriet repræsentant ikke foretog inspektion af Fartøjet.

Ahsanul Karim anfører endvidere, at BELA's beskyldning om, at det udpegede hold ikke besøgte og inspicerede Fartøjet er grundløs og udgør en fordrejning af fakta og lovgivningen. Han anfører, at det udpegede hold inspicerede Fartøjet på den efter lovgivningen foreskrevne måde. Han anfører, at lovgivningens parametre i denne henseende konkret er fastsat i regel nr. 3.3, hvorefter miljøstyrelsen ikke er bemyndiget til at foretage inspektion af indbyggede farlige materialer, og i regel nr. 8, hvorefter det udpegede hold skal vurdere et fartøj så vidt som er praktisk muligt. Ahsanul Karim anfører, at det faktisk ikke var praktisk muligt for det udpegede hold at se og inspicere hverken de indbyggede farlige materialer eller slammet i lastolierørene. På baggrund af ovenstående har Ahsanul Karim således anmodet retten om at anerkende, at der ikke var noget galt med inspektionsrapporten af 13. august 2016.

Idet han yderligere understreger, at BELA's beskyldning om, at det udpegede hold ikke undersøgte lastolierørene, er useriøs og grundløs, forklarer Ahsanul Karim, at slammet i lastolierørene fandtes på steder, som man ikke praktisk kunne undersøge uden først at demontere lastrørene, og at der ikke var grundlag for at demontere lastolierørene og undersøge dem, før der blev givet tilladelse til opskæring.

Som svar på den yderligere beskyldning om, at strandingstilladelsen – idet den var baseret på en ikke-perfekt og upålidelig inspektionsøvelse – også skal erklæres ulovlig, gør Ahsanul Karim gældende, at strandingstilladelsen også var lovlig, idet miljøstyrelsens vurderingsrapport var i fuld overensstemmelse med lovgivningen.

For så vidt angår beskyldningen om, at strandingstilladelsen blev afgivet i al hast uden behørig udøvelse af skøn, gøres det gældende, at regel nr. 9.7 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* forpligter industriministeriet til at afgive strandingstilladelse inden for to dage. Således var der ikke noget hastværk fra ministeriets side for at udstede strandingstilladelsen, der var blot et forsøg på at overholde lovgivningen til punkt og prikke. Desuden er det i punkt 3 i strandingstilladelsen anført, at M/S H. R. Ship Management Limited skulle fungere som sikkerhedsrepræsentant i ophugningsprocessen. Ahsanul Karim opfordrer ligeledes kraftigt retten til at anerkende, at Sagsøgte nr. 17 fortsat er fuldt rustet til at håndtere hele ophugningsprocessen, men at det af BELA rejste argument om, at Sagsøgte nr. 17 ikke skulle være i besiddelse af den rette viden eller kapacitet, er uvæsentligt eftersom processen skulle udføres under opsyn af H. R. Ship Management Limited.

Det er på dette tidspunkt, at retten har set sig nødsaget til at behandle det, den vil kalde "*regel nr. 15(gha)-paradokset*", som er fremkommet under de rivaliserende fremlæggelser om de krav til indførslen, som sagens parter har fremhævet.

Det er i regel nr. 15(gha) i *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsofhugning af 2011* fra miljøministeriet fastsat, at miljøstyrelsen ikke kan afgive nogen tilladelse<sup>2</sup> til skibsofhugning, medmindre der foreligger et certifikat fra det eksporterende lands myndigheder eller en specialiseret institution, som er bemyndiget hertil af det pågældende lands myndigheder, hvori det attesteres, at det pågældende fartøj er frit for farligt affald. Syeda Rizwana Hasan har vedholdende gjort gældende, at en certificering i henhold til regel nr. 15(gha) i dette tilfælde skulle have foreligget som beskyttelse mod indførsel af det giftige Fartøj.

<sup>2</sup> O.a.: Der står det samme på bengali som på engelsk i kildeteksten. Derfor udelades den ene forekomst her.

Ifølge Ahsanul Karim er problemet imidlertid, at regel nr. 15(gha) er baseret på en formodning om gensidighed, og idet der ikke er nogen gensidighed mellem Bangladesh og et udenlandsk/eksporterende land, som udfærdiger eller har lovgivning, der ligner regel nr. 15(gha), så vil der ikke være udsigt til, at myndighederne i noget eksporterende land vil være villige til endsige i stand til at udstede et sådant certifikat. Derfor er regel nr. 15(gha) ifølge Sagsøgte nr. 17 hverken implementerbar, gennemførlig eller eksigibel, og den er dermed redundant. Det springende punkt er, at certificering i henhold til regel nr. 15(gha) – selvom den er basal – er så vanskelig at definere, at det efter omstændighederne er umuligt at få en sådan.

I forbindelse med sin afdækning af de faktiske forhold omkring den afgivne ophugningstilladelse fremkommer Sagsøgte nr. 17, ejeren af Janata Steel Corporation, med den forklaring, at regel nr. 11 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* giver industriministeriet bemyndigelse til at afgive ophugningstilladelse uafhængigt af og uden henvisning til anden lovgivning. Ministeriet gav således ophugningstilladelse i medfør af et brev af 19. august 2016 med kopi til forskellige myndigheder, herunder miljøstyrelsen, og sidstnævnte fremsatte ikke nogen indsigelser om, at Sagsøgte nr. 17 ikke måtte foretage ophugning uden udtrykkelig godkendelse derfra. Desuden skrev skibsophuggerforeningen til miljøstyrelsen om at fritage værftet for at indhente en sådan tilladelse fra miljøstyrelsen. Sagsøgte nr. 17 fremhæver i denne forbindelse, at der er en tværministeriel afgørelse, som rent faktisk dispenserer for indhentelse af sådanne særskilte tilladelser fra miljøstyrelsen vedrørende ophugning af et fartøj.

