

## Forslag

til

Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om straffeloven, lov om ændring af en række love på miljøområdet og lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om vandløb, lov om sommerhuse m.v. og forskellige andre love<sup>1</sup>

(Synliggørelse af FN's Havretskonventions artikel 220, grov miljøkriminalitet, klassifikationselskaber, skærpede bøder m.v. )

### § 1

I lov nr. 476 af 30. juni 1993 om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. (Udfyldes), foretages følgende ændringer:

1. § 5 affattes således:

”§ 5. Ved søterritoriet forstås i denne lov ydre og indre territorielt farvand, jf. lov om afgrænsning af søterritoriet.

*Stk. 2.* Ved ydre territorielt farvand forstås de områder af havet, som indadtil er begrænset af de til enhver tid gældende basislinier og udadtil er begrænset af linier trukket således, at afstanden fra ethvert punkt på disse linier til det nærmeste punkt på basislinien er 12 sømil (22.224 m), jf. lov om afgrænsning af søterritoriet.

*Stk. 3.* Ved indre territorielt farvand forstås de vandområder såsom havne, havneindløb, rede, bugter, fjorde, sunde og bæltter, som er beliggende inden for de til enhver tid gældende basislinier, jf. lov om afgrænsning af søterritoriet.

*Stk. 4.* Ved eksklusive økonomiske zoner forstås i denne lov havområder uden for og stødende op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinier, jf. lov om eksklusive økonomiske zoner.

*Stk. 5.* Ved Østersøområdet forstås i denne lov Østersøen, Den botniske Bugt, Den finske Bugt, Sundet, Bælterne samt Kattegat indtil breddeparallelle 57°44,8'N gennem Skagen.

---

<sup>1</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF, (EF-Tidende 2002 nr. L 208, side 10-27) og dele af Rådets direktiv 92/43/EF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vildedyr og planter (habitatdirektivet), (EF-Tidende 1992 nr. L 206, side 7), samt Rådets rammeafgørelse 2004 af 12. juli 2005 om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe, (EF-Tidende 2005 nr. L (udfyldes), side (udfyldes)).

*Stk. 6.* Ved Nordsøområdet forstås den egentlige Nordsø samt andre havområder inden for følgende grænser:

- a) Nordsøen syd for den 62. nordlige breddegrad og øst for meridianen 4°V.
- b) Skagerak afgrænset i syd af breddeparallellen 57°44,8'N gennem Skagen.
- c) Den engelske Kanal og adgangsvejene hertil øst for meridianen 5°V. og nord for breddeparallellen 48°30'N.”

**2.** I § 26 indsættes efter stk. 3 som nye stykker:

”*Stk. 4.* Tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale må ikke meddeles, hvis optagningen, transporten eller dumpningen i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter vurderes at skade et Natura 2000-områdes integritet.

*Stk. 5.* Miljøministeren kan i særlige tilfælde tillade fravigelse af beskyttelsen efter stk. 4.”

Stk. 4-6 bliver herefter stk. 6-8.

**3.** I § 26, *stk. 4*, der bliver *stk. 6*, ændres ”*stk. 2 og 3*” til: ”*stk. 2-4*”, og efter ”havbundsmaterialet” indsættes: ”, herunder udarbejder en miljøkonsekvensvurdering, jf. *stk. 4*”.

**4.** I § 28, *stk. 1*, indsættes efter ”ansøgningens indhold,”: ”om miljøkonsekvensvurdering, herunder om inddragelse af offentligheden,”.

**5.** § 35, *stk. 6*, affattes således:

”*Stk. 6.* I tilfælde af særligt alvorlige og omfattende forureninger kan forsvarsministeren bestemme, at sanering af kyststrækninger og bekæmpelse af forurening i havne skal ledes af forsvarsministeren eller andre myndigheder, som ministeren bemyndiger dertil.”

**6.** I § 40 indsættes som *stk. 2*:

”*Stk. 2.* Miljøministeren kan fastsætte regler om forhold, som afskiberen skal iagttage ved transport af farligt eller forurenende gods ombord på skibe.”

**7.** § 42, *stk. 2*, affattes således:

”*Stk. 2.* For udenlandske skibe, der har foretaget en udtømning eller udledning i ydre territorialt farvand, kan beføjelserne i *stk. 1* kun udøves såfremt kriterierne i § 63, *stk. 2*, er opfyldt. For

udenlandske skibe, der har foretaget en udtømning eller udledning i den eksklusive økonomiske zone, kan beføjelserne i stk. 1 kun udøves såfremt kriterierne i § 63, stk. 3, er opfyldt.”

**8.** § 43, stk. 4 og 5, affattes således:

”Stk. 4. Beføjelserne i stk. 1, kan kun udøves over for udenlandske skibe, der har foretaget en udtømning eller udledning i ydre territorialt farvand, såfremt kriterierne i § 63 b, stk. 4, er opfyldt.

Beføjelserne i stk. 1, kan kun udøves over for udenlandske skibe, der har foretaget en udtømning eller udledning i den eksklusive økonomiske zone, såfremt kriterierne i § 63 b, stk. 5, er opfyldt.

Stk. 5. Beslutning om forbud eller påbud efter stk. 1-3 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller den for platformen ansvarlige eller ejeren eller brugeren af skibet eller platformen skriftligt med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted. Forbud eller påbud kan meddeles mundtligt, men skal snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt.”

**9.** I § 44, stk. 1, indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

”Stk. 2. Forsvarsministeren kan fastsætte nærmere regler om de i stk. 1 nævnte udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, som skibets ejer skal afholde.”

Stk. 2-3 bliver herefter stk. 3-4.

**10.** I § 44, stk. 3, der bliver stk. 4, ændres ”stk. 2” til: ”stk. 3”.

**11.** § 45, stk. 2, affattes således:

”Stk. 2. Tilsynsmyndighederne eller den myndighed der af disse myndigheder er bemyndiget hertil, og politiet har mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til et skib, platform samt offentlige og private ejendomme og lokaliteter for at udføre tilsynsopgaver efter loven eller regler udstedt i medfør heraf eller forordninger på lovens område. Tilsynsmyndighederne har herunder adgang til at foretage undersøgelser, udtage prøver, fotografere, kopiere eller medtage dokumenter samt medtage andre genstande uden vederlag. Kvittering for medtagne genstande skal udleveres. Tilsynet må ikke medføre unødigt forsinkelse eller unødigt udgift for skibet eller platformen.”

12. § 45, stk. 3, ophæves.

13. Efter § 48 indsættes:

”§ 48 a. Miljøministeren kan på nærmere angivne vilkår bemyndige klassifikationsselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til på Miljøministeriets vegne at udstede certifikater, foretage syn på skibe, herunder foretage undersøgelser og prøveudtagninger på skibe.

*Stk. 2.* Når der udstedes autorisation i medfør af stk. 1, kan miljøministeren, såfremt den, der autoriseres, ønsker det, indgå aftale om begrænsning af den autoriseredes ansvar for skader, der indtræffer på grund af simpel uagtsomhed under udførelse af de opgaver, som autorisationen omfatter.

*Stk. 3.* De i stk. 1 nævnte klassifikationsselskaber, andre virksomheder og enkeltpersoner kan kræve betaling for deres arbejde.”

14. I § 51, stk. 4, 1. pkt., ændres ”§ 26, stk. 5” til: ”§ 26, stk. 7”.

15. I § 52, stk. 5, indsættes efter ”§ 43”: ”eller § 43 a, stk. 1 eller 2”.

16. I § 58 a, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter ”myndigheder”: ”, og klassifikationsselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner i henhold til § 48 a, ”.

17. § 59 affattes således:

”Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

1) overtræder § 11, stk. 1 og 2, § 13, § 20, stk. 1, § 21, § 22, stk. 1, § 25, § 31, stk. 1 og 2, § 53, stk. 1, og § 54, stk. 1,

2) tilsidesætter vilkår efter § 27 og § 54, stk. 1,

3) undlader at foretage indberetning efter § 38, stk. 1-3, eller undlader at meddele oplysninger efter § 38, stk. 4,

4) undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter § 43, stk. 1-4 eller forbud efter § 43 a, stk. 1 og 2,

5) modvirker undersøgelser efter § 42, stk. 1-3 eller tilsyn efter § 45, stk. 2,

6) fjerner eller ændrer på udstyr, som tilsynsmyndigheden har anbragt i medfør af en afgørelse efter § 45 a,

7) overtræder bestemmelser fastsat i De Europæiske Fællesskabers forordninger vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, jf. § 1, og

8) modvirker tilbageholdelse efter § 44, stk. 3.

*Stk. 2.* I de tilfælde, hvor overtrædelsen er begået fra udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone og skibet befinder sig i den eksklusive økonomiske zone eller i ydre territorielt farvand, finder stk. 1, kun anvendelse såfremt der er tale om en betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinien eller på beslægtede interesser eller på nogen ressource på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone.

*Stk. 3.* Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af § 11, stk. 1 eller 2, udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af olie.

*Stk. 4.* Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

*Stk. 5.* Stk. 4 finder kun anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe, hvis overtrædelsen er sket i indre territorielt farvand. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe i ydre territorielt farvand, kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået i ydre territorielt farvand, og der er tale om forsætlig og alvorlig forurening af havmiljøet.”

**18.** I § 61, *stk. 1*, indsættes efter 1. pkt.:

”For overtrædelser begået fra udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone kan der fastsættes straf af bøde under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 2.”

**19.** I § 61, *stk. 1, 2. pkt.*, der bliver 3. pkt., ændres ”§ 59, stk. 3.” til: ”§ 59, stk. 4.”

**20.** I § 61, *stk. 1, 3. pkt.*, der bliver 4. pkt., ændres ”§ 59, stk. 4.” til: ”§ 59, stk. 5.”

**21.** Efter § 62 indsættes:

”§ 62 a. Forsvarsministeren, eller den ministeren bemyndiger dertil, kan i tilfælde, hvor der er begrundet mistanke om, at et udenlandsk skib, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone eller i ydre territorielt farvand, i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt havmiljøloven eller regler udstedt i medfør heraf, anmode skibet om at give oplysninger vedrørende dets identitet og registreringshavn, dets sidste og næste anløbshavn og andre relevante oplysninger, som er

nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted.”

**22.** § 63, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

”Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven skal ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf.”

**23.** I § 63 indsættes efter stk. 1 som nye stykker:

”Stk. 2. Stk. 1, 1. og 2. pkt., finder kun anvendelse på udenlandske skibe, der befinder sig i ydre territorielt farvand eller i den eksklusive økonomiske zone, hvis der er begrundet mistanke om, at skibet under sin passage af det ydre territoriale farvand har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven.

Stk. 3. Stk. 1, 1. og 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse på udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone eller i ydre territorielt farvand, hvis der er begrundet mistanke om, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, hvorved der er sket en betydelig udtømning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet, og skibet har afslået at give oplysninger som nævnt i § 62 a, eller såfremt de af skibet givne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation.”

Stk. 2-3 bliver herefter stk. 4-5.

**24.** I § 63, stk. 3, der bliver stk. 5, ændres ”stk. 2” til: ”stk. 4”.

**25.** I § 63 a, stk. 1, indsættes efter “§ 11, stk. 3,”: ”og § 38, stk. 1-3, eller af regler udstedt i medfør af § 39, stk. 1,”.

**26.** I § 63 b indsættes efter stk. 3 som nye stykker:

”Stk. 4. Tilbageholdelse efter stk. 1-3, af udenlandske skibe, der befinder sig i ydre territorielt farvand eller i den eksklusive økonomiske zone, kan kun ske, hvis der er begrundet mistanke om, at skibet under sin passage af ydre territorielt farvand har overtrådt § 11, stk. 1.

Stk. 5. Stk. 1-3, finder tilsvarende anvendelse på udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone eller i ydre territorielt farvand, hvis der er klart objektivt bevis for, at

skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt § 11, stk. 2, eller regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3, hvorved der er sket en udtømmning, som har medført betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinien eller på beslægtede interesser eller på nogen ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone.”

Stk. 4 bliver herefter stk. 6.

**27.** I 63 b, stk. 4, der bliver stk. 6, ændres ”stk. 1-3” til: ”stk. 1-5”.

**28.** § 68, stk. 1, affattes således:

”Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.”

## § 2

I straffeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 960 af 21. september 2004, foretages følgende ændringer:

1. I § 196 ændres ”4 år” til: ”6 år”.

2. I § 196 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

”Stk. 2. På samme måde straffes den, der i strid med miljølovgivningen forurener luft, vand, jord eller undergrund eller opbevarer eller bortskaffer affald eller lignende stoffer, når der er tale om overtrædelser af mere systematisk eller organiseret karakter.”

## § 3

I lov nr. 1373 af 20. december 2004 om ændring af en række love på miljøområdet foretages følgende ændring:

1. Efter § 7 indsættes:

## ”§ 8

§ 2 kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.”

#### § 4

I lov nr. 564 af 24. juni 2005 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om vandløb, lov om sommerhuse m.v. og forskellige andre love (Udmøntning af kommunalreformen i en række love på natur- og miljøområdet) foretages følgende ændringer:

1. § 1, nr. 3, affattes således:

”3. I § 26, stk. 6, ændres ”amtsrådet” til: ”miljøministeren”.”

2. § 1, nr. 4, affattes således:

”4. § 26, stk. 7, ophæves.

Stk. 8 bliver herefter stk. 7.”

3. § 1, nr. 5, affattes således:

”5. I § 26, stk. 8, der bliver stk. 7, ophæves 3. pkt.”

#### § 5

Loven træder i kraft den 1. april 2006, § 4 dog først den 31. december 2006.

#### § 6

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Stk. 2. § 1 kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.



## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

- 1. Baggrunden for lovforslaget*
- 2. Hovedpunkterne i lovforslaget*
  - 2.1 Synliggørelse af Havretskonventionens håndhævelsesbestemmelser*
  - 2.2 Ændringer af straffelovens § 196 om grov miljøkriminalitet*
    - 2.2.1. Gældende ret*
    - 2.2.2. EU-rammeafgørelse om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe*
    - 2.2.3. Lovgivningsmæssige konsekvenser af rammeafgørelsen*
  - 2.3 Vejledende bødeniveauer*
    - 2.3.1. Indledning*
    - 2.3.2. Gældende ret*
    - 2.3.3. Andre lande*
    - 2.3.4. Lovforslaget*
  - 2.4 Andre foreslåede ændringer*
- 3. Gennemgang af behovet for ændringer i havmiljøloven og straffeloven*
  - 3.1 Havmiljøloven*
  - 3.2 Straffeloven*
- 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
- 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*
- 6. Administrative og økonomiske konsekvenser for borgerne*
- 7. Miljømæssige konsekvenser*
- 8. Forholdet til EU-retten*
- 9. Kommunikationsplan*
- 10. Hørte myndigheder og organisationer*

## *11. Vurdering af konsekvenserne af lovforslaget*

### *1. Baggrunden for lovforslaget*

I forbindelse med lov nr. 393 af 28. maj 2003, om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet og af museumsloven, tilkendegav miljøministeren over for Folketinget, at der ville blive igangsat en revision af havmiljøloven, således at det bl.a. kommer til at fremgå mere direkte af havmiljøloven, hvordan håndhævelsen over for udenlandske skibe er begrænset af FN's Havretskonvention fra 1982.

I lovforslaget søges det tydeliggjort, hvilke begrænsninger Havretskonventionen artikel 220 stiller over for håndhævelsen af udenlandske skibe. Der er ikke tale om en ny retstilstand på området, idet alle Havretskonventionens bestemmelser, herunder også håndhævelsesbestemmelserne allerede gælder og efterleves i dag, jf. også bemærkningerne til lov nr. 393 af 28. maj 2003, Folketingstidende .....(Udfyldes).

Med lovforslaget foretages endvidere visse ændringer af straffelovens § 196 om grov miljøkriminalitet. For det første foreslås det at hæve strafferammen fra fængsel indtil 4 år til fængsel indtil 6 år. For det andet foreslås § 196 ændret, således at det fremover vil være muligt at straffe for grov miljøkriminalitet i tilfælde, hvor overtrædelsen er af mere systematisk eller organiseret karakter, selv om der ikke er sket betydelig skade på miljøet eller nærliggende fare derfor.

Med denne del af lovforslaget sikres, at Danmark opfylder de krav, der stilles i EU-rammeafgørelse nr. (udfyldes) af 12. juli 2005 om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe.

Lovforslaget indeholder også bemærkninger om forhøjelse af de vejledende bødeniveauer i forbindelse med retsforfølgning i sager om ulovlig olieudtømmning.

Endelig har der vist sig at være behov for nogle ændringer og præciseringer af havmiljøloven, dels som følge af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF, (EF-Tidende 2002 nr. L 208, side 10-27), og Rådets direktiv 92/43/EF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet), (EF-Tidende 1992 nr. L 206, side 7), dels som følge af en nødvendig opdatering af loven, som for

eksempel lovforslagets § 1, nr. 5, hvor det foreslås, at forsvarsministeren får hjemmel til at kunne delegere beredskabs- eller bekæmpelsesindsatsen helt eller delvist til andre myndigheder, herunder lokale myndigheder, som i nogle situationer mere hensigtsmæssigt vil kunne løse opgaven. Det anses for at være en forældet situation, at forsvaret skulle være den eneste og bedste til at løse denne koordineringsopgave.

## 2. Hovedpunkterne i lovforslaget

### 2.1 Synliggørelse af Havretskonventionen

#### 2.1.1 Havretskonventionen

Forsvarsministeriet har siden Danmarks ratifikation af FN's Havretskonvention den 16. november 2004 ønsket at få tydeliggjort konventionens artikel 220, stk. 1-3 og 5-6, der omhandler kyststatens rettigheder i forbindelse med håndhævelse over for udenlandske skibe, for dermed at have et tydeligere grundlag for indgreb mod sådanne skibe, når disse forurener i danske farvande.

Med det formål at få tydeliggjort Havretskonventionens artikel 220 i havmiljøloven, blev der i februar 2004 nedsat en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Forsvarsministeriet, Justitsministeriet, Udenrigsministeriet, Grønlands Repræsentation og Færøernes Landsstyre under formandskab af Miljøministeriet (Miljøstyrelsen). Den del af lovforslaget, der vedrører Havretskonventionen er udarbejdet af Miljøstyrelsen med bistand fra ovennævnte arbejdsgruppe.

Artikel 220 omhandler håndhævelse fra kyststatens side, som stiller krav om, at der skal være "åbenbar grund" førend, der kan ske håndhævelse over for udenlandske skibe, der har overtrådt kyststatens regler på gennemsejling på søterritoriet. Sker overtrædelsen i den eksklusive økonomiske zone af et udenlandsk skib på gennemfart, skal der være yderligere betingelser opfyldt førend der kan ske håndhævelse. Der er tale om betingelser som f.eks. "betydelig skade", "væsentlig forurening" og "klart objektive bevis".

Bestemmelsen skal ses som en undtagelse til en flagstats eksklusive kompetence til at håndhæve dens regler over for dens egne skibe også i andre landes territoriale farvande og eksklusive økonomiske zoner (ved eksklusive økonomiske zoner forstås havområder uden for og stødende op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinier, jf. lov om eksklusive økonomiske zoner). Artikel 220 skal ses som et redskab til kyststaterne til at gribe ind

over for udenlandske skibe, idet bestemmelsen er blevet til for i et vist omfang at imødekomme kyststaternes kritik af flagstaternes ineffektive håndhævelse af internationale regler over for egne skibe.

Artiklens bestemmelser er afpasset efter, hvor skibet befinder sig, hvor overtrædelsen er sket samt overtrædelsens grovhed.

Artikel 220, stk. 1.

”Når et fartøj frivilligt befinder sig i en stats havn eller ved en stats off-shore terminal, kan denne stat i overensstemmelse med afsnit 7 indlede retsforfølgning med hensyn til enhver overtrædelse af dens love og forskrifter, som er udstedt i overensstemmelse med denne konvention eller gældende internationale regler og normer med henblik på forebyggelse, begrænsning og kontrol af forurening fra fartøjer, når overtrædelsen har fundet sted inden for denne stats søterritorium eller eksklusive økonomiske zone.”

Udenrigsministeriet har i bemærkningerne til beslutningsforslag B 75, der blev vedtaget den 29. april 2003, skrevet følgende om artikel 220, stk. 1:

”Det udenlandske fartøj befinder sig i havn.

Det fremgår af stk. 1, at når et fartøj frivilligt befinder sig i en havn/off-shore terminal, kan kyststaten indlede retsforfølgning med hensyn til enhver overtrædelse af de miljøregler, som er udstedt i overensstemmelse med gældende internationale regler, når overtrædelsen har fundet sted inden for statens søterritorium eller den eksklusive økonomiske zone.”

Artikel 220, stk. 2.

”I tilfælde hvor der er åbenbar grund til at antage, at et fartøj, som befinder sig på en stats søterritorium, under sin passage heraf, har overtrådt de af denne stat i overensstemmelse med denne konvention udstedte love og forskrifter eller gældende internationale regler og normer med henblik på forebyggelse, begrænsning og kontrol af forurening fra fartøjer, kan denne stat med forbehold af anvendelsen af de relevante bestemmelser i kapitel II, afsnit 3, foretage fysisk inspektion af fartøjet for at konstatere overtrædelsen og kan, hvor beviserne berettiger dertil, indlede retsforfølgning, herunder tilbageholdelse af fartøjet i henhold til dens lovgivning, dog med forbehold af afsnit 7.”

Udenrigsministeriet har i bemærkningerne til beslutningsforslag B 75, der blev vedtaget den 29. april 2003, skrevet følgende om artikel 220, stk. 2:

”Fartøjet befinder sig på søterritoriet og overtrædelsen er sket på søterritoriet:

Stk. 2 fastsætter, at hvor der er åbenbar grund til at antage, at et fartøj, som befinder sig på en stats søterritorium, under sin passage heraf, har overtrådt miljøregler, som er udstedt i overensstemmelse med gældende internationale regler, kan kyststaten – med forbehold af reglerne om uskadelig passage – foretage fysisk inspektion for at konstatere overtrædelsen og kan, hvor beviserne berettiger dertil, indlede retsforfølgning, herunder tilbageholde fartøjet i henhold til kyststatens lovgivning.”

Artikel 220, stk. 3.

”I tilfælde, hvor der er åbenbar grund til at antage, at et fartøj, som befinder sig i en stats eksklusive økonomiske zone eller på dens søterritorium, i den eksklusive økonomiske zone har begået en overtrædelse af gældende internationale regler og normer med henblik på forebyggelse, begrænsning og kontrol af forurening fra fartøjer eller de love og forskrifter, som denne stat har udstedt i overensstemmelse med og til gennemførelse af sådanne regler og normer, kan denne stat anmode fartøjet om at give oplysninger vedrørende dets identitet og registreringshavn, dets sidste og næste anløbshavn og andre relevante oplysninger, som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted.”

Udenrigsministeriet har i bemærkningerne til beslutningsforslag B 75, der blev vedtaget den 29. april 2003, skrevet følgende om artikel 220, stk. 4:

”Fartøjet befinder sig i den eksklusive økonomiske zone eller på søterritoriet og overtrædelsen er sket i den eksklusive økonomiske zone:

I tilfælde, hvor der er åbenbar grund til at antage, at et fartøj, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone eller på søterritoriet, i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt miljøregler, som er i overensstemmelse med gældende internationale regler, kan kyststaten anmode fartøjet om at give oplysninger vedrørende dets identitet og registreringshavn, den sidste og næste anløbshavn, og andre relevante oplysninger, som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted, jf. stk. 3.”

Artikel 220, stk. 5.

”I tilfælde, hvor der er åbenbar grund til at antage, at et fartøj, som befinder sig i en stats eksklusive økonomiske zone eller på dens søterritorium, i den eksklusive økonomiske zone har begået en i stk. 3 omhandlet overtrædelse, hvorved der er sket en betydelig udtømmning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet, kan denne stat foretage fysisk inspektion af fartøjet vedrørende forhold, der har forbindelse med overtrædelsen, såfremt fartøjet har afslået at give oplysninger, eller såfremt de af fartøjet givne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation, og såfremt sagens omstændigheder retfærdiggør en sådan inspektion.”

Udenrigsministeriet har i bemærkningerne til beslutningsforslag B 75, der blev vedtaget den 29. april 2003, skrevet følgende om artikel 220, stk. 5:

”I tilfælde hvor der er åbenbar grund til at antage, at skibet har begået en overtrædelse af miljøforskrifter som nævnt i artikel 220, stk. 3, hvorved der er sket en betydelig udtømmning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet, kan kyststaten foretage fysisk inspektion af fartøjet, såfremt skibet har afslået at afgive oplysninger eller de afgivne oplysninger afviger åbenlyst fra den faktiske situation, og såfremt sagens omstændigheder i øvrigt retfærdiggør en fysisk inspektion, jf. stk. 5.

Artikel 220, stk. 6

”I tilfælde, hvor der foreligger klart objektivt bevis for, at et fartøj, som befinder sig i en stats eksklusive økonomiske zone eller på dens søterritorium, i den eksklusive økonomiske zone har begået en i stk. 3 omhandlet overtrædelse, hvorved der er sket en udtømmning, som har medført betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinien eller på kyststatens beslægtede interesser eller på nogen ressourcer i dens søterritorium eller i dens eksklusive økonomiske zone, kan denne stat, såfremt beviserne berettiger dertil, med forbehold af afsnit 7 indlede retsforfølgning i overensstemmelse med dens lovgivning, herunder tilbageholdelse af fartøjet.”

Udenrigsministeriet har i bemærkningerne til beslutningsforslag B 75, der blev vedtaget den 29. april 2003, skrevet følgende om artikel 220, stk. 6:

”I tilfælde hvor der foreligger klart objektivt bevis for, at et fartøj, som befinder sig i en stats eksklusive økonomiske zone eller på dens søterritorium, i den eksklusive økonomiske zone har

begået en overtrædelse af miljøforskrifter, som nævnt i artikel 220, stk. 3, hvorved der er sket en udtømming, som har medført betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinien eller på kyststatens beslægtede interesser eller på nogen ressourcer i dens søterritorium eller i dens eksklusive økonomiske zone, kan kyststaten, såfremt beviserne berettiger dertil, indlede retsforfølgning, herunder tilbageholde fartøjet, jf. stk. 6. ”

Havretskonventionens terminologi anvender ”søterritoriet” (territorial sea) svarende til ”ydre territorialfarvand” i dansk lovgivning, f.eks. bekendtgørelse nr. 242 af 21. april 1999 om afgrænsning af Danmarks søterritorium, og ”indre farvande” (internal waters) svarende til ”indre territorialfarvand”. ”Søterritoriet” i Havretskonventionens forstand er derfor ikke identisk med det danske overbegreb ”søterritoriet”, der dækker både ydre og indre territorialfarvand. Det har derfor været nødvendigt at indføre begrebet ”ydre territorialt farvand” i havmiljøloven, idet Havretskonventionens begrænsninger på søterritoriet ikke gælder for skibe, der befinder sig i indre territorialt farvand som f.eks. havne.

#### *2.1.2 Nærmere beskrivelse af begreberne i Havretskonventionens artikel 220.*

##### *Mistankekrav.*

Mistankekravet i Havretskonventionens artikel 220 over for udenlandske skibe er forskellig fra det mistankekrav, der i medfør af dansk ret gælder over for danske skibe.

Havretskonventionens artikel 220 kræver, at førend der kan ske håndhævelse over for udenlandske skibe på gennemsejling skal der være ”åbenbar grund til at antage” (”åbenbar grund” forstås i dansk ret som ”begrundet mistanke”). Efter dansk ret stilles der over for danske skibe kun krav om, at der med ”rimelig grund er mistanke om”.

Mistankekravet finder normalt anvendelse som udtryk for den grad af mistanke, der skal foreligge, for at et straffeprocessuelt tvangsindgreb kan bringes i anvendelse. Jo mere intenst et indgreb er, jo større krav stilles der til mistankens styrke.

Mistankens styrke er i retsplejeloven gradueret inden for tre hovedkategorier: 1) ”med rimelig grund er mistænkt”, 2) ”begrundet mistanke” og 3) ”særligt bestyrket mistanke”.

Der er således et skærpet mistankekrav over for udenlandske skibe i forhold til danske skibe i relation til håndhævelse af havmiljølovens regler over for skibe på gennemsejling.

*Betydelig skade, betydelig udtømning og væsentlig forurening.*

I Havretskonventionens artikel 220 anvendes begreber som ”betydelig udtømning”, ”betydelig skade eller trussel om betydelig skade” og ”væsentlig forurening” i situationer, hvor kyststaten har mulighed for at håndhæve sine regler over for et udenlandsk skib, der har forurennet, eller hvor der er bestyrket mistanke om, at et udenlandsk skib har forurennet i den eksklusive økonomiske zone.

Begreberne ”betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinien eller på beslægtede interesser eller på nogen ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone” er ikke nærmere defineret i Havretskonventionen.

Det må dog altid bero på en konkret vurdering, om der er tale om en ”betydelig udtømning”, ”betydelig skade eller trussel om betydelig skade” og/eller ”væsentlig forurening”.

Det må endvidere antages, at uanset hvilket begreb, der i en given situation er i fokus, vil der altid være tale om en rent retlig vurdering af, om situationen kan betegnes som en ”betydelig udtømning”, ”betydelig skade eller trussel om betydelig skade” og/eller ”væsentlig forurening”. Der er ikke tale om en miljøfaglig vurdering. Myndighederne skal på baggrund af loven og dens bemærkninger kunne beslutte, om der i en konkret situation er tale om f.eks. en betydelig udtømning.

Myndighederne kan i deres vurdering blandt andet lade følgende elementer indgå:

- Mængden og arten af olien/andre flydende stoffer
- Årstiden
- Miljøpåvirkningen, herunder
  - Umiddelbare konstaterbare skadevirkninger (døde fugle/fisk i området)
  - Den rekreative udnyttelse af området
  - Ynglepladser for fugle og pattedyr
- De danske farvandes status som følsomme områder
- Vadehavets status som ”særlig følsomt havområde”



- Risiko for forurening af følsomme områder/særligt følsomme områder
- Nærliggende Habitat-, Ramsar-, og Fuglebeskyttelsesområder.

#### *Mængden og arten af olien/andre flydende stoffer*

Der transporteres en lang række kemikalier og olietyper gennem de danske farvande, ligesom forskellige olietyper udnyttes som fremdriftsmiddel i skibe. Der kan ikke opstilles nogen simpel relation mellem arten og mængden af en given forurening og den virkning, den vil have på havmiljøet. Der må i hvert enkelt tilfælde ske en konkret vurdering.

Det gælder generelt, at hvert enkelt olie- eller kemikaliespild vil have en virkning, som er særlig for den pågældende hændelse, og som udover de to nævnte faktorer ligeledes vil afhænge af de hydrografiske forhold (dybde, strøm, nærhed til kysten med videre), årstiden (herunder temperatur) samt nærvær af biologiske systemer – inklusive udnytbare ressourcer.

Således kan selv en lille olieplet i et bestemt område, gøre ligeså stor skade som en større mængde olie, afhængig af udtømningsstedet og eventuel tillige årstiden.

Endvidere indeholder eksempelvis smøreolie en større koncentration af giftige og dermed potentielt skadelige stoffer end eksempelvis dieselolie, som dog stadig udgør en risiko for det marine miljø. På samme måde er der en større risiko for væsentlig forurening ved udtømning af ”tung olie/sort olie” end ved udtømning af gasolie. De tunge/sorte olietyper fordamper således langsommere end gasolie, og vil derfor befinde sig i havet længere tid. Jo længere olien befinder sig i det marine miljø, og jo tungere olien er, jo større er risikoen, for at havmiljøet påføres skader. Endelig har årstiden betydning for såvel fordampningsprocessen, som for de skader miljøet kan påføres ved en udtømning.

Henset til de danske havområders særlige status og den potentielle skade en olieudtømning kan påføre det marine miljø er udgangspunktet, at selv meget små mængder olie er at betragte som en betydelig udtømning. Om den betydelige udtømning har medført eller truer med at medføre en væsentlig forurening, vil herefter afhænge af sagens øvrige konkrete omstændigheder, herunder udtømningssted, årstid, umiddelbart konstaterbare skadevirkninger.

### *Årstiden*

Årstiden er afgørende for hvilke naturressourcer, der er udsatte, og hvilke effekter olien får. Et olieudslip i vinterhalvåret vil være meget kritisk for specielt andefugle, men også for andre vandfugle, som opholder sig i store flokke i de danske farvande. I sommerhalvåret vil særligt produktionen af alger og planter, men også bunddyr og fiskeyngel være udsatte. Fisk vil dog normalt søge at undgå områder med olie. Nedbrydningen af olien foregår hurtigere om sommeren, hvor ligeledes en større del af olien vil fordampe.

### *Miljøpåvirkning*

I det omfang eventuelle miljøpåvirkninger af forureningen kan fastslås med det samme i den konkrete situation, indgår denne i vurderingen.

Oliespild på havet truer havmiljøet, herunder såvel økologisk vigtige områder og fiskeriet som områder udlagt til rekreation og turisme. Råolie og de forskellige olieprodukter omfatter vidt forskellige komponenter med vidt forskellige egenskaber både i forhold til deres farlighed og i forhold til den nedbrydning, som finder sted i havet. Desuden påvirker olie dyr og planter i havet ved dels at indsøle og kvæle dem, dels ved at udøve en giftvirkning, som kan være øjeblikkelig ved høje oliekoncentrationer eller for eksempel medføre ændringer i adfærd og fødeoptagelse ved lavere koncentrationer.

Fugle er mere udsatte end andre dyregrupper ved olieforurening. Hos havfugle danner fjerdragten et effektivt vandskyende og varmeisolerende lag. Når en fugl kommer i berøring med olie, ødelægges dette beskyttende lag, og fjere klister sammen. En olieplet på størrelse med en femkrone er om vinteren nok til at nedsætte varmeisoleringen, så fuglen dør. Havfuglene kan også få indre skader ved at optage olien med olieforurenede føde eller ved at pudse en olietilsølet fjerdragt. Skaderne er ofte så store, at fuglene kun har ringe chance for at overleve.

Fugledød i danske farvande forårsaget af olieforurening registreres næsten udelukkende i vinterhalvåret fra oktober til april, hvor betydelige dele af Nordeuropas dykandebestande overvintrer i danske farvande. Forureningen rammer først og fremmest edderfugl, sortand, fløjlsand og havlit. Der er ingen klar sammenhæng mellem mængden af olie og antallet af fugle, der omkommer. Der er ikke eksempler på, at en bestand af danske ynglefugle er blevet udryddet på

grund af olieforurening, men selv ved mindre olieforureninger kan betydelige dele af mindre bestande af danske vandfugle blive ramt og således blive sat alvorligt tilbage i mange år.

Et andet område, hvor olieforurening er meget iøjnefaldende, er, når større eller mindre oliemængder driver ind på badestrande. Umiddelbart forringer det strandens anvendelsesmuligheder, indtil der er sket en rensning af det forurenede område. Dette kan selvsagt have en indflydelse på den rekreative udnyttelse af et område og dermed dets potentielle værdi som turistattraktion.

Når olie tilføres naturen fra naturlige eller menneskeskabte kilder starter der en række fysisk-kemiske ændringer af olien, som ofte under et kaldes »weathering«. Processerne omfatter ud over mikrobiel nedbrydning: opløsning, spredning, fordampning, emulgering og bundfældning. Da olie ofte er meget komplekse blandinger, og da indholdet af de forskellige komponenter varierer meget fra olietype til olietype, vil nedbrydningen og omdannelsen også variere meget, og dermed også effekterne på havmiljøet. Desuden afhænger effekterne af tidspunktet på året, den geografiske placering, vejrliget m.v.

Den vigtigste proces til naturlig fjernelse af olie i havmiljøet er uden tvivl den mikrobielle nedbrydning. Igen er der forskel på den hastighed, hvormed de forskellige oliekomponenter nedbrydes. Desuden spiller en række omgivelsesfaktorer ind, for eksempel skal der være ilt samt næringssalte til stede. På steder som jævnligt udsættes for olieforurening, er der eksempler på, at nedbrydningen starter tidligere, idet der er en tilvænnet bakteriepopulation til stede. Der er dog også eksempler på, at olie har befundet sig i havet i op til 10 år efter en forurening.

#### *Særlige havområder og særligt følsomme havområder*

Det skal endvidere holdes for øje, at alle havområder omkring Danmark af De Forenede Nationers Søfartsorganisation IMO (International Maritime Organization) er udpeget som særlige havområder.

I henhold til MARPOL-konventionen 73/78 (MARPOL-konventionen 73/78 er en international konvention om forebyggelse af forurening fra skibe. Konventionen er vedtaget under IMO) er der via IMO mulighed for at udpege områder som ”særlige havområder” eller som ”særligt følsomme

havområder". Forskellen mellem de to områder er, at i et "særligt havområde" regulerer man skibenes udledninger, medens man i et "særligt følsomt havområde" desuden regulerer sejladsen.

I dag er alle farvande omkring Danmark udpeget som "særligt havområde", idet Østersøen blev udpeget i 1983 og Nordsøen i 1997. Det vil sige, at skibsfarten i hele det danske havområde er underlagt strengere udledningskriterier end, hvis havområdet ikke havde fået status af et "særligt havområde". Således må der f.eks. ikke udtømmes olie i den eksklusive økonomiske zone i en koncentration der overstiger 15 ppm (parts per million, hvilket vil sige 15 liter olie per en million liter vand). Den udledning, der dermed må finde sted i "særlige havområder", er så lille, at det skønnes, at den ikke kan ødelægge området. For eksempel må der, når man lænser fra skibenes maskinrum, ikke være synligt olie i lænse vandet eller bag skibet (15 ppm kan ikke ses med det blotte øje.), jf. f.eks. bekendtgørelse nr. 485 af 15. juni 1999 om udtømning af olie fra skibe.

Dertil kommer, at man inden for dansk søterritorium har skærpet de internationale regler og indført et totalforbud mod udtømning af olie, hvilket understreger de danske havs følsomhed/sårbarhed.

"Særligt følsomme havområder" som normalt omtales PSSA (Particularly Sensitive Sea Areas) er områder som behøver en særlig beskyttelse, fordi områderne enten har økologisk, socio-økonomisk eller videnskabelig betydning, hvilket gør dem særlig følsomme overfor de skader som den internationale skibsfart kan forvolde.

I "særligt følsomme områder" kan man indføre restriktioner over for skibe, eller man kan helt forhindre, at der foregår sejlads i området. Reguleringen kan bestå af følgende tiltag: udpegning af områder, hvor man slet ikke må sejle, indførelse af trafiksepareringsområder, udpegning af specielle dybvandsruter, specielle udledningskriterier, tvungen meldepligt, øget rapporteringsforpligtelse, en større grad af overvågning af skibene, og forbedringer af de eksisterende rute-systemer.

Vadehavet blev i 2002 udpeget som et "særligt følsomt havområde". Der er p.t. ikke indført restriktioner over for skibene i Vadehavet.

I april 2004 principgodkendte IMO Østersøen – til og med Skagerrak - (med undtagelse af russisk territorial farvand) som et "særligt følsomt område". En principgodkendelse betyder, at IMO ikke endeligt har udpeget området, idet ansøgningen om at få området udpeget som særligt følsomt havområde skal vurderes/undersøges nærmere. Disse vurderinger/undersøgelser forventes at være

færdige i 2005, hvorefter IMO endelig kan tage stilling til, om området kan udpeges som et særligt følsomt område.

Det skal endvidere nævnes, at der langs den danske kyst også er udpeget særlige habitat-, ramsar- og fuglebeskyttelsesområder, områder, som er særligt følsomme i forhold til fugle, dyre og planteliv.

## 2.2 Ændringer af straffelovens § 196 om grov miljøkriminalitet

### 2.2.1. Gældende ret

Efter straffelovens § 196 straffes med fængsel indtil 4 år den, der under skærpende omstændigheder i strid med miljølovgivningen 1) forurener luft, vand, jord eller undergrund med den følge, at der sker betydelig skade eller fremkaldes nærliggende fare derfor, eller 2) opbevarer eller bortskaffer affald eller lignende stoffer med den følge, at der sker betydelig skade på miljøet eller fremkaldes nærliggende fare derfor.

Bestemmelsen blev indsat ved lov nr. 412 af 10. juni 1997. Der henvises herom til Folketingstidende 1996 – 97, tillæg A, side 3339, 3334, tillæg B, side 854, tillæg C, side 470 og Folketingets forhandlinger, side 3808, 7202 og 7556.

Strafansvar efter straffelovens § 196 forudsætter, at handlingen eller undladelsen er »i strid med miljølovgivningen«, dvs. udgør en overtrædelse af særlovgivningen. Straffelovens § 196 er således en overbygning på de gældende straffebestemmelser i miljølovgivningen og anvendes over for særligt grove overtrædelser af disse bestemmelser.

Ved »miljølovgivningen« i straffelovens § 196 forstås love om beskyttelse af det ydre miljø mod forurening. Begrebet omfatter således f.eks. miljøbeskyttelsesloven, lov om kemiske stoffer og produkter, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om miljø og genteknologi samt lov om forurennet jord. Begrebet »miljølovgivningen« omfatter også bekendtgørelser udstedt i medfør af de nævnte love.

Kravet om »skærpende omstændigheder« i straffelovens § 196 indebærer, at der skal være tale om miljøkriminalitet af en særlig grov beskaffenhed. Spørgsmålet om, hvorvidt en overtrædelse er af en sådan beskaffenhed, beror på en samlet vurdering, hvori indgår en række faktorer.

Ved vurderingen tages udgangspunkt i, om der er tale om miljøkriminalitet, der går *væsentligt ud over*, hvad der kan henregnes til en *normal og sædvanlig drift af en ellers lovlig virksomhed*. Bestemmelsen vil således f.eks. kunne anvendes i tilfælde, hvor der sker betydelig ulovlig dumpning eller deponering af forurenende affald eller omfattende udledning af farlige kemikalier. I vurderingen indgår også omfanget af overtrædelsen, herunder om der er tale om et enkeltstående forhold, eller om en *mere systematisk eller vedvarende adfærd*, der er udtryk for en *bevidst tilsidesættelse* af væsentlige miljøhensyn. Der kan i den forbindelse bl.a. lægges vægt på, om overtrædelsen er sket på baggrund af en *forudgående planlægning*. Endvidere kan der lægges vægt på, om den tiltalte har *skjult eller forsøgt at skjule forureningen* og derved forøget skaden eller faren, idet oprydning- eller afværgeforanstaltninger ikke er blevet iværksat eller først er blevet iværksat på et meget sent tidspunkt.

Endvidere vil det indgå, om der ved den kriminelle handling eller undladelse er *opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel* (fortjeneste eller besparelse). Sådanne omstændigheder vil tale med betydelig vægt for anvendelse af bestemmelsen. Dette gælder navnlig i tilfælde, hvor opnåelse af en økonomisk fordel gennem overtrædelse af miljølovgivningen er et *væsentligt element i virksomhedsudøvelsen*. Bestemmelsen forudsættes således bl.a. at omfatte tilfælde, hvor der direkte *spekuleres i at begå miljøkriminalitet* f.eks. ved, at der drives erhvervsvirksomhed med ulovlig bortskaffelse af affald.

Derimod vil bestemmelsen kun undtagelsesvis kunne anvendes, hvor en virksomhed f.eks. har tilladelse til udledning af spildevand, men overskrider grænseværdierne for indholdet af miljøskadelige stoffer. Bestemmelsen vil dog efter omstændighederne kunne omfatte f.eks. udledning af betydelige mængder farlige kemikalier i havet eller vandløb m.v.

Ud over de nævnte skærpende omstændigheder er det tillige en betingelse for anvendelse af straffelovens § 196, at der er sket betydelig skade på miljøet eller fremkaldt nærliggende fare herfor. Såfremt denne betingelse ikke er opfyldt, kan der alene straffes for overtrædelse af særlovgivningen.

Om bestemmelsens nærmere anvendelsesområde henvises navnlig til bemærkningerne til lovforslag nr. 151 af 29. januar 1997, hvorved straffelovens § 196 fik sin nuværende ordlyd, jf. Folketingstidende, tillæg A, side 3334.

Den centrale danske særlov vedrørende havmiljøet er lov om beskyttelse af havmiljøet (jf. lov nr. 476 af 30. juni 1993 som senest ændret ved lov nr. 1373 af 20. december 2004, "havmiljøloven"). I medfør af havmiljøloven er udstedt bekendtgørelse nr. 166 af 1. april 1987 om klassifikation og kategorisering, samt udtømmning af flydende stoffer, der transporteres i bulk

(udtømningsbekendtgørelsen) samt bekendtgørelse nr. 485 af 15. juni 1999 om udtømning af olie fra skibe.

Der findes endvidere en række andre miljøregler, navnlig i miljøbeskyttelsesloven (jf. lovbekendtgørelse nr. 753 af 25. august 2001, som senest ændret ved lov nr. 314 af 5. maj 2004) og lov om kemiske stoffer og produkter (jf. lovbekendtgørelse nr. 21 af 16. januar 1996, som senest ændret ved lov nr. 315 af 5. maj 2004), der ikke er særligt rettet mod havmiljøforurening, men som efter omstændighederne også vil kunne finde anvendelse ved forurening af havet.

### *2.2.2. EU-rammeafgørelse om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe*

Blandt andet på baggrund af olietankskibet Prestiges forlis i november 2002 med den deraf følgende omfattende forurening af den spanske kyst og som led i EU's indsats mod grænseoverskridende kriminalitet vedtog Rådet for Den Europæiske Union den 12. juli 2005 rammeafgørelse nr. (udfyldes) om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe.

Rådet vedtog samtidig direktiv nr. (udfyldes) af (udfyldes) om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser. Rammeafgørelsen og direktivet supplerer hinanden.

Målet med direktivet om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser er at fastlægge en præcis definition af, hvornår der foreligger forurening af havmiljøet og samtidig sikre, at medlemsstaterne foretager den nødvendige efterforskning af havforurening, således at lovovertræderen kan identificeres og retsforfølges.

Målet med rammeafgørelsen er at sikre, at forurening af havmiljøet, som defineret i direktivet, udgør en strafbar handling i alle EU's medlemslande, og at fastlægge en nedre grænse for strafferammernes maksimum.

I sammenhæng hermed sikres det ved rammeafgørelsen, at der i alle EU-lande kan straffes for medvirken, og at også juridiske personer kan straffes. Rammeafgørelsen indeholder desuden bestemmelser om straffemyndighed (jurisdiktion).

Der skal endvidere efter rammeafgørelsen etableres et varslingssystem mellem EU's medlemslande med henblik på hurtige informationer om eventuel havforurening, sådan at afværgeforanstaltninger bl.a. vedrørende spredning kan iværksættes tidligst muligt. For at sikre, at lovovertræderen retsforfølges, forpligtes medlemslandene endvidere til at give oplysning om forurening til det eller de lande, der har straffemyndighed.

Rammeafgørelser er bindende for medlemsstaterne med hensyn til det tilsigtede mål, men overlader det til de nationale myndigheder at bestemme form og midler for gennemførelsen, herunder lovgivningsmæssige initiativer, såfremt dette er nødvendigt. Rammeafgørelser indebærer således ikke umiddelbar anvendelighed.

Det bemærkes, at Danmark medvirkede ved Rådets vedtagelse af rammeafgørelsen på grundlag af folketingsbeslutning nr. B 83 af 14. juni 2005 om udkast til rammeafgørelse om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe, hvorved Folketinget forudgående havde givet samtykke efter grundlovens § 19, stk. 1, til Danmarks medvirken ved vedtagelsen.

Folketingets forudgående samtykke var nødvendigt, da rammeafgørelsen som anført nedenfor under pkt. 2.2.3. indeholder bestemmelser, der nødvendiggør ændringer af de gældende regler på området.

Rammeafgørelsen indeholder følgende bestemmelser:

Ud over de enkelte artikler indeholder præamblen til rammeafgørelsen en række betragtninger, som vil kunne have betydning for fortolkningen og anvendelsen af rammeafgørelsen. Præamblen indeholder ingen retligt forpligtende elementer.

Efter artikel 1 finder definitionerne i direktivet om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser anvendelse for rammeafgørelsen. Definitionerne omtales i det følgende i det omfang, de anvendes i rammeafgørelsens øvrige bestemmelser.

Artikel 2 i rammeafgørelsen forpligter medlemsstaterne til at sikre, at overtrædelser som omhandlet i artikel 4 og 5 i direktivet om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser betragtes som en strafbar handling.

Direktivets artikel 4 omfatter udtømmning af forurenende stoffer på en medlemsstats søterritorium (de indre farvande og det ydre territorialfarvand indtil 12 sømil fra kystlinien), i en medlemsstats eksklusive økonomiske zone (200 sømil fra kystlinien), i stræder benyttet til international sejlads i form af transitpassage under den pågældende medlemsstats jurisdiktion og på det åbne hav, hvis handlingen begås forsætligt, (hensynsløst) eller groft uagtsomt. Ved forurenende stoffer forstås olie (jf. bilag I til MARPOL konventionen 73/78) og skadelige flydende stoffer i bulk (jf. bilag II til MARPOL konventionen 73/78), jf. direktivets artikel 2, nr. 2.

Herfra gælder dog en række undtagelser som nærmere defineret i direktivets artikel 5, der henviser til undtagelsesreglerne i MARPOL konventionen. Undtagelserne er detaljeret reguleret og vedrører



navnlig situationer, hvor udtømningen er et led i en redningsaktion eller følge af en søulykke, eller hvor udtømning sker uden for de særlige havområder (Middelhavsområdet, Østersøområdet, Sortehavsområdet, Rødehavsområdet, Golfområdet, Adenbugten, det Antarktiske område og de Nord-Vest-Europæiske havområder, som defineret i MARPOL konventionen).

Rammeafgørelsens artikel 2, stk. 2, indebærer endvidere, at medlemsstaterne for så vidt angår strafansvar i videre omfang end efter direktivet kan undtage besætningsmedlemmer for ansvar i forbindelse med søulykker.

Artikel 3 forpligter medlemsstaterne til at sikre, at også medvirken til overtrædelser som nævnt i artikel 2 kan straffes.

Artikel 4, stk. 1, forpligter medlemsstaterne til at sikre, at de overtrædelser, som er defineret i rammeafgørelsens artikel 2 og 3 skal kunne medføre effektive, proportionale og afskrækkende straffe. I alvorlige sager skal medlemsstaterne have en strafferamme på mindst 1 til 3 års fængsel, dvs. en frihedsstraf, der kan danne grundlag for udlevering efter reglerne om den europæiske arrestordre.

Artikel 4, stk. 1a, giver medlemsstaterne mulighed for at anvende andre former for sanktioner end nævnt i artikel 4, stk. 1, i mindre sager, hvor overtrædelserne ikke har medført større skade på vandkvaliteten.

Efter artikel 4, stk. 2, har medlemsstaterne endvidere mulighed for at supplere de strafferetlige sanktioner nævnt i artikel 4, stk. 1, med andre former for sanktioner, navnlig bøder eller for en fysisk persons vedkommende forbud mod at udøve virksomhed, der forudsætter officiel autorisation eller godkendelse, eller forbud mod at stifte, administrere eller lede et selskab eller en fond, såfremt de forhold, der har ført til den pågældendes domfældelse, viser en tydelig risiko for recidiv med ligeartet kriminalitet.

Efter artikel 4, stk. 3, skal medlemsstaterne have en strafferamme på mindst 5 til 10 års fængsel, hvis forsætlige overtrædelser af artikel 2 har medført betydelige og omfattende skader på vandkvaliteten, dyre- eller plantearter eller dele af disse samt alvorlig personskade eller død.

Efter artikel 4, stk. 4, skal medlemsstaterne herudover have en strafferamme på mindst 2 til 5 års fængsel, hvis forsætlige overtrædelser af artikel 2

- a) har medført betydelige og omfattende skader på vandkvaliteten eller på dyre- eller plantearter eller dele af disse, eller
- b) er begået inden for rammerne af en kriminel organisation.

Efter artikel 4, stk. 5, skal medlemsstaterne have en strafferamme på mindst 2 til 5 års fængsel, hvis groft uagtsomme overtrædelser af artikel 2 har medført betydelige og omfattende skader på vandkvaliteten, dyre- eller plantearter eller dele af disse samt alvorlig personskade eller død.

Efter artikel 4, stk. 6, skal medlemsstaterne herudover have en strafferamme på mindst 1 til 3 års fængsel, hvis groft uagtsomme overtrædelser af artikel 2 har medført betydelige og omfattende skader på vandkvaliteten eller på dyre- eller plantearter eller dele af disse.

Artikel 5, stk. 1, indeholder nærmere regler for juridiske personers strafansvar. Bestemmelsen forpligter medlemsstaterne til at sikre, at juridiske personer kan gøres ansvarlige med hensyn til de handlinger, der er beskrevet i rammeafgørelsens artikel 2 og 3. Pligten gælder kun, i det omfang handlingerne er begået for at skaffe den juridiske person vinding og er begået af en person, der handler enten individuelt eller som medlem af et organ under den juridiske person, og som har en ledende stilling inden for den juridiske person, baseret på beføjelser til at repræsentere den juridiske person, til at træffe beslutninger på den juridiske persons vegne, eller til at udøve intern kontrol.

Endvidere forpligtes medlemsstaterne efter artikel 5, stk. 2, til at sikre, at juridiske personer også kan straffes i tilfælde, hvor utilstrækkelig kontrol eller tilsyn fra den juridiske persons side har gjort det muligt for en person, der er underlagt den juridiske persons myndighed, at begå overtrædelser som nævnt i artikel 2 med henblik på at skaffe den juridiske person vinding.

Artikel 5, stk. 3, fastslår, at juridiske personers ansvar efter bestemmelsens stk. 1 og 2 ikke udelukker strafferetlig forfølgning af fysiske personer, der begår eller medvirker til de i artikel 2 og 3 nævnte overtrædelser.

Ifølge artikel 6, stk. 1, er medlemsstaterne forpligtede til at sikre, at der over for juridiske personer, der findes ansvarlige i medfør af artikel 5, stk. 1, kan iværksættes sanktioner, der er effektive, proportionale og har afskrækkende virkning. Sanktionerne skal, i det mindste hvor der er tale om overtrædelser som nævnt i artikel 2, omfatte bøder med et maksimum på mindst 150.000 EUR (ca. 1.125.000 kr.) til 300.000 EUR (ca. 2.250.000 kr.). I de mest graverende tilfælde, herunder de forsætlige overtrædelser, der er nævnt i artikel 4, stk. 3 og 4, skal bøderammen være på mindst 750.000 EUR (ca. 5.625.000 kr.) til 1.500.000 EUR (ca. 11.250.000 kr.), jf. artikel 6, stk. 1, litra i).

Rammeafgørelsens artikel 6, stk. 1, litra ii) åbner mulighed for, at sanktionerne i alle tilfælde kan omfatte andet end bøder, f.eks.:

- a) udelukkelse fra offentlige ydelser eller tilskud,
- b) midlertidigt eller varigt forbud mod at udøve kommerciel virksomhed,
- c) anbringelse under retsligt tilsyn,
- d) likvidation efter retskendelse,

e) pligt til at træffe bestemte foranstaltninger for at undgå følgerne af den strafbare handling, der medførte ansvar for den juridiske person.

I artikel 6, stk. 1 a, er der taget højde for, at ikke alle medlemsstater deltager i EMUen, således at bøderammerne i stk. 1, for de medlemsstater, der ikke anvender euroen, fastlægges efter en nærmere angiven vekselkurs.

Endvidere fremgår det af artikel 6, stk. 2, at en medlemsstat kan gennemføre bestemmelserne i stk. 1 om bøderammer ved at anvende en alternativ ordning, hvor bøden står i et rimeligt forhold til den juridiske persons omsætning, den finansielle fordel, som opnås eller forventes opnået ved den strafbare handling, eller enhver anden værdi, som angiver den juridiske persons finansielle situation. Det er dog en forudsætning for at anvende den alternative ordning i stk. 2, at ordningen gør det muligt at idømme bøder, som mindst svarer til de bøderammer, der er fastsat i stk. 1.

Efter artikel 6, stk. 3, skal de medlemsstater, der vil gennemføre rammeafgørelsen ved at anvende ordningen i stk. 2, indgive meddelelse herom til Rådets Generalsekretariat og til Kommissionen.

Ifølge artikel 6, stk. 4, er medlemsstaterne forpligtede til at sikre, at der ligeledes over for juridiske personer, der findes ansvarlige i medfør af artikel 5, stk. 2, kan iværksættes sanktioner, der er effektive, proportionale og har afskrækkende virkning.

Artikel 7 indeholder en bestemmelse om straffemyndighed (jurisdiktion). Efter bestemmelsens stk. 1 - 3 forpligtes hvert medlemsland til at have straffemyndighed i det omfang folkeretten tillader det, når handlingen er begået helt eller delvist inden for det pågældende medlemslands territorium (indtil 12 sømil fra kystlinien) eller inden for den såkaldte eksklusive økonomiske zone (indtil 200 sømil fra kystlinien) eller i en tilsvarende zone, der er oprettet i henhold til folkeretten. Herudover forpligtes medlemslandene til at have straffemyndighed, når lovovertrædelsen er begået på skibe, der fører det pågældende medlemslands flag. Endvidere forpligtes medlemslandene til at have straffemyndighed, når lovovertrædelsen er begået uden for medlemsstatens territorium, men har medført skader eller sandsynligvis vil medføre skader på det pågældende medlemslands territorium eller dens eksklusive økonomiske zone, og skibet frivilligt befinder sig i en havn eller en offshore-terminal i den pågældende medlemsstat. Endelig forpligtes medlemslandene til at have straffemyndighed, hvis lovovertrædelsen er begået på det åbne hav, og skibet frivilligt befinder sig i en havn eller en offshore-terminal i den pågældende medlemsstat, dvs. staten er såkaldt havnestat.

Medlemslandene kan herudover vælge at have straffemyndighed, hvis lovovertrædelsen er begået til fordel for en juridisk person, der har hjemsted på det pågældende medlemslands territorium, eller hvis lovovertrædelsen er begået af en person, der er statsborger i det pågældende medlemsland, hvis

lovovertrædelsen er strafbar, dér hvor den er begået, eller hvis det sted, hvor den er begået, ikke er omfattet af nogen stedlig jurisdiktion.

Artikel 7 indeholder i stk. 4-5 regler om samarbejde i tilfælde, hvor mere end én medlemsstat har straffemyndighed. I disse tilfælde opregnes der en række tilknytningsmomenter, der bør tages i betragtning.

Artikel 8 indeholder en bestemmelse om medlemsstaternes pligt til at underrette henholdsvis andre medlemsstater, der risikerer at blive ramt af en forureningsskade, den eller de medlemsstater, der har straffemyndighed, og Kommissionen. Ifølge artikel 9 skal medlemsstaterne udpege kontaktpunkter navnlig til udveksling af oplysninger i henhold til artikel 8, og via Kommissionen skal de øvrige medlemsstater underrettes om disse kontaktpunkter.

Artikel 10 definerer det territoriale anvendelsesområde for rammeafgørelsen, så det svarer til direktivets anvendelsesområde. Efter direktivets artikel 3, stk. 1, er anvendelsesområdet medlemsstaternes indre og ydre territorialfarvande, stræder benyttet i international sejlads, de eksklusive økonomiske zoner og det åbne hav.

Artikel 11 vedrører gennemførelse af rammeafgørelsen. I lighed med andre rammeafgørelser skal medlemslandene efter stk. 2 foretage en afrapportering over for Rådets Generalsekretariat og Kommissionen om, hvorledes de forpligtelser, der følger af rammeafgørelsen, er gennemført i national ret. Kommissionen udarbejder herefter en skriftlig rapport og på baggrund af denne vurderer Rådet, om medlemsstaterne har truffet de nødvendige foranstaltninger.

Endvidere fremgår det af stk. 3, at Kommissionen senest 5 år efter, at rammeafgørelsen skal være gennemført i national ret, på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne forelægger en rapport for Rådet om den konkrete anvendelse af de nationale bestemmelser, der gennemfører bøderegerne i artikel 6, stk. 1 og 2. Samtidig fremsætter Kommissionen de forslag, som den finder hensigtsmæssige, hvilket kan omfatte forslag om, at medlemsstaterne, for så vidt angår overtrædelser begået på deres søterritorium eller i deres eksklusive økonomiske zone, ikke skal anse et fartøj, der fører en anden medlemsstats flag, for at være et fremmed fartøj som omhandlet i De Forenede Nationers Havretskonvention artikel 230. Artikel 230 indeholder bestemmelser om begrænset anvendelse af andet end bødestraf i forhold til fremmede skibe.

Artikel 12 vedrører ikrafttrædelse af rammeafgørelsen.

Rammeafgørelsen ledsages af tre rådserklæringer. For det første opfordres Kommissionen til at undersøge, om der er mulighed for at iværksætte et initiativ inden for IMO's rammer med henblik

på en revision af MARPOL konventionen 73/78 navnlig på grundlag af den nyeste EF- og EU-lovgivning om forurening fra skibe.

For det andet fastslås det, at rammeafgørelsens artikel 2 fastlægger det strafbare område ved at henvise til bestemmelserne i direktivets artikel 4 og 5.

For det tredje forpligtes Kommissionen til i forbindelse med udarbejdelse af rapporten efter rammeafgørelsens artikel 11, stk. 3, at foretage en vurdering af de økonomiske konsekvenser og de konsekvenser for bekæmpelsen af forurening til søs, som Kommissionens eventuelle forslag indebærer.

### *2.2.3. Lovgivningsmæssige konsekvenser af rammeafgørelsen*

*2.2.3.1.* De handlinger, som efter *rammeafgørelsens artikel 2*, jf. direktivforslagets artikel 4 og 5, skal betragtes som overtrædelser, er ulovlige efter dansk miljølovgivning – dvs. havmiljøloven, bekendtgørelsen om udtømning af olie fra skibe samt udtømningsbekendtgørelsen. Overtrædelse af bestemmelserne i havmiljølovens § 11, stk. 1 og 2, samt bekendtgørelsen om udtømning af olie §§ 2-5 er strafbelagt, jf. henholdsvis havmiljølovens § 59 og bekendtgørelsens § 7. Tilsvarende gælder overtrædelse af bestemmelserne i havmiljølovens § 13 og de relevante bestemmelser i udtømningsbekendtgørelsen, jf. henholdsvis havmiljølovens § 59 og udtømningsbekendtgørelsens § 18. De pågældende danske regler må anses for at opfylde kravene for det strafbare område som fastsat i rammeafgørelsens artikel 2.

*2.2.3.2.* *Rammeafgørelsens artikel 3* om straf for medvirken er opfyldt ved straffelovens § 23, der indeholder hjemmel til at straffe for medvirken både til overtrædelse af straffeloven og særlovgivningen, i dette tilfælde havmiljøloven.

*2.2.3.3.* For så vidt angår mindstekravene til strafferammernes maksimum i *rammeafgørelsens artikel 4* bemærkes, at overtrædelser af havmiljøloven straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning. Straffen kan i henhold til havmiljølovens § 59, stk. 3, stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor, eller 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

Bekendtgørelserne om henholdsvis klassifikation og kategorisering, samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk og om udtømning af olie indeholder også hjemmel til bødestraf og fængselsstraf op til 2 år.

Strafbestemmelserne i miljøbeskyttelseslovens § 110 og lov om kemiske stoffer og produkter § 59 er sammenlignelige med havmiljølovens § 59, og hjemler således almindeligvis bødestraf og i alvorligere tilfælde fængsel indtil 2 år.

Særligt alvorlige tilfælde straffes efter straffelovens § 196 om grov miljøkriminalitet med fængsel indtil 4 år.

De gældende danske strafferammer i havmiljøloven og straffelovens § 196 opfylder rammeafgørelsens artikel 4 med følgende to undtagelser:

Efter *rammeafgørelsens artikel 4, stk. 3*, skal medlemsstaterne have en strafferamme med et maksimum på mindst mellem 5 og 10 års fængsel, hvis forsætlige overtrædelser af artikel 2 har medført betydelige og omfattende skader på vandkvaliteten, dyre- eller plantearter eller dele af disse samt alvorlig personskade eller død.

Gerningsbeskrivelsen i artikel 4, stk. 3, må antages at være dækket af både havmiljøloven og af straffelovens § 196, jf. havmiljøloven. Det er dog ikke efter havmiljølovens § 59, stk. 2, hverken et krav, at der er voldt skade, at denne er betydelig og omfattende, eller at den ulovlige udtømning har haft alvorlig personskade eller død til følge. Havmiljølovens § 59, stk. 2, er anvendelig, allerede hvis den ulovlige udtømning har voldt skade på miljø, eller der har været fare herfor. Det er endvidere efter havmiljølovens § 59, stk. 2, tilstrækkeligt, at der er handlet groft uagtsomt.

Det er endvidere ikke efter straffelovens § 196 noget krav, at den ulovlige udtømning har haft alvorlig personskade eller død til følge. Straffelovens § 196 er således anvendelig, allerede hvis den ulovlige udtømning har haft til følge, at miljøet er blevet betydeligt skadet, eller der har været nærliggende fare herfor.

For så vidt angår strafferammekravene i rammeafgørelsens artikel 4 bemærkes, at overtrædelser af havmiljøloven straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning. Straffen kan i henhold til havmiljølovens § 59, stk. 3, stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelserne er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelserne er 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor, eller 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

Bekendtgørelserne om henholdsvis klassifikation og kategorisering, samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk, og om udtømning af olie indeholder også hjemmel til bødestraf og fængselsstraf op til 2 år.

Strafbestemmelserne i miljøbeskyttelseslovens § 110 og lov om kemiske stoffer og produkter § 59 svarer til havmiljølovens § 59, og hjemler således som udgangspunkt bødestraf og i alvorligere tilfælde fængsel indtil 2 år.

Særligt alvorlige tilfælde straffes efter straffelovens § 196 om grov miljøkriminalitet med fængsel indtil 4 år.

Hverken havmiljølovens § 59, bekendtgørelserne om henholdsvis klassifikation og kategorisering, samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk, og om udtømning af olie, de øvrige relevante miljølove eller straffelovens § 196 indeholder således en strafferamme på mindst 5 års fængsel som krævet efter rammeafgørelsens artikel 4, stk. 3.

I de tilfælde, hvor der sker alvorlig skade på person, vil der efter omstændighederne ikke alene være tale om en overtrædelse af straffelovens § 196, jf. de danske havmiljøregler, men eventuelt også en overtrædelse af visse bestemmelser om forbrydelser mod liv og legeme, som der i givet fald vil kunne straffes i sammenstød med, herunder navnlig straffelovens § 237 (forsætligt manddrab), der har en strafferamme på fængsel fra 5 år til livstid, § 241 (uagtsomt manddrab), der straffes med fængsel indtil 4 måneder eller under særligt skærpende omstændigheder med fængsel indtil 8 år, § 245 (grov vold), der har en strafferamme på 6 år, § 246 (særlig grov vold), der har en strafferamme på 10 år eller § 249 (uagtsom betydelig legemsbeskadigelse), der straffes med fængsel indtil 4 måneder eller under særligt skærpende omstændigheder med fængsel indtil 8 år.

Spørgsmålet om, hvorvidt overtrædelser vil være dækket af en strafferamme på 5-10 år, vil således afhænge af en konkret vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige af sagens omstændigheder. Som anført ovenfor, vil der derfor kunne forekomme situationer, hvor kravet om en strafferamme på mindst 5-10 års fængsel ikke er opfyldt i dansk ret.

For at opfylde rammeafgørelsens artikel 4, stk. 3, vil det på den baggrund være nødvendigt at forhøje strafferammen i straffelovens § 196 til fængsel indtil 6 år. Der henvises til lovforslagets § 2, nr. 1.

Efter *rammeafgørelsens artikel 4, stk. 4, litra b*, skal medlemsstaterne endvidere have en strafferamme med et maksimum på mindst 2 til 5 års fængsel, hvis forsætlige overtrædelser af artikel 2 er begået inden for rammerne af en kriminel organisation som defineret i fælles aktion 98/733/RIA af 21. december 1998 om at gøre det strafbart at deltage i en kriminel organisation i Den Europæiske Unions medlemsstater, uanset det strafniveau, der er omhandlet deri.

Efter gældende ret er der ikke mulighed for at udmåle en straf på mindst 2 til 5 års fængsel alene af den grund, at handlingen er begået inden for rammerne af en kriminel organisation. For at opfylde

artikel 4, stk. 4, litra b, vil det være nødvendigt med en lovændring, således at det forhold, at handlingen er begået inden for rammerne af en kriminel organisation, i sig selv giver mulighed for at udmåle en straf på mindst 2 til 5 års fængsel.

På den baggrund foreslås det, at overbygningsbestemmelsen i straffelovens § 196 kan finde anvendelse, når der er tale om overtrædelse af mere systematisk eller organiseret karakter, uanset at der ikke er sket betydelig skade på miljøet eller nærliggende fare herfor, jf. lovforslagets § 2, nr. 2.

2.2.3.4. Rammeafgørelsens artikel 5 om juridiske personers ansvar er opfyldt ved havmiljølovens § 62 og straffelovens § 306, der indeholder hjemmel til, at juridiske personer kan straffes i overensstemmelse med reglerne i straffelovens kapitel 5 om strafansvar for juridiske personer.

Rammeafgørelsens artikel 6, stk. 1, litra i), hvorefter maksimum for bøder idømt juridiske personer ikke må ligge under en vis grænse, er ligeledes opfyldt i dansk ret, idet der ikke i dansk ret er fastsat maksima for bødernes størrelse. Bestemmelsen i rammeafgørelsens artikel 6, nr. 1, litra ii), om andre sanktioner end bøder er valgfri og kræver derfor ikke lovændringer.

Bestemmelserne i rammeafgørelsens artikel 6, stk. 2 og 3, vedrørende minimum for bødemaksimum ved anvendelse af alternative kriterier for udmåling af bødens størrelse kræver ligeledes ikke lovændringer, idet der som nævnt ikke i Danmark er fastsat maksima for bødernes udmåling.

Bestemmelserne om straffemyndighed i rammeafgørelsens artikel 7 vurderes at være opfyldt i dansk ret ved straffelovens generelle regler om straffemyndighed sammenholdt med havmiljølovens § 2 om havmiljølovens anvendelsesområde.

Dansk ret hjemler således straffemyndighed som fastsat i rammeafgørelsens artikel 7, nr. 1, litra a og b, vedrørende handlinger begået på landets territorium og i den eksklusive økonomiske zone, dvs. fra søterritoriets ydre grænse til 200 sømil målt fra de såkaldte basislinier, jf. straffelovens § 6, nr. 1, § 3 i lov nr. 411 af 22. maj 1996 om eksklusive økonomiske zoner og havmiljølovens § 2, nr. 1, for så vidt angår danske skibe og nr. 1 og 4 for så vidt angår udenlandske skibe.

Handlinger begået på skibe, der sejler under dansk flag, jf. rammeafgørelsens artikel 7, nr. 1, litra c, hører under dansk straffemyndighed efter straffelovens § 6, nr. 2 og 3, hvis det danske skib befinder sig uden for nogen stats folkeretligt anerkendte område eller for så vidt det danske skib befinder sig på fremmed folkeretligt anerkendt område, hvis handlingen er begået af personer, der hører til fartøjet eller som rejsende følger med dette, jf. havmiljølovens § 2, nr. 1.

Under dansk straffemyndighed hører endvidere efter straffelovens § 7, nr. 2, handlinger begået af danske statsborgere foretaget på fremmed folkeretligt anerkendt område, hvis handlingen er strafbar



også efter den dér gældende lovgivning, jf. havmiljøloven § 2, nr. 1, vedrørende handlinger begået på danske skibe, og nr. 4 vedrørende handlinger begået på udenlandske skibe, jf. rammeafgørelsens artikel 7, nr. 1, litra d, 1. led.

Handlinger begået af danske statsborgere uden for folkeretligt anerkendt statsområde, jf. rammeafgørelsens artikel 7, nr. 1, litra d, 2. led, hører under dansk straffemyndighed, hvis handlinger af den pågældende art kan medføre højere straf end fængsel i 4 måneder, jf. straffelovens § 7, nr. 1, og havmiljølovens § 2, nr. 1 og 5. Efter havmiljølovens § 59, stk. 1, er straffen for overtrædelse af havmiljøloven bøde, og kun under skærpende omstændigheder kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år. Dette gælder, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser. Strafferammen i straffelovens § 196 er fængsel i indtil 4 år. Danmark opfylder således ikke rammeafgørelsens artikel 7, nr. 1, litra d, 2. led, for så vidt angår overtrædelser af havmiljølovens § 59, stk. 1. Imidlertid er bestemmelsen efter rammeafgørelsens artikel 7, stk. 2, litra a, valgfri, og Danmark agter derfor i overensstemmelse med rammeafgørelsens artikel 7, stk. 3, at give meddelelse til Generalsekretariatet for Rådet om, at denne bestemmelse alene finder delvis anvendelse for Danmark.

Efter dansk ret er der ikke straffemyndighed i tilfælde, hvor handlingen foretages til fordel for en juridisk person, som har sit vedtægtsmæssige hjemsted i Danmark, jf. rammeafgørelsens artikel 7, stk. 1, litra e. Bestemmelsen er efter rammeafgørelsens artikel 7, stk. 2, litra b, valgfri. Danmark agter derfor i overensstemmelse med rammeafgørelsens artikel 7, stk. 3, at give meddelelse til Generalsekretariatet for Rådet om, at denne bestemmelse ikke finder anvendelse for Danmark.

Der antages tillige efter dansk ret at være straffemyndighed i tilfælde, hvor handlinger, der er begået fra et udenlandsk skib uden for Danmarks søterritorium og eksklusive økonomiske zone, har medført eller sandsynligvis vil medføre skader inden for Danmarks territorium eller Danmarks eksklusive økonomiske zone, og skibet efterfølgende frivilligt befinder sig i dansk havn eller ved en dansk off-shore terminal, jf. straffelovens § 9 og havmiljølovens § 2, nr. 4, sammenholdt med artikel 218 i FN's Havretskonvention. Disse bestemmelser opfylder kravene i rammeafgørelsens artikel 7, nr. 1, litra f.

Endelig er der efter straffelovens § 8, nr. 5, og havmiljølovens § 2, nr. 1, om danske skibe og nr. 5 om udenlandske skibe, straffemyndighed vedrørende skibe på åbent hav, jf. rammeafgørelsen artikel 7, nr. 1, litra g.

Rammeafgørelsens artikel 7 om straffemyndighed vurderes således ikke at kræve ændringer i dansk ret. Det bemærkes i øvrigt i den forbindelse, at det følger af straffelovens § 8, nr. 5, at under dansk

straffemyndighed hører handlinger, foretagne uden for den danske stat, uden hensyn til, hvor gerningsmanden hører hjemme, når handlingen er omfattet af mellemfolkelig overenskomst, ifølge hvilken Danmark er forpligtet til at foretage retsforfølgning – her en rammeafgørelse om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe.

For så vidt angår rammeafgørelsens artikel 8 og 9 om udveksling af oplysninger med de øvrige EU-lande vil disse ikke have lovgivningsmæssige konsekvenser. Heller ikke de øvrige bestemmelser i artikel 10-12 i udkastet til rammeafgørelsen vil have lovgivningsmæssige konsekvenser, idet disse bestemmelser angår det territoriale anvendelsesområde samt gennemførelse og ikrafttræden af rammeafgørelsen.

## *2.3 Vejledende bødeniveauer*

### *2.3.1. Indledning*

Siden Forsvarsministeriet den 1. januar 2000 fra Miljøministeriet overtog ressortansvaret for den statslige maritime overvågning og håndhævelse samt den maritime forureningsbekæmpelse til søs, har Forsvarsministeriet modtaget anmeldelser om olieobservationer samt meldinger om hændelser til søs, der kan medføre olieudslip.

Udviklingen i antallet af modtagne og bekræftede olieobservationer vedrørende udledninger fra skibe, der har passeret danske farvande, var for år 2000 på 151 bekræftede olieobservationer, for år 2001 på 121, for år 2002 på 71, for år 2003 på 129, mens der for år 2004 var 152 bekræftede olieobservationer. Antallet af bekræftede olieobservationer har således i perioden 2000 – 2004 været svingende, men tendensen viser, at der ikke har været et fald i antallet. Olieobservationerne er foretaget såvel i Nordsøen og Østersøen, som i Kattegat og bælteerne.

I samme periode er der udstedt et stigende antal bøder pr. år af såvel politiet som forsvaret for ulovlig udledning af mineralsk olie.

Det var ved gennemførelsen af ændringen af havmiljøloven i 2000, der hjemlede adgang til administrative bøder, forventningen, at de dengang fastsatte vejledende bødeniveauer ville have en så præventiv effekt, at antallet af olieobservationer over den samlede periode ville være faldet. Dette har imidlertid - når man sammenholder det forhold, at mængden af udstedte bøder har været stigende i perioden, samtidig med at antallet af bekræftede olieobservationer er vedblevet at være på et højt niveau – vist sig ikke at være tilfældet. Derfor må det vurderes, at den ønskede præventive effekt af de nuværende bødestørrelser er udeblevet.

Dette skal tillige ses i lyset af, at de danske farvande er tæt trafikerede. Søværnets Operative Kommando har således oplyst, at der for 2004 alene gennem Storebælt var over 16.000

skibspassager, svarende til et gennemsnit på ca. 45 passager pr. dag. For Øresund var de tilsvarende tal for 2004 på mindst 37.000 skibe, svarende til et gennemsnit på ca. 102 passager pr. dag. Det forventes, at dette antal passager vil være relativt stabilt i fremtiden. Skibstrafikken er således også i dag en af de primære transportformer, og der ses ikke at være indikationer på, at alternative transportformer vil erstatte denne i fremtiden. Der er imidlertid noteret en tendens til, at antallet af større skibe er stigende.

I forbindelse med lovforslagets udarbejdelse, er endvidere foretaget en undersøgelse af de økonomiske sanktionsmuligheder ved ulovlig udledning af mineralsk olie i de danske nabolande. Denne undersøgelse har vist, at de økonomiske sanktioner i Norge ligger under det danske niveau, medens det i Sverige ligger over. Finland er i færd med at kopiere det svenske system. Tysklands bødeniveau ligger på højde med det danske, men vurderes at være langt mere indgribende, idet bøderne alene gives til fysiske personer og ikke til rederiet. Landenes bødesystemer er nærmere beskrevet nedenfor.

På trods af at sammenligningsgrundlaget er ujævnt er det vurderingen, at der er behov for en forøgelse af bødestørrelserne, for dermed at sikre, at disse kan bidrage til at opnå den ønskede præventive effekt overfor de skibe, som foretager forurening af danske farvande.

Denne vurdering falder også i tråd med regeringens ønske om at hæve bødestørrelserne for ulovlig udledning af olie, samt det generelle politiske ønske om en hårdere kurs over for miljøforurenere.

### *2.3.2. Gældende ret*

Bestemmelserne om forbud mod udledning af mineralsk olie fremgår for så vidt angår skibe af kapitel 2 i havmiljøloven, og for så vidt angår platforme af kapitel 10 i samme lov. Disse regler tager også højde for de krav, der er fastsat i den internationale MARPOL-konvention 73/78 om udledning af mineralsk olie.

I havmiljølovens kapitel 2, § 11, findes den grundlæggende bestemmelse om forbud mod udledning af mineralsk olie. Bestemmelsen indeholder et absolut forbud mod udledning af mineralsk olie og blandinger heraf, der i princippet gælder alle danske farvande, men som dog i henhold til MARPOL 73/78 er lempet i den eksklusive økonomiske zone, hvor der under hensyntagen til en række forudsætninger, kan udledes mindre mængder olie. For så vidt angår platforme, som foretager udledning i havet, der stammer fra undersøgelse eller udnyttelse af undersøiske mineralforekomster, herunder kulbrinter, supplerer havmiljølovens kapitel 10, § 30, reglerne om udledning i danske farvande.

I havmiljølovens kapitel 17 er der fastsat bestemmelser om straf i forbindelse med overtrædelse af loven eller regler udstedt i medfør heraf. Det følger således af havmiljølovens § 59, stk. 1, og § 61,

at overtrædelse straffes med bøde. Ved fastsættelse af bøder udmåles disse med udgangspunkt i den udledte mængde olie. Bødestørrelsen kan justeres i op- og nedadgående retning, såfremt der måtte foreligge skærpende eller formildende omstændigheder.

Herudover kan der, jf. § 59, stk. 3, blive tale om fængselsstraf i indtil 2 år ved forsætlige eller groft uagtsomme overtrædelser, hvis der ved overtrædelsen 1) er voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor, eller 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser. For overtrædelser begået af udenlandske skibe på det ydre territorialfarvand, kan fængselsstraf alene pålægges, såfremt overtrædelsen derudover er begået forsægtligt og har medført alvorlig forurening af havmiljøet. For overtrædelser begået af udenlandske skibe på det indre territorialfarvand gælder hovedreglen i § 59, stk. 3. Dette fremgår ikke klart af gældende lov, hvorfor ordlyden af lovens § 59, stk. 4, i nærværende lovforslag er præciseret, jf. nærmere herom i bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser, punkt 18.

I Danmark er det primære ansvar selskabsansvar, hvilket også gælder for havmiljøloven.

Forsvarsministeren kan i sager om overtrædelse af forbuddet mod udledning af mineralsk olie afgøre disse med administrative bøder. Miljøministeren har samme mulighed for så vidt angår overtrædelser af regler udstedt i medfør af lovens § 30.

Ved ændringen af havmiljøloven den 5. maj 2000, blev der i bemærkningerne fastsat et vejledende bødeniveau for udtømning af mineralsk olie, der som udgangspunkt var bestemt ud fra den udledte mængde olie. Niveauet er alene vejledende og kan fraviges i op- eller nedadgående retning.

Det fremgår af ovenfor nævnte lovbemærkninger, at bødestørrelsen blev fastsat til 25.000 kr. for 500 liter, 50.000 kr. for 1000 liter, og op til 100.000 kr. for udtømning af 10.000 liter olie. Ved udledninger udenfor de angivne størrelser forudsattes bøden fastsat forholdsmæssigt til et passende rundt beløb i forhold til den udtømte mængde olie. Minimum bødestørrelsen for udledning op til 50 liter blev fastsat til 15.000 kr.

Siden ovennævnte lovændringer ikrafttræden har forsvaret i perioden 2000-2004 afgjort 6 sager med administrative bøder for ulovlig udtømning af mineralsk olie, mens politiet i samme periode har afgjort 10 sager med bødeforlæg. Der har været tale om sager vedrørende oliemængder fra 5 liter og op til 6.800 liter olie. Bødestørrelserne har ligget mellem 1.000 kr. og op til 118.000 Kr.

For så vidt angår de største af bøderne gælder for både forsvaret og politiet, at der i enkelte sager har været tale om skærpende omstændigheder, hvilket har medført en forhøjelse af disse bøder med op til 100 % af den oprindelige bødesats.

Udover ovennævnte sager er der i perioden rejst yderligere 24 sager, som dog grundet bevisets stilling og procesøkonomiske hensyn har måttet henlægges, og derfor ikke har resulteret i bødeforlæg.

### *2.3.3. Andre lande*

#### *Sverige*

I Sverige suppleres det strafferetlige system for overtrædelser af forbuddet mod olieudledning med muligheden for at pålægge en vandforureningsafgift. Afgiften er objektiv og pålægges skibets ejer eller reder, uanset om denne er en fysisk eller juridisk person.

Afgiften fastsættes under hensyn til udslippets omfang samt skibets bruttotonnage i henhold til en i loven fastsat tabel. Man anvender kriteriet om ”udslippets omfang” for at afspejle hensynet til miljøkonsekvenserne, og kriteriet om ”skibets størrelse” for at tage hensyn til den afgiftspligtiges økonomiske formåen. Afgiftens størrelse starter på et basisbeløb, som i år 2005 er sat til 39.400 SEK. Basisbeløbet reguleres i opadgående retning med en sats, hvis størrelse afhænger af skibets størrelse og udslippets omfang.

Afgiftsstørrelsen er den samme for skibe inden for de respektive grupperinger, beregnet efter skibets størrelse, uanset om udslippet er 75 liter eller 900 liter. Afgiften pålægges uanset om der foreligger forsæt eller uagtsomhed. Afgiften kan efter det oplyste nedsættes, såfremt der måtte foreligge særlige omstændigheder, som gør det urimeligt at pålægge fuld afgift.

Sverige har oplyst, at den svenske Kustbevakning inden for de seneste år har udstedt 12 til 20 vandforureningsafgifter årligt. Den normale størrelse på en vandforureningsafgift er på én til to gange basisbeløbet (39.400 SEK, hvilket svarer til 31.520 dkr.), hvoraf sidstnævnte anvendes ved udslip fra 50 op til 1000 liter. De skibe, som er blevet pålagt vandforureningsafgiften, har oftest været i grupperingen af skibe med en størrelse til og med 3000 bruttotons, som er et mål for skibets størrelse.

Det forekommer, at der udover vandforureningsafgiften også pålægges en bødestraf for ulovlige udslip. Bødestraffen pålægges den fysiske person, som er ansvarlig for udslippet, og kan ikke pålægges juridiske personer. Det er fra svensk side oplyst, at der gives ca. op til 10 bøder af denne type om året, der idømmes som dagbøder beregnet ud fra den pågældendes årlige indkomst.

### *Finland*

I Finland har man et forbud mod udledning af olie eller olieholdige blandinger i finsk farvand. Overtrædelse af bestemmelserne kan straffes med bøde. Der er ikke mulighed for at afgøre sagerne med administrative bøder. Straffen kan under særlige omstændigheder stige til fængsel i op til 2 år eller ved grov miljøforurening i op til 6 år.

Der er som udgangspunkt tale om et personligt ansvar for forureneren, men der kan også idømmes juridiske personer straf.

Det er fra finsk side oplyst, at et lovforslag, der tager udgangspunkt i den svenske lovgivning forventes behandlet i det finske parlament i efteråret 2005. Lovforslaget indebærer etableringen af en olieforureningsafgift, der pålægges som en administrativ følge af overtrædelser af forbuddet mod udledning af olie eller olieholdige blandinger i de indre territorialfarvande, ydre territorialfarvande og Finlands eksklusive økonomiske zone. Der bliver tale om objektivt ansvar.

Afgiften foreslås pålagt skibets ejer eller reder, og beløbet fastsættes i henhold til en tabel, der tager udgangspunkt i udslippets omfang og skibets størrelse. Det fremgår af forslaget, at man skal kunne undlade at pålægge afgiften eller alternativt nedsætte denne, såfremt den afgiftspligtige påviser, at afgiften fremstår som åbenbart urimelig, fordi udledningen er sket i forbindelse med en nød- eller ulykkessituation eller ved lignende årsager.

Ifølge forslaget kan olieforureningsafgiften ikke pålægges den, som ved dom er blevet idømt straf for det pågældende udslip.

Det fremgår af det finske lovforslag, at størrelsen af de påtænkte afgifter svarer til de svenske afgifter. Udgangspunktet for det finske forslag er, at basisbeløbet fastsættes i loven, hvilket

medfører, at eventuelle ændringer af basisbeløbet kun kan ske ved en ændring af denne. En eventuel ændring forudses at kunne blive aktuel, såfremt afgiftens præventive effekt svækkes, eller hvis de svenske afgifter af tilsvarende årsager ændres.

### *Norge*

Den almindelige borgerlige straffelov i Norge indeholder mulighed for bødestraf for overtrædelse af forskrifter udstedt i medfør af bl.a. ”Lov om statskontrol med skibes sjødygtighed”. Bøden er baseret på tilregnelser og kan pålægges både personligt og som et selskabsansvar.

Bødestørrelsen afhænger ikke af enkeltstående parametre som f.eks. udledningens mængde, skibets størrelse eller den pågældendes betalingsevne, men beror derimod på en samlet vurdering af det pågældende ulovlige forhold, herunder om der er tale om forsæt, og om udledningen er sket med økonomisk gevinst for øje.

Det er oplyst, at der ikke er fastsat bødestørrelser, men at bøderne i praksis hidtil har ligget på beløb mellem 10.000 – 40.000 NKr (ca. 9.542 – 38.168 dkr.) til kaptajnen/maskinchefen, mens der i enkelte tilfælde har været idømt bøder til rederier på ca. 200.000 NKr. (ca. 190.840 dkr)

### *Tyskland*

Overtrædelser af udledningsbestemmelserne er en overtrædelse af den tyske straffelov, og dermed indenfor den almindelige anklagemyndigheds kompetence, hvorefter det er domstolene, der fastsætter straffens størrelse. Der findes således ikke mulighed for at afgøre en sag administrativt for disse overtrædelser. Bøden pålægges som et personligt ansvar.

Bødestørrelsen afhænger af dommerens vurdering, men baseres dog på mængden af udledt olie, omfanget af den forvoldte skade, graden af tilregnelser, om der er tale om gentagelsestilfælde og den anklagedes månedlige indkomst. Således varierer bødestørrelserne for udledninger på det indre territorialfarvand fra 1 x månedlig indkomst (for 10 liter og udvist uagtsomhed) op til 12 x månedlig indkomst (for 500 liter ved udvist uagtsomhed, eller ved udledning på 250 liter og udvist forsæt). Dette niveau er vejledende for udledninger på såvel søterritoriet som i den eksklusive økonomiske zone.

Tysk lovgivning giver mulighed for at pålægge dagbøder fra minimum 5 og op til 360 dage på beløb fra 1 til 5.000 Euro pr. dag. Endvidere er der åbnet mulighed for fængselsstraf i 3-5 år.

#### *2.3.4. Lovforslaget*

Formålet med at hæve det vejledende bødeniveau i Danmark er et ønske om at sikre, at det præventive element, som udgøres af den bødestraf, der pålægges en forurener, optimeres mest muligt. Som led i vurderingen af den præventive effekt er det nødvendigt også at forholde sig til, hvorledes det danske bødeniveau måler sig i forhold til de økonomiske sanktionsmuligheder i Danmarks nabolande. Det afgørende moment vurderes at være, hvorvidt de økonomiske sanktionsmuligheder i nabolandene ligger på et sådant niveau, at en potentiel forurener på vej gennem flere staters farvande, kan komme til at betragte det som en økonomisk fordel at blive straffet for at forurene i danske farvande frem for at risikere at blive straffet af en eller flere af Danmarks nabostater.

På den baggrund er der som tidligere anført i forbindelse med lovforslagets udarbejdelse gennemført en undersøgelse af forholdene i henholdsvis Sverige, Norge, Finland og Tyskland. Denne undersøgelse har vist, at de økonomiske sanktioner i disse lande med undtagelse af Norge generelt set ligger over det nuværende danske bødeniveau. Som eksempel kan nævnes: Et skib på mellem 3.001 – 15.000 bruttotons, der ulovligt udleder 500 liter olie i havet vil alt andet lige i Sverige modtage en objektiv baseret afgift på 118.200 SEK (94.560 DKK) eventuelt kombineret med en personlig bødestraf til forureneren. En tilsvarende situation ville i Danmark i dag betyde en bøde på 25.000 DKK til den virksomhed, der ejer/driver skibet. For en tilsvarende forurening i Tyskland vil forureneren ifalde en personlig bødestraf på op til 12 x dennes månedlige indkomst, hvilket er langt mere indgribende for forureneren, end hvis bøden pålægges virksomheden, som ejer skibet.

Der ses således at være behov for at bringe det danske bødeniveau på højde med vore nabolande som minimum, således at det for en forurener ikke vil være mere økonomisk favorabelt at foretage udledning i danske farvande frem for i vor nabolandes farvande. Det vurderes i den sammenhæng, at det bødeniveau som blev fastsat ved lovændringen i 2000, ikke længere er tilstrækkeligt til at



tilgodese disse hensyn, særligt set i lyset af den tætte skibstrafik, som finder sted i de danske farvande.

En forøgelse af bødestørrelserne forudses at ville bidrage til at opnå den ønskede præventive effekt overfor de forurenende skibe, hvilket forventes over en årrække at kunne bringe antallet af bekræftede olieobservationer ned. En eventuel senere ændring af bødestørrelsen kan dog blive aktuel, såfremt denne præventive effekt svækkes.

Udover problematikken med den nuværende lave danske bødestørrelse, indeholder de eksisterende vejledende bødesatser også en u hensigtsmæssighed, idet der gives en betydelig ”rabat” jo større udledning der foretages. Ud fra en retssikkerhedsmæssig synsvinkel forekommer det urimeligt, at meget store udledninger bliver relativt ”billigere” for forureneren. Det foreslås at rette op på denne u hensigtsmæssighed ved nærværende lovændring.

Ved lovændringen i 2000 fastsattes vejledende bødestørrelser som illustreredes med udvalgte mængder udslip fra 0 – 10.000 liter olie. Forsvarets erfaring siden denne lovændring har imidlertid vist, at de ulovlige udslip typisk ligger mellem 100 og 1000 liter, mens større udslip på f.eks. op til 10.000 liter meget sjældent forekommer, og i øvrigt oftest vil skyldes uheld/hændelser, som ikke er strafbare. På den baggrund illustreres de vejledende bødestørrelser i nærværende lovforslag med udvalgte mængder udslip fra 0 – 1.000 liter olie.

På baggrund af ovennævnte foreslås et vejledende bødeniveau, hvor der for olieudledninger op til 1000 liter sker en forhøjelse i forhold til det nuværende niveau, således at der for en udledning på op til 50 liter kan fastsættes en bøde på 25.000 kr., for udledninger på op til 500 liter kan fastsættes en bøde på 150.000 kr., og for udledninger på op til 1000 liter kan fastsættes en bøde på 250.000 kr. For udledninger over 1000 liter foreslås, at bødesatsen hæves forholdsmæssigt, således at hver liter over 1000 liter som udgangspunkt takseres efter en lineær skala svarende til den gennemsnitlige literpris for 1000 liter, med mindre der foreligger særlige omstændigheder. Herved bringes det danske vejledende bødeniveau op over de lande, vi har sammenlignet os med.

Bødestørrelsen vil som hidtil kunne justeres i op- eller nedadgående retning, hvis der foreligger skærpende eller formildende omstændigheder.

De foreslåede vejledende bødeniveauer skal tillige ses i lyset af, at bøden pålægges de virksomheder, som ejer/driver skibene (juridiske personer), og ikke den pågældende person, som er ansvarlig for forureningen fra skibet. De vejledende bødeniveauer vurderes derfor også at må have en vis størrelse for dermed at have den ønskede præventive effekt på disse virksomheder, og derigennem kunne påvirke disses handlemønstre.

Ønsket om indførelse af et bødeniveau i danske farvande, som virker afskrækkende over for eventuelle forurenere, skal også ses i lyset af, at de danske farvande er af en sådan karakter, at De Forenede Nationers Søfartsorganisation (IMO) har udpeget dem til ”særlige havområder”. Der er således tale om havområder, der behøver en særlig beskyttelse, fordi områderne enten har økologisk, socioøkonomisk eller videnskabelig betydning. Det er af samme årsag, at selv en lille udledning i disse områder betragtes som en alvorlig udledning. Hertil kommer, at Østersøen undtagen den russiske del af IMO er principgodkendt til ”særligt følsomt havområde”.

#### *2.4 Andre foreslåede ændringer*

Der er tale om ændringer som følge af en nødvendig opdatering af loven. Ændringerne vil blive omtalt nærmere nedenfor i afsnit 3.

### *3. Gennemgang af behovet for ændringer i havmiljøloven og straffeloven*

#### *3.1 Lov om beskyttelse af havmiljøet*

##### *3.1.1 Ændringer som følge af implementeringen af Havretskonventionens håndhævelsesbestemmelser*

I havmiljøloven fremgår det kun få steder eksplicit, at der gælder særlige begrænsninger i håndhævelsen over for udenlandske skibe, således f.eks. §§ 42-43, der omhandler administrative indgreb og § 59, stk. 4, der omhandler straf.

Arbejdsgruppen, hvori en række ministerier, Grønland og Færøerne var repræsenteret er kommet frem til, at der er behov for at tydeliggøre Havretskonventionens håndhævelsesmæssige

begrænsninger over for udenlandske skibe i havmiljølovens kapitel 13, der omhandler administrative indgreb, særligt §§ 42 og 43, og kapitel 17, der omhandler indgreb inden for strafferetsplejens område, særligt §§ 59, 61, 63, 63 a og 63 b.

Der er tale om ændring af § 42, stk. 2 og § 43, stk. 4, der omhandler muligheden for at myndighederne kan foretage nødvendige undersøgelser af et skib henholdsvis tilbageholdelse. I begge situationer er der tale om indgreb med sigte på at forhindre eller bekæmpe forurening. Endvidere skal nævnes §§ 59 og 60, som er de almindelige straffebestemmelser, § 63 som er ransagningsbestemmelsen, § 63 a, som giver forsvarsministeren hjemmel til at kunne afgøre en sag med et bødeforelæg og § 63 b om tilbageholdelse af skibe for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation. Hertil kommer en ny § 62 a, der supplerer den almindelige adgang til at foretage tilsyn, herunder foretage anrøb.

Det foreslås, at det af havmiljøloven eksplicit kommer til at fremgå, at indgreb over for udenlandske skibe i det ydre territorialfarvand kræver at der er en begrundet mistanke om en overtrædelse.

Det foreslås endvidere, at det eksplicit kommer til at fremgå, at indgreb over for udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone kræver, at der enten er begrundet mistanke eller klart objektive bevis for en overtrædelse. Derudover kræves, at der er sket en udtømmning, som i ransagningsituationer skal være betydelig og have forårsaget en væsentlig forurening, medens der i tilbageholdelsessituationer skal være sket en udtømmning, som har forårsaget en betydelig skade eller trussel herom.

Det skal atter understreges, at der ikke er tale om en ny retstilstand på området, idet alle Havretskonventionens bestemmelser, herunder også håndhævelsesbestemmelserne allerede gælder og efterleves i dag.

### *3.1.2. Andre ændringer*

Der er i havmiljøloven en definition af Østersøområdet, Nordsøområdet og eksklusive økonomiske zoner, jf. havmiljølovens § 5. Det er fundet hensigtsmæssigt også at definere søterritoriet, herunder også ydre og indre territorialfarvand, idet ydre territorialfarvand for første gang introduceres i

havmiljøloven i forbindelse med implementeringen af Havretskonventionens håndhævelsesbestemmelse artikel 220.

I forbindelse med dumpning af optaget havbundsmateriale er habitatdirektivets krav om miljøkonsekvensvurdering hidtil alene gennemført med hjemmel i havmiljølovens § 26, stk. 5. Herefter er tilladelse til klappning inden for et område, der er udpeget som beskyttelsesområde efter EF-fuglebeskyttelsesdirektivet eller EF-habitatdirektivet eller et område med en vanddybde på under 6 meter, betinget af miljøministerens samtykke. Samtykkebeføjelsen er delegeret til Skov- og Naturstyrelsen, som i overensstemmelse med habitatdirektivet stiller krav om, at ansøger i forbindelse med ansøgning om tilladelse efter § 26, stk. 5, udarbejder en miljøkonsekvensvurdering. Imidlertid har en redegørelse fra Kammeradvokaten, der er baseret på en række EU-domme fra de seneste år, vist, at der er behov for at justere den danske lovgivning. Kammeradvokaten konkluderer, at afgørende for, om en medlemsstat har gennemført direktivet korrekt, bl.a. er, at der er skabt den nødvendige præcise retlige ramme. Med forslaget skabes den nødvendige retlige ramme ved at præcisere havmiljølovens bestemmelser § 26 og § 28, jf. nærmere bemærkningerne til de enkelte bestemmelser. De nye regler vil ikke medføre ændringer i forhold til den hidtidige praksis.

I tilfælde af særligt alvorlige og omfattende forureninger kan forsvarsministeren bestemme, at sanering af kyststrækninger og bekæmpelse af forurening i havne skal ledes af forsvarsministeren, jf. havmiljølovens § 35, stk. 6. Det er forsvarsministeriets erfaring, at det ofte kan være behov for at kunne delegere denne kompetence helt eller delvist til lokale myndigheder, afhængig af hvor bekæmpelsen af forureningen foregår – på land eller til søs. Det foreslås derfor, at forsvarsministeren kan bemyndige andre myndigheder til at forestå koordineringen af en særligt alvorlig og omfattende forurening.

I 1999 blev Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods, med senere ændringer implementeret i havmiljøloven via bekendtgørelse nr. 258 af 1. maj 1999 om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord på skibe. Bekendtgørelsen har bl.a. hjemmel i havmiljølovens § 40. Direktivet 93/75/EØF blev ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og

trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EF-Tidende 2002 nr. L 208, side 10-27). Der er såvel i det gamle som i det nye direktiv en bestemmelse om afskiberens forpligtelser over for skibsføreren og operatøren i forbindelse med transport af farligt og forurenende gods om bord på skibe. Med henblik på at skabe en helt klar hjemmel til at regulere private, foreslås det, at der indsættes et nyt stykke, i § 40, der giver miljøministeren bemyndigelse til at implementere det ovenfor nævnte direktiv fra 2002.

Havmiljølovens § 43, stk. 5, fastsætter at et påbud eller forbud skal meddeles føreren af skibet skriftligt eller telegrafisk. Det har i praksis vist sig vanskeligt at få overbragt skriftlige meddelelser til de involverede skibe, når disse har befundet sig til søs. Det er derfor fundet nødvendigt, at opdatere bestemmelsen, således at et påbud eller forbud kan udstedes mundtligt f.eks. fra et fly via radio, for derefter snarest at blive fulgt op med en skriftlig meddelelse f.eks. via fax eller e-mail.

Det foreslås, at manglende indberetning af udtømminger, som er i strid med loven skal kunne afgøres med administrative bødeforelæg. Tilsvarende ved manglende indberetninger ved enhver form for kollision eller grundstødning, eller såfremt der af andre grunde er fare for udtømmning, jf. § 38, stk. 1-3.

Det er endvidere fundet hensigtsmæssigt, at der i havmiljølovens § 44 indsættes en hjemmel til at fastsætte nærmere regler om de af forsvaret afholdte udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, som ejere af skibe kan pålægges at skulle afholde, for derved at undgå tvivl om udgiftsposterne i forbindelse med opgørelse af krav efter iværksættelse af beredskabsforanstaltninger eller bekæmpelse af forurening.

I sølovens §§ 191 og 206, stk. 2 er der fastsat objektivt ansvar for enhver skade, der skyldes udtømmning af olie fra et skib og for udgifterne til beredskabsforanstaltninger, såfremt der er sket eller er fare for udtømmning af olie. Efter den gældende § 44, stk. 1, der supplerer de nævnte bestemmelser i søloven, indtræder der for ejeren objektivt ansvar for udgifter til rimelige beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger i alle tilfælde, hvor der er sket eller er fare for udtømmning eller udledning og dermed for forurening med skadelige stoffer.

I relation til det i § 44, stk. 1, anvendte begreb "fare" skal det bemærkes, at dette ikke er at anse som overensstemmende med "farebegrebet" i sølovens § 191 ("alvorlig og umiddelbar fare for forurening"). Det forudsættes således, at der i havmiljøloven er en noget lavere tærskel for, hvornår der foreligger fare for forurening, idet beskyttelsesobjektet for havmiljøloven er selve havmiljøet, hvor selv et mindre olieudslip kan forårsage stor skade. Der foreligger derfor generelt en antagelse for, at der efter at et skib har været involveret i en hændelse som f.eks. kollision eller grundstødning, som hovedregel altid vil foreligge en fare for forurening, idet sådanne hændelser i sig selv forøger risikoen herfor, og derved skaber den i bestemmelsen omtalte "fare". På den baggrund skal det endvidere anføres, at der ikke i relation til § 44, stk. 1, gælder en bagatelgrænse for, hvornår det er rimeligt at træffe forholdsregler med henblik på at bekæmpe et olieudslip. Ethvert olieudslip må således - uanset mængde - som udgangspunkt anses som en forurening, for hvilken rimelige forholdsregler må iværksættes, og udgifterne hertil bæres (objektivt ansvar, jf. ovenfor) af skibets ejer.

Ved vurdering af hvilke beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, der må anses for at være rimelige forholdsregler, vil dette altid bero på en konkret vurdering af den faktiske situation. Det skal således bemærkes, at det i § 44 er forudsat, at der udover det almindelige forvaltningsretlige proportionalitetsprincip - hvorefter forholdsreglerne bør afpasses efter den skete skade på skibet - tillige gælder et forsigtighedsprincip som tilsiger, at desto større mængde olie der er risiko for slipper ud, desto lavere faregrad er nødvendig for, at iværksættelse af forholdsregler er rimelige. Således vil selv et mindre uheld i relation til en fuldt lastet olietanker kunne udløse iværksættelse af forholdsregler, der i omfang vil være større end de, der udløses af et tilsvarende uheld med et skib, som sejler med en mindre miljøbelastende last.

Herudover kan som eksempel på rimelige forholdsregler også nævnes, at det ved fare for en større forurening ofte kan være nødvendigt at indsætte mere end ét skib til at ligge klar til at iværksætte bekæmpelse, såfremt faren materialiseres og et udslip faktisk finder sted. Dette skyldes, at selv om et enkelt miljøskib ved brug af skimmere og sweepere alene vil kunne håndtere et mindre udslip, så vil der ved et større udslip være behov for at kunne sætte flydespærringer mellem 2 skibe, for derved at kunne indkredse og opsamle olien. Det kan også være nødvendigt at anvende rekognoscering ved fly eller helikopter, idet olie, der flyder ud fra bunden af f.eks. et tankskib, ofte

først ses på overfladen en vis afstand fra havaristen. Anvendelse af fly eller helikopter til at konstatere om et sådan udslip er sket, vil således også være at anse som en rimelig forholdsregel.

På tilsvarende vis kan det i andre situationer være en rimelig forholdsregel at indsætte det af forsvarets skibe, som fysisk befinder sig nærmest til en truende eller faktisk forurening - også selv om det pågældende skib ikke har reel bekæmpelseskapacitet - for dermed at kunne vurdere situationen og rapportere denne til Søværnets Operative Kommando. Dette vil f.eks. være i situationer, hvor det involverede skib enten ikke har overholdt sin meldepligt efter havmiljølovens § 38, stk. 1, eller hvis de oplysninger, som skibet giver til Søværnets Operative Kommando ikke fremstår som troværdige, eller skibet i øvrigt ved sin adfærd skaber grundlag for mistanke om uregelmæssigheder.

Af særlig betydning for vurderingen af, hvad der må anses som rimelige forholdsregler ved en forurening eller fare herfor, vil også være hvor skibet geografisk befinder sig, når hændelsen indtræffer. Det er således ikke uden betydning, om hændelsen indtræffer i et naturbeskyttelsesområde eller ej. Ud fra ovennævnte forsigtighedsprincip og det forhold, at der ikke består en bagatelgrænse for forureningen, er det som udgangspunkt rimeligt at iværksætte udvidede bekæmpelsesforanstaltninger, såfremt hændelsen er indtrådt i et naturbeskyttelsesområde.

Beslutningen om hvorvidt en olieforurening kan anses for bekæmpbar, og om rimelige forholdsregler som følge deraf bør iværksættes, træffes af Søværnets Operative Kommando efter samråd med chefen på det involverede miljøskib. Det vil således være Søværnets Operative Kommando, som vurderer, om en olieforurening kan bekæmