



Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Den 7. marts 2017

Miljø- og fødevarerministerens besvarelse af spørgsmål nr. 2 til L 110, forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om miljøbeskyttelse og lov om sikkerhed til søs (Implementering af dele af Hongkongkonventionen) stillet den 25. januar 2017 på vegne af Søren Egge Rasmussen (EL).

**Spørgsmål nr. 2 til L 110**

”Vil ministeren, som teknisk bistand, udarbejde et ændringsforslag, der sikrer, at danske rederier og danskejede skibe forpligtiges til at anvende de faciliteter, der er opført på bilaget til EU’s forordning om skibsophugning?”

**Svar**

Jeg forstår spørgsmålet således, at der ønskes et ændringsforslag, hvorefter danske rederier og danskejede skibe skal forpligtiges til at anvende ophugningsanlæg, der er optaget på den europæiske liste, jf. forordningens artikel 16.

Et ændringsforslag med det anførte indhold vil kunne udformes på følgende måde:

**”Ændringsforslag  
til**

**L 110 om forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om miljøbeskyttelse og lov om sikkerhed til søs  
(Implementering af dele af Hongkongkonventionen)**

Af><, tiltrådt af><

Til titlen

**1) Undertitlen** affattes således:

”(Implementering af dele af Hongkongkonventionen og særregler for danskejede, udenlandske skibe)”

[Præcisering af lovforslagets undertitel som følge af ændringsforslag nr. 2]

Til § 1

**2)** Efter nr. 4 indsættes som nyt nummer:

”**01.** Efter § 33 a indsættes i *kapitel 10*:

”**§ 33 b.** Miljø- og fødevarerministeren kan fastsætte regler, der sikrer, at danskejede udenlandske skibe kun må ophugges på anlæg, der er optaget på den europæiske liste i henhold til EU-forordningen om ophugning af skibe.””

[Pligt til at anvende bestemte ophugningsanlæg]

**3) Nr. 10** affattes således:

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

[Straf for overtrædelse af regler udstedt i medfør af den foreslåede § 33 b]

## Bemærkninger

### Til nr. 1

Den foreslåede ændring i nr. 2 indebærer, at lovforslaget herefter - udover lovændringer som følge af implementering af Hongkongkonventionen - også indeholder en bemyndigelse til særregler for danskejede udenlandske skibe. Derfor foreslås undertitlen ændret.

### Til nr. 2

Det foreslås, at miljø- og fødevareministeren får bemyndigelse til at fastsætte regler, hvorefter danskejede udenlandske skibe kun kan ophugges på anlæg, der er optaget på den europæiske liste i henhold til EU-forordningen om ophugning af skibe (skibsophugningsforordningen), jf. forordningens artikel 16.

Havmiljøloven finder anvendelse på danske skibe og skibe, der befinder sig på dansk søterritorium. Endvidere finder loven anvendelse på udenlandske skibe, der befinder sig i og uden for de eksklusive økonomiske zoner, i det omfang det er foreneligt med international ret.

Udtrykket "danske skibe" skal forstås i overensstemmelse med skibsregistreringslovens og sølovens regler herom. Det indebærer, at det formelle registreringsforhold er afgørende for, om et fartøj anses som dansk. Et skib kan således være ejet af et dansk selskab uden af den grund at være "dansk". Det er tilfældet, hvis skibet sejler under et andet lands flag. Dermed er skibet et udenlandsk skib.

Dette er i overensstemmelse med havretskonventionens artikel 91, stk. 1, hvoraf det fremgår, at skibe har den nationalitet, hvis flag de er berettiget til at føre.

I henhold til havretskonventionens artikel 92, er skibe kun berettiget til at sejle under én stats flag, og bortset fra de undtagelsestilfælde, som udtrykkeligt er hjemlet ved internationale overenskomster eller i havretskonventionen, er de på det åbne hav alene undergivet denne stats jurisdiktion.

I henhold til havretskonventionens artikel 94 om flagstatens pligter, skal enhver stat effektivt udøve sin jurisdiktion og kontrol i administrative, tekniske og sociale anliggender over skibe, som fører dens flag.

Om artikel 94 udelukker, at andre end flagstaten kan fastsætte regler for skibet, er ikke afklaret. Det er ligeledes uafklaret, om artikel 94 udelukker en adfærdsregulering af danske ejere af udenlandske skibe.

Havmiljøloven regulerer i dag kun i begrænset omfang udenlandske skibe, og kun i det omfang, de overtræder lovens regler, imens de befinder sig på dansk søterritorium eller i den eksklusive

økonomiske zone. Et udenlandsk skib kan dog f.eks. forfølges i umiddelbar forlængelse af overtrædelsen til havområder, der ligger længere væk fra den danske kyst. Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.3 i de almindelige bemærkninger til lovforslag L 158, Folketingstidende-2005-06, om forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, straffeloven og lov om ændring af en række love på miljøområdet (Præcisering af reglerne om retsforfølgning af udenlandske skibe, skærpelse af straffe for miljøkriminalitet m.v.).

Havmiljølovens nuværende regulering af udenlandske skibe er i overensstemmelse med havretskonventionens bestemmelser om håndhævelse fra henholdsvis havnestaternes og kyststaternes side.

Med det fremsatte ændringsforslag vil der være hjemmel i havmiljøloven til også at fastsætte regler om, hvor udenlandske skibe skal ophugges, forudsat at skibet er danskejet.

Eftersom der primært vil være tale om en regulering af udenlandske skibe, der på ophugningstidspunktet befinder sig uden for den danske eksklusive zone, forudsætter udnyttelse af bemyndigelsen, at der foretages en nærmere analyse af bestemmelsens forenelighed med international ret, jf. herved også havmiljølovens § 2, stk. 1, nr. 6. Den nærmere analyse heraf er endnu ikke gennemført.

Skibsophugningsforordningen fastlægger allerede, hvor skibe, der sejler under en EU medlemsstats flag, skal ophugges (på anlæg optaget på den europæiske liste). Der vil derfor ved udmøntning af bemyndigelsen ikke kunne fastsættes regler om, hvor danskejede skibe, der sejler under en EU medlemsstats flag, skal ophugges.

Skibsophugningsforordningen finder anvendelse på skibe, der sejler under en EU medlemsstats flag, med undtagelse af

- a) krigsskibe, marinehjelpekibe eller andre skibe, der ejes eller drives af et land, og som på det pågældende tidspunkt kun anvendes i statens tjeneste til ikke-kommercielle formål
- b) skibe med en tonnage på under 500 bruttotonnage og
- c) skibe, der i hele deres driftstid kun sejler i farvande, der hører under højhedsområdet eller jurisdiktionen for den medlemsstat, hvis flag skibet sejler under.

Det foreslås, at regler fastsat medfør af § 33 b også kun skal omfatte den type skibe, som forordningen gør.

Spørgsmålet om, hvorvidt et skib kan anses som danskejet, skal forstås i overensstemmelse med sølovens regler herom. I henhold til sølovens § 1, stk. 2, anses som dansk ejer: Danske statsborgere, danske statsinstitutioner og kommuner, samt juridiske personer, som er oprettet i medfør af dansk lovgivning eller registreret som danske selskaber, stiftelser eller foreninger her i landet. I henhold til sølovens § 1, stk. 3, anses partrederier for danskejede, hvis mindst halvdelen af partrederiet ejes af fysiske eller juridiske personer, som er omfattet af lovens § 1, stk. 2, og den bestyrende reder opfylder betingelserne i lovens § 1, stk. 2.

Som det fremgår, vil der ved udmøntning af den foreslåede § 33 b blive fastsat regler, som danskere, herunder danske juridiske personer, skal overholde, også når skibene befinder sig uden for den danske stat.

Det foreslås med ændringsforslaget, at der også i regler, der udstedes efter den foreslåede nye § 33 b, kan fastsættes bestemmelser om straf. Det bemærkes i den forbindelse, at det følger af straffelovens § 8, nr. 3, at der er dansk straffemyndighed for handlinger, som foretages uden for den danske stat, uden hensyn til hvor gerningsmanden hører hjemme, når handlingen krænker en forpligtelse, som det ifølge lov påhviler gerningsmanden at iagttage i udlandet.

Når der er fastsat regler, hvorefter danskejede udenlandske skibe kun kan ophugges på anlæg, der er optaget på den europæiske liste i henhold til skibsophugningsforordningen, jf. forordningens artikel 16., vil det således være strafbart at krænke denne forpligtelse ved at lade sit danskejede udenlandske skib ophugge på et anlæg, der ikke er optaget på den europæiske liste, og straffesager om overtrædelse af forpligtelsen kan pådømmes ved danske domstole.”

-----

Ophugning af skibe er en international problemstilling, som kræver internationale løsninger. Jeg mener ikke, at vi kommer langt med national enegang på en global problematik, og jeg støtter derfor ikke forslaget.

Jeg mener derudover ikke, at det er ophugningsstedet alene, der sikrer, at ophugningen kan ske på en sikker og miljømæssig forsvarlig måde. Også skibets forberedelse på ophugningen spiller en rolle. Som eksempel kan nævnes pligten til at udarbejde en fortegnelse over farlige materialer, hvor de farlige stoffer, der findes i skibets konstruktion eller udstyr, identificeres med angivelse af deres placering og omtrentlige mængder.

Det bemærkes i øvrigt, at den foreslåede bemyndigelse kun kan bruges, hvis udmøntningen er forenelig med international ret. Forslaget bryder således med flagstatsprincippet.

Esben Lunde Larsen

/

Michel Schilling