Det understreges, at da miljøstyrelsen blev klar over, at der muligvis var NORM i Fartøjet, først via sit brev af den 13. november 2016 satte en stopper for ophugningen af Fartøjet. I sit brev af den 14. juni 2017 tillod miljøstyrelsen efterfølgende genoptagelsen af ophugningen af Fartøjet, således at BAEC ville kunne fastslå mængden af radioaktivitet, som det var ønsket efter en række tværministerielle møder. Miljøstyrelsens ophugningsordre af den 14. juni 2017 skal derfor ifølge Sagsøgte nr. 17 ikke ses som en særskilt, isoleret eller uforklarlig hændelse, sådan som BELA hævder, men derimod som resultatet af tværministerielle beslutninger, og som en del af en samlet struktur af forbundne handlinger fra myndighedernes side.

Sagsøgte nr. 17 bekræfter endvidere sit værfts tilstrækkelige og passende ophugningskapacitet, og påberåber sig sikkerhedsrapporten fra H. R. Ship Management Limited med henblik på at slå fast, at beskyldningerne fra Danwatch er useriøse. Desuden bekræfter Sagsøgte nr. 17, at regel nr. 17.19(e), 17.19(f), 17.20, 17.22(iv) og 17.22(vi) i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* er overholdt for så vidt angår viden om udstyr, brandbekæmpelsesmidler og sikkerhedsudstyr. Den sagsøgte forsikrer endvidere retten om, at tidligere inspektioner, som er udført regelmæssigt under industriministeriet og miljøstyrelsens ledelse, uden at der nogensinde har været rejst indsigelser, tydeligt bekræfter den Sagsøgtes stilling og forsikringer vedrørende dennes ophugningsværfts kapacitet i denne sammenhæng.

Retten har lagt alle foreliggende oplysninger og dokumenter og alle anbringender fremsat af alle parternes ærede advokater til grund og er foreløbig af den opfattelse, at denne sag har blotlagt systemiske mangler i reguleringen af ophugningsindustrien, som rent faktisk på forskellige måder er i modstrid med artikel 18A, 31 og 32 i Bangladeshs forfatning, *Bangladeshs miljøbevarelseslov af 1995 og 1997-regulativerne*, som er udstedt i medfør deraf, *regulativ om ophugning og genbrug af 2011, regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsophugning af 2011, Basel-konventionen, den internationale Hong Kong-konvention om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe, 1990* samt den af retten afsagte dom og de indeholdte pålæg i forbindelse med stævning nr. 7260 af 2008. Det er uomtvisteligt, at begge regulativer fra 2011 spiller en vigtig rolle i lovgrundlaget for ophugningsindustrien her i landet. Dette var faktisk hensigten med, at regulativerne blev udarbejdet på grundlag af rettens tidligere dom vedrørende stævning nr. 7260 af 2008. Drivkraften i den tidligere dom var at opfylde tidens behov for, eller snarere krav om, regulering af en yderst indbringende og lukrativ industri med henblik på dog at sikre overordnet beskyttelse af arbejdstagernes rettigheder og sikkerhed samt folkesundheden og miljøet. Hvor systemet tidligere tillod slaphed, sættes der med regulativerne nu strenge betingelser. Hvor der tidligere var en praksis med at efterkomme særlige interesser, indeholder lovens bud nu en beskyttelse mod at kunne skyde genvej og skødesløse forsøg på generel beskyttelse. Hvor den accepterede kultur tidligere var at holde menneskeliv og miljø som gidsel på det kommercielle alter og i en tøjlesløs jagt på profit, stiller det juridiske system nu krav om systemisk gennemsigtighed og ansvarlighed og udelukker enhver mulighed for at handle uden risiko for straf.

I overensstemmelse med kravene i dette juridiske system og som følge af de i nærværende sag fremlagte faktuelle oplysninger og omstændigheder har retten fundet det nødvendigt at gennemgå regulativerne og anden gældende lovgivning med en tættekam og er kommet frem til de nedenfor anførte konkrete konklusioner.

Således finder retten, at man med regel nr. 4 i industriministeriets *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* har gjort indlevering af en "*fortegnelse over farlige materialer om bord*" til en betingelse for indførsel med henblik på skrotning. Med regel nr. 3.1 og 4 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* gøres udarbejdelsen af en sådan fortegnelse da også obligatorisk forud for indførsel, hvilket i dette tilfælde har været forsøgt overholdt af Sagsøgte nr. 17 ved fremlæggelse af den ikke-verificerbare erklæring af 3. august 2016 fra Conquistador Shipping Corporation. Desuden blev det tilladt at indføre Fartøjet, ikke blot uden en erklæring fra staten eller myndighederne som påkrævet i henhold til regel nr. 15(gha) i *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsophugning af 2011*, men også uden en pålidelig og definitiv erklæring som påkrævet i henhold til *bekendtgørelsen om importpolitik* om at Fartøjet ikke sejler med noget giftigt eller farligt affald ud over de indbyggede giftige materialer. Den uundgåelige konklusion er derfor, at tilstedeværelsen i Fartøjet af giftige og farlige materialer, hvad enten de var indbyggede eller ej, bevidst har været holdt skjult eller gjort uklar af Sagsøgte nr. 17 på tidspunktet for indførslen.

Retten bemærker i forbindelse med ovenstående, at en *fortegnelse over farlige materialer/farligt affald* i henhold til internationale standarder er en fortegnelse over materialer, som er til stede i et skibs konstruktion, systemer og udstyr, og som kan være farlige for helbredet eller miljøet.



Hensigten er endvidere, at fortegnelsen skal være en rimelig fortegnelse over forventede eller kendte farer på tidspunktet for fortegnelsens udfærdigelse, og at den skal være tilstrækkeligt detaljeret til at opfylde ejerens behov. (Kilde: *A Guide to the Inventory of Hazardous Materials. Lloyd's Register Marine: Januar 2014*). En globalt anerkendt standard eller norm for en sådan oversigt kan endvidere udledes af *EU's forordning nr. 1257/2013*, hvorefter en *fortegnelse over farlige materialer* skal bestå af lister over

- (a) farlige materialer, som findes i skibets konstruktion eller udstyr, med en angivelse af deres placering og omtrentlige mængder;
- (b) en liste over driftsaffald, der findes om bord på skibet; og
- (c) en liste over last om bord på skibet.

Det er således tydeligt for retten, at regulativernes krav om udfærdigelse af en *fortegnelse over farlige materialer* forud for indførsel indebærer en obligatorisk fremlæggelse af troværdige, autentiske og let dokumenterbare erklæringer og certifikatet med en sandfærdig indikation af skrotskibets affaldsstrøm, herunder også indbygget affald, hvilket ikke kan opfyldes på grundlag af et i bedste fald overfladisk udfærdiget dokument eller i værste fald et forfalsket et, som det Conquistador Shipping Corporation fremlagde den 3. august 2016, jf. bilag E-1. I denne sammenhæng finder retten, at de Sagsøgte forsøg på at knytte en snæver betydning til udtrykket affald "*om bord*" (til at betyde affald, som kan transporteres på et skib i løs form!) er vildledende og ikke juridisk holdbar, særligt ikke når der findes kategoriske juridiske pålæg, som tillægger udtrykket en meget vidtgående og bred betydning i modsat retning.

Desuden kan det ikke nægtes, at regel nr. 15 i *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsofhugning af 2011* forbyder indførsel af fartøjer uden et affaldsfrihedscertifikat/førrensningscertifikat for skrotskibe, og med regel nr. 46.12 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* har man konkret gjort det til en lovovertrædelse af afgive "*falsk erklæring vedrørende et skib, der indeholder uhåndterbart farligt affald og farlige materialer*". Disse bestemmelser viser i sig selv, at disse krav er obligatoriske.

Det skal endvidere bemærkes, at mens *regulativ om ophugning og genbrug* definerer "*internationalt certifikat for fortegnelse over farligt affald/materiale*" (regel nr. 2(xv)) med henvisning til regeringens bekendtgørelse om importpolitik og internationale konventioner, som Bangladesh har ratificeret, definerer regulativet ikke *fortegnelse over farligt materiale om bord* særskilt og anderledes. Efter rettens opfattelse tillader, eller rettere nødvendiggør, det scenarie derfor, at en sådan fortegnelse skal leve op til de beskrivelser og standarder, som er globalt anerkendte, og som retten har anført ovenfor.

Retten bemærker, at Fartøjet endvidere er blevet indført uden den obligatoriske tilladelse fra BAERA, som er påkrævet i henhold til paragraf 11, 18 og 26 i *lov om kontrol med atomenergi af 2012* (og *1997-regulativerne*).

Disse forsømmelser og forglemmelser giver troværdighed til Sagsøgers påstand om, at dokumentet vedrørende Fartøjets affaldsstrøm (bilag E-1), som blev fremlagt på tidspunktet for ansøgningen om godkendelse til indførsel, er af tvivlsom oprindelse, at dets sandfærdighed er tvivlsom, og at det ikke blev behørigt undersøgt af industriministeriet forud for udstedelsen af importtilladelsen. Det har heller ikke undgået rettens opmærksomhed, at Fartøjet ikke blev behørigt inspiceret for indbygget farligt affald, hvilket tydeligt ses i den utilstrækkelige rapport fra fempersonersudvalget, som blev påvist af efterfølgende vurderinger foretaget af BAERA og MPI.

Ved tildeling af strandingstilladelse til Fartøjet "*efter særlig overvejelse*" er regel nr. 7 og 9 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* desuden blevet overtrådt, idet (i) ansøgningen om strandingstilladelse tydeligvis er blevet fremsendt uden noget troværdigt certifikat om, at Fartøjet ikke indeholdt nogen farlige materialer, og at der ikke var nogen original fortegnelse (regel nr. 7.2; regel nr. 9.1); (ii) industriministeriet lagde den fejlbehæftede rapport fra fempersonersudvalget til grund ved afgivelsen af strandingstilladelse; (iii) fempersonersudvalget ikke havde den obligatoriske repræsentation fra selve industriministeriet (en privat sikkerhedsrepræsentant kan ikke tildeles industriministeriets beføjelse, og regulativerne bemyndiger heller ikke industriministeriet til at uddelegere sin beføjelse; (iv) miljøstyrelsen ikke udstedte noget miljøgodkendelsescertifikat for Fartøjet som påkrævet i henhold til regel nr. 9.3 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011*; (v) Fartøjets dokumenter ikke blev fremsendt til BAERA/BAEC, lige som disse ikke verificerede/inspicerede Fartøjet; og (vi) Sagsøgte nr. 17 fik lov til at indføre Fartøjet uden at have omfattende og avanceret infrastruktur på sit værft til at håndtere de konstaterede mængder radioaktivt affald og andet farligt affald, behørigt uddannet personale samt foranstaltninger for skarp overvågning foretaget af BAERA/BAEC og miljøstyrelsen (regel nr. 9.9).

Det bemærkes endvidere fra de af Syeda Rizwana Hasan fremsatte anbringender, at i medfør af regel nr. 19.4 i *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsofhugning af 2011*, hvorefter det er påkrævet at foretage en vurdering af skrotskibes eksisterende farlige materialer/affald forud for indgivelse af en ansøgning om godkendelse til ophugning/demontering, nedsatte miljø- og skovministeriet ifølge en meddelelse af 6. marts 2014 et udvalg på otte medlemmer, som ved ydre red inspicerer fartøjer, som indføres som skrot, med henblik på at identificere, markere, indsamle prøver og udarbejde fortegnelser over farligt affald i fartøjerne. Udvalgets kommissorium vedrørende dette har følgende ordlyd:

"... Kommissorium. Ved indhentelse af No Objection-certifikat fra shippingministeriet eller skibsbygnings- og skibsgenbrugsnævnet (*Ship Building and Ship Recycling Board – SBSRB*) vedrørende skrotning af det skib, som ligger ved Chittagongs ydre red, skal skibet inspiceres på stedet: der skal udføres identifikation, markering, prøveindsamling samt fortegnelse over farligt affald.

Følgende forhold bør tages i betragtning i udvalgets rapport:

- (a) industriministeriets tilladelse til dokning;
- (b) mulighed for at give miljøgodkendelse fra miljøstyrelsen;
- (c) styrelsen for eksplosivstoffers kontrol med farlige materialer;
- (d) værftsejer som indfører skrotskibet; ..."

Et sådant udvalgs ekspertise og ressourcer bør absolut blive inddraget under de givne omstændigheder.

Mens det i regel nr. 3.3 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* er fastsat, at miljøstyrelsen ikke skal undersøge de farlige indbyggede og giftige materialer med henblik på afgivelse af miljøgodkendelsescertifikater, er det efter regel nr. 8 påkrævet, at miljøstyrelsen ikke desto mindre foretager en vurdering af et skrotskibs farlige affald, herunder også affaldsstoffer i konstruktionen, om bord, i lasten osv. og udsteder et miljøgodkendelsescertifikat, før strandingen gennemføres. Retten finder endvidere, at regel nr. 9.3, 15 og 18 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* samt regel nr. 19.4 og 19.5 i *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsophugning af 2011* desuden stiller krav om en detaljeret vurdering foretaget af miljøstyrelsen i forhold til skrotskibets farlige affald/materialer. Der er intet i det foreliggende, der viser, at disse bestemmelser nøje har været overholdt.

I denne sammenhæng og i betragtning af de Sagsøgtes argumentation vedrørende spørgsmålet finder retten, at selvom regel nr. 9.9 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* ikke specifikt omtaler FPSO'er, må det alligevel lægges til grund, at hensigten med den pågældende regel har været at regulere skrotskibe, der indeholder bestrålede materialer, således at indførsel af FPSO'er indeholdende radioaktive materialer/radioaktivt affald ikke desto mindre er omfattet af forbuddet mod indførsel af radioaktivt affald/radioaktive materialer.

Retten bemærker, at når alle kontroller i henhold til regel nr. 7, 8 og 9-9.6 er gennemført, er det efter regel nr. 9.7 bestemt, at strandingstilladelsen skal afgives inden for to dage. Denne tidsfrist må nødvendigvis forstås som en retningslinje, og det er på ingen måde påkrævet, at de nødvendige kontroller skal være gennemført på to dage uanset hvad, sådan som Sagsøgte nr. 17 har hævdet. Retten finder derimod, at tidsfristen på to dage gælder for havnemyndigheden, som vil skulle udstede en strandingstilladelse, men først efter at alle kontroller er behørigt gennemført af de relevante myndigheder, herunder miljøstyrelsen.

Tidsfristen kan ikke anses for at være ukrænkelig, slet ikke på bekostning af en behørig kontrolproces, som da ville gøre hele kontrolordningen værdiløs i sig selv. Det er desuden rettens opfattelse, at det at Sagsøgte nr. 17 påberåber sig udtrykket "*så vidt muligt*" for så vidt angår miljøstyrelsens inspektion af farligt affald/farlige materialer er misforstået, idet regel nr. 8 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* og regel nr. 19(4) i *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsofhugning af 2011*, når de læses sammen, stiller krav om en detaljeret vurdering af alt farligt affald/farlige materialer foretaget af miljøstyrelsen forud for afgivelse af tilladelse til stranding og ophugning.

Retten er ligeledes overbevist af Syeda Rizwana Hasans anbringender om, at industriministeriet afgav den omtvistede tilladelse til ophugning af Fartøjet i klar modstrid med paragraf 12 i *lov om miljøbevarelse af 1995*, regel 19(4) og (5), tillæg 11 og 12, til *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsofhugning af 2011*, regel 3.3, 11, 15 og 16 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* og ved at tilsidesætte de vilkår (nærmere bestemt vilkår (b) og (g)), som var anført i strandingstilladelsen. Der foreligger ingen oplysninger, som påviser eller indikerer, at der blev foretaget nogen formel vurdering af farlige materialer. Desuden blev der ikke udstedt noget miljøgodkendelsescertifikat vedrørende stranding og demontering af Fartøjet, som det ellers er påkrævet i henhold til paragraf 12 i *lov om miljøbevarelse af 1995*, regel nr. 3.3 i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011* og regel nr. 19.4 i *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsofhugning af 2011*.

Ligeledes blev der aldrig til miljøstyrelsen indleveret en erklæring om farligt affald i Fartøjet som påkrævet i henhold til regel nr. 19.4, tillæg 11, i *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsofhugning af 2011*.

På denne baggrund ser retten den skibsofhugningsplan, som er fremlagt som bilag 30 til det supplerende svarskrift fra Sagsøgte nr. 17, som et skødesløst forsøg på at producere en i bedste fald klippe-klistet tekst, som samtidig er et ufuldstændigt dokument, idet det ikke omfattede miljøstyrelsens godkendelse og ikke var godkendt af nogen relevant myndighed. Ophugningstilladelsen blev som nævnt givet uden, at man havde sikret sig registrering af arbejderne (regel nr. 11.vi i *regulativ om ophugning og genbrug af 2011*), uden en rimelig vurdering af farligt affald og farlige materialer (regel nr. 16.ii), idet der tydeligvis ikke var nogen omtale af NORM i de rapporter, som lå til grund for afgivelsen af tilladelsen til ophugning, hvilket indikerer, at der blev givet tilladelse til ophugning uden behørig brug af personlige værnemidler.

På baggrund af alle de ovennævnte ulovligheder, udeladelser, mangler og uoverensstemmelser finder retten, at alle tilladelser/godkendelser, som angiveligt blev afgivet vedrørende indførsel, stranding, ophugning/opskæring/demontering af Fartøjet, er mangelfulde både i form og indhold, lige som retten finder dem ulovlige, uden juridisk hjemmel og skadelige for offentlighedens interesse. Således erklæres omstændighederne omkring indførslen af Fartøjet i Bangladesh hermed som værende ulovlig transport af et giftigt skib ind på Bangladeshs territorium.

I det lys finder retten endvidere, at de afgørelser, som Sagsøgte nr. 17 har påberåbt sig, og som blev truffet på et tværministerielt møde den 4. januar 2017 (i øvrigt længe efter, at Fartøjet var blevet indført i landet), om at fritage skrotskibe fra at skulle indhente miljøstyrelsens tilladelse til ophugning i henhold til regel nr. 9 i *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsofhugning af 2011* er fuldstændig uden hold i lovgivningen. Idet et tværministerielt møde ikke har noget juridisk mandat til at dispensere fra gældende regler, finder retten, at den ukloge beslutning, som blev truffet efter anmodning fra skibsophuggerne i industriministeriets regi, var snæversynet, ulovlig og total blottet for nogen som helst juridisk gyldighed. Desuden finder retten, at rationalet bag denne beslutning, som Sagsøgte nr. 17 har påberåbt sig, om at "*det ikke er logisk at ansøge miljøstyrelsen om tilladelse til ophugning, efter at man har indhentet tilladelse fra industriministeriet til ophugning*", idet man ville "*undgå yderligere komplikationer*" ved også at spørge miljøstyrelsen, er symptomatisk for den systemiske elendighed, som plager reguleringen af skibsofhugning her i landet. Dette skyldes hovedsageligt den "*uafhængige og sideløbende*" beføjelse, som industriministeriet anser sig selv for at have ved at have to regulativer, hvis fortolkning er blevet konstrueret således, at industriministeriet gives større indflydelse og dermed får overtaget i alle forhold vedrørende skibsofhugningsbranchen. Det faktum, at folkesundheden og miljøet risikerer at lide skade som følge af dette, er begrædeligt.

Som følge heraf har denne praksis endvidere affødt en indførsel af "*beskidte*" fartøjer på trods af skarp juridisk kritik. Det er værd at bemærke, at der på trods af regulativernes mangelfuldhed ikke er noget i dem, som kan fortolkes som en bemyndigelse til en enkelt offentlig myndighed til at hjælpe en uautoriseret importør af bestrålet affald til at handle uden risiko for straf.



Mandatet er derimod tydeligvis at indføre objektive juridiske sanktioner, når sådanne ulovligheder foregår, uden sigte til at give fordele til nogen personer eller områder.

Retten bemærker, at omsiggribende systemiske mangler og forsømmelser har bidraget til utilstrækkelig forberedelse til miljømæssigt forsvarlig forvaltning af en hel række aktiviteter, såsom indførsel, stranding og ophugning af fartøjer som MT Producer. Det er rettens opfattelse, at nøje overholdelse af lokale såvel som internationale juridiske standarder, som er afledt af ovennævnte lovregler og multilaterale instrumenter sammenholdt med dommen vedrørende stævning nr. 7620 af 2008, ikke indeholder mulighed for lovlig indførsel af det pågældende Fartøj. Retten finder derfor, at den overvældende mængde ulovligheder, udeladelser, mangler og uoverensstemmelser, som har sat rammerne for afgivelse af visse tilladelser og godkendelser vedrørende indførsel, stranding, ophugning/opskæring/demontering af Fartøjet, er blottet for enhver lovlighed.

Denne sag har gjort retten opmærksom på scenariet med indførsler af farlige skrotskibe under tvivlsomme omstændigheder, hjulpet på vej af skibsophugningsbranchens generelt ugenomsigtige funktionsmåde her i landet. Til trods for de betragtelige fremskridt der er sket gennem sædvaneretlige domsafsigelser og lovgivningsmæssige indgreb med henblik på at håndtere dette problem, er det ikke desto mindre blevet afgørende nødvendigt med et indgreb fra rettens side i form af pålæg udstedt til de Sagsøgte på den nedenfor anførte måde.

Med denne øvelse ser retten sig selv som medbestemmende i en samarbejdsøvelse, hvor retten er en aktør i en flerdimensional strategi, der har til formål at gøre noget ved en systemisk ubalance, nøjagtig sådan som dommer Bhagwati forestillede sig i det tidligere anførte citat.

Idet den generelt finder realitet i Sagsøgerens begæring og substans i den foreløbige kendelse, finder retten, at indførslen af det skrottede Fartøj i landet på denne måde, er i strid med den gældende lovgivning og de juridiske pålæg, særlig i fraværet af et grundfæstet, bæredygtigt og miljømæssigt forsvarligt forvaltningssystem. Indførsel af denne slags kendes derfor ulovlig. Det bliver bydende nødvendigt at pålægge regeringen/myndighederne fremover i denne sammenhæng strengt at regulere drift og operation for kontantopkøbere og certificeringsagenter mht. forrensning og affald ved at forsyne dem med alle nødvendige oplysninger og underlægge dem den strengeste kontrol og de nødvendige juridiske sanktioner. Dette kan for eksempel opnås ved etablering af en enhed til kontrol af oplysninger, hvor alle personer og virksomheder, som er involveret i denne form for handel og transaktioner er forpligtet til at lade sig registrere, således at enhver kan tjekke deres generalieblad og tidligere transaktioner.

Det bliver lige så bydende nødvendigt, at regeringen/myndighederne indfører yderligere regulering af indførsel af skrotskibe fra "*sort-/grålistede lande*" for dermed at sikre, at alle fremtidige indførsler af skrotskibe foretages i fuld overensstemmelse med kravet om forudgående og informeret samtykke i *Basel-konventionen* og i overensstemmelse med de konkrete pålæg, som allerede blev udstedt i dommen vedrørende stævning nr. 7260 af 2008.

I lyset af den større og altoverskyggende offentlighedsinteresse i denne sag pålægges miljøstyrelsen hermed at sikre, at intet skrotskib indføres i Bangladesh og tillades at blive strandet ved et værft, som ikke fuldt ud opfylder betingelserne i et miljøgodkendelsescertifikat, uden at der foreligger et behørigt certifikat vedrørende forrensning samt behørig kontrol som påkrævet i henhold til regulativerne, og at ingen tilladelse til ophugning gives til et fartøj uden behørig vurdering af det farlige affald i medfør af regel nr. 19.4 i *regulativ om håndtering af farligt affald og affald fra skibsofhugning af 2011* i særdeleshed.

I betragtning af virkeligheden derude og udviklingen i forhold til beslutninger truffet af forskellige myndigheder sammen fra forskellige udvalgsmøder og anbefalinger som beskrevet og undersøgt ovenfor, bestemmes det hermed, at

(i) i forlængelse af en handlingsplan, skal der udarbejdes af BAEC's enhed for sundhedsforhold og håndtering af radioaktivt affald (*Health Physics and Radioactive Waste Management Unit – HPRWMU, Savar*), skal der gennemføres en gennemgribende strålingsundersøgelse af 100 procent af Fartøjets areal i fælles regi af BAEC, BAERA og MPI samt et særligt nedsat hold, som det allerede blev beskrevet i de udvalgs- og ekspertrapporter, som blev udfærdiget i den henseende;

(ii) de demonterede rør indeholdende slam, som man allerede ved indeholder naturligt forekommende radioaktive materialer (NORM), bør oprenses i henhold til HPRWMU's retningslinjer og under HPRWMU's tilsyn;

(iii) der efter dekontaminering skal gennemføres yderligere en strålingsundersøgelse, som skal munde ud i en rapport til BAERA, hvori i der særligt anføres mængden af kontamineret slam, og hvori der ligeledes redegøres for metoden til endelig bortskaffelse af både de kontaminede rør og slammen i henhold til HPRWMU's retningslinjer;

(iv) denne undersøgelse også skal omfatte tests eller prøver af mudder, vand og havliv i nærheden af Fartøjet;

(v) ved denne aktivitet skal være mindst én seniorforsker eller forskningsdirektør fra HPRWMU engageret på fuld tid;

(vi) dekontaminering og bortskaffelse skal foretages og udføres under hensyntagen til de relevante bestemmelser i regulativet om atomsikkerhed og strålingskontrol af 1997, som blev bekendtgjort med hjemmel i paragraf 16 i loven om atomsikkerhed og strålingskontrol af 1993;

(vii) den ovenfor anførte undersøgelse og deraf følgende processer skal gennemføres for Sagsøgte nr. 17's regning. Enhver deltagelse fra denne Sagsøgtes side i undersøgelsen, demonteringen og de deraf følgende processer, som de andre deltagende institutioner måtte vurdere nødvendige, skal omtales tydeligt i den handlingsplan, som HPRWMU udfærdiger, men Sagsøgtes rolle skal udtrykkeligt udelukkende ses som en tilsynsførende og overvågende rolle uden aktiv involvering fra den Sagsøgtes side; og

(viii) enhver overvejelse af tildeling af godkendelse af indførsler i fremtiden skal være baseret på den undersøgelse, som MPI eller en anden institution af lignende status og kapacitet udfærdiger.

Retten har noteret sig, at miljødirektøren, mens sagen har verseret, har fornyet miljøgodkendelsen til Sagsøgte nr. 17's ophugningsværft både for 2018-2019 og for 2019-2020. I den forbindelse bestemmes det herved, at Sagsøgte nr. 17 straks skal ophøre med enhver enkeltstående og individuel ophugningsaktivitet på værftet indtil den 1. februar 2020, hvor den nuværende certificerings gyldighedsperiode udløber. Yderligere fornyelse af miljøgodkendelsen skal være betinget af resultatet af strålingsundersøgelsen af Fartøjet som ovenfor bestemt samt af gennemførelsen af den ligeledes tidligere bestemte demontering, dekontaminering og bortskaffelse. Der skal lægges særligt mærke til betingelse nr. 14 i certificeringen, som foreskriver pålæggelse af ansvar og betaling af erstatning (godtgørelse) i overensstemmelse med princippet om, at forureneren betaler, såfremt værftets aktiviteter findes at have været til skade for offentlighedens interesse og at have haft en negativ generel indvirkning på miljøet.

Den oprindeligt afsagte foreløbige kendelse gennemføres således med ovenstående observationer og pålæg.

Forbudsdommen, som oprindeligt blev afsagt den 29. august 2017, bliver følgelig hermed ophævet.

Før vi slutter helt, vurderer retten dog, at det er på sin plads at tilføje et efterskrift. Selvom det ikke er direkte forbundet med det juridisk resultat af ovennævnte sag, var der et forhold, som breder sig over flere forskellige kompetenceområder, som retten blev opmærksom på et meget sent tidspunkt i sagen. Retten er blevet gjort opmærksom på det enorme omfang og alvoren af resultatet af den grænseoverskridende transport af Fartøjet, som kulminerede med dets indførsel i Bangladesh.

Denne sags faktuelle dimension blev afspejlet i rettens kendelse af den 5. august 2018:

*"Ved sit supplerende svarskrift af 30. juli 2018, fremlagde Sagsøgte nr. 7, generaldirektøren for miljøstyrelsen, udviklingen i Det Forenede Kongerige siden juni 2017. Denne fremgår som følge af, at den britiske miljøstyrelse søgte juridisk assistance fra de relevante myndigheder i Bangladesh i medfør af paragraf 7(5) i lov om internationalt samarbejde om kriminalitet af 2003 vedrørende afskibningen af fartøjet MT Producer fra Det Forenede Kongerige til Bangladesh i maj 2016 med henblik på ophugning. Der er angiveligt begået visse strafbare handlinger i forbindelse med denne transport. I forbindelse hermed sendte den britiske miljøstyrelse en retsanmodning til Bangladeshs indenrigsministerium den 19. juni 2017 og fremsendte ligeledes den 30. juni 2017 en kopi af retsanmodningen til U.K. Central Authority, International Criminality Unit, Home Office, London.*

*Det britiske indenrigsministerium skrev derefter til det bangladeshiske indenrigsministerium den 14. juli 2017, hvor man videresendte miljøstyrelsens tidligere henvendelse. Det supplerende svarskrift fra Sagsøgte nr. 7 anfører yderligere korrespondance mellem det bangladeshiske indenrigsministerium og skov- og miljøministeriet i starten af 2018, hvori man iværksatte tiltag til i hast at indsamle oplysninger om forskellige aspekter vedrørende indsejlingen af MT Producer i Bangladeshs territorialfarvande.*

*Den ærede advokat for Sagsøgte nr. 17, Ahsanul Karim, har i dag oplyst retten om miljøstyrelsens henvendelse af den 25. juli 2018 til hans klient på baggrund af ovenstående udvikling, hvori der anmodes om oplysninger om købet af fartøjet MT Producer. Sagsøgte nr. 17 blev bedt om at behandle anmodningen omgående, og retten anmodes nu om udsættelse for at gøre det muligt at prioritere et svar på miljøstyrelsens anmodning. Ahsanul Karim anfører, at det materiale, der fremlægges som svar på miljøstyrelsens henvendelse, skal bekræfte og yderligere styrke hans klients stilling som værende uden for mistanke ud fra de faktiske forhold i nærværende sag. Det er dog afgørende, som Ahsanul Karim anfører, at Sagsøgte nr. 17 skal gives tid til at håndtere den officielle henvendelse så grundigt som muligt, før realitetsforhandlingerne i sagen kan genoptages. I den forbindelse anmoder han om udsættelse med dispensation til at vende tilbage en uge efter den lange ferie.*

*I lyset af ovenstående omstændigheder tager retten denne begæring til følge og giver den ønskede udsættelse, således at denne sag bringes frem som en delvist behandlet sag den 8. oktober 2018."*

Retten bemærker, at ovennævnte scenarie drejer sig om visse strafbare handlinger, som muligvis er begået i Det Forenede Kongerige i forbindelse med afskibningen af Fartøjet fra Det Forenede Kongerige til Bangladesh i maj 2016. Som anført i kendelsen ovenfor er de britiske myndigheder i kontakt med de tilsvarende bangladeshiske med henblik på indsamling af oplysninger om sagen. Som følge heraf har miljøstyrelsen været i kontakt med Sagsøgte nr. 17 med henblik på at få oplysninger om købet af Fartøjet. Den Sagsøgte anmodede retten om udsættelse, så Sagsøgte kunne besvare miljøstyrelsens henvendelse så udførligt som muligt.

Det skal bemærkes, at den britiske miljøstyrelse den 19. januar 2017 fremsendte en retsanmodning i medfør af paragraf 7(5) i *den britiske lov om internationalt samarbejde om kriminalitet af 2003*, idet der var mistanke om, at der var begået noget ulovligt i forbindelse med transporten af Fartøjet til ophugning i maj 2016. De foreliggende oplysninger viser, at sådanne undersøgelser i Det Forenede Kongerige kan medføre tiltale for brud på *bekendtgørelse om grænseoverskridende transport af affald af 2007* og/eller bestemmelserne om rettidig omhu i paragraf 34 i *miljøbeskyttelsesloven af 1990*. Med *bekendtgørelsen om grænseoverskridende transport af affald* gøres det til en strafbar handling for en person at overføre affald (herunder også et skrotskib til ophugning) fra Det Forenede Kongerige under omstændigheder, der vurderes som "*ulovlig trafik*" i henhold til *forordning (EF) nr. 1013/2006 om overførsel af affald*. Selvom det fremgår af det supplerende svarskrift fra Sagsøgte nr. 17, at myndighederne i Bangladesh ikke har fundet nogen ulovligheder ved *indførslen* af Fartøjet i Bangladesh, er den pågældende britiske myndighed på sin side dog i øjeblikket i gang med at undersøge sagen i forhold til salg og transport (eksport) af Fartøjet fra Det Forenede Kongerige.

Ovenstående udvikling har været ganske åbenbarende for retten. Det retssystem, som vi har behandlet ovenfor, er – som det tydeligt fremgår af den igangværende efterforskning i Det Forenede Kongerige – afhængigt af gensidighed og en indbyrdes forbindelse og gensidig afhængighed mellem lokal og international ret. Denne gensidighed opnås bedst ved konsistens i standarder og handlemåder. Retten har rigelig grund til at mene, at det bangladeshiske retssystem, som i denne sammenhæng er præget af to konkurrerende lovgrundlag, dvs. regulativerne, lider under en generel ansvarsløshed, inkonsekvens og praktisk ringeagt for en streng overholdelse af de internationale lovgivningsmæssige standarder, hvor man ignorerer lovgivningsmæssige og officielle erklæringer om det modsatte. Retten bemærker, at der tolereres uregelmæssigheder ved indførelse, stranding og ophugning samt en tendens til at dække over det, hvis noget går galt. Det er rettens opfattelse, at en fælles indsats fra alle sider, herunder også domstolene, for at opnå en tættere overensstemmelse i den bangladeshiske praksis inden for skibsophugning med stadigt skrappe og mere restriktive internationale standarder er den eneste vej frem, hvis en branche som denne skal kunne operere bæredygtigt inden for Bangladeshs grænser. Set fra et forfatningsretligt synspunkt er det rettens opfattelse, at ethvert lovgivnings- og retshåndhævelsessystem, som kommer til kort i forhold til de gældende standarder, vil gøre det tværgenerationelle løfte i forfatningens artikel 18A om et beskyttet og forbedret miljø temmelig hul, og garantierne til borgerne i artikel 31 og 32 om liv levet i retssikkerhed ville være illusoriske.



Således gør retten – idet den gentager ovennævnte kendelse om gennemførelse af den foreløbige kendelse med visse observationer og pålæg – de berørte parter og andre, som er engageret og involveret i ophugningsindustrien her i landet, opmærksomme på én ting. Nemlig at domstolene ikke vil tolerere en åbenlys og overlagt tilsidesættelse af de juridiske og lovgivningsmæssige rammer for ophugningsindustrien, som når der iværksættes et angreb mod de forfatningsmæssige garantier med skurkagtige og forsætlige handlinger som i denne sag. Både dommen vedrørende den tidligere stævning nr. 7260 af 2008 og den nærværende skal af alle parter læses som retslige diktater afsagt med det formål at afføde en kultur præget af beskyttelse og lovoverholdelse, som vil gøre det muligt at udnytte det fulde potentiale, der ligger i det grundlæggende forfatningsretlige princip, der er nedfældet i forfatningens artikel 18A.

Der afsiges ingen kendelse om sagsomkostninger.

Denne dom og kendelse er til øjeblikkelig afsigelse.

**Syed Refaat Ahmed**

**Dommer Md. Salim**

**Jeg er enig.**

**Md. Salim**

Renskrevet af: [Sign.] [Ulæseligt] 26.02.2020

Læst af: [Underskrift.]

[Stempel]

Gennemgået af: [Sign.]

[Sign.]

Klargjort af: [Sign.]

[Sign.]

[Sign.]

[Stempel]

[Stempel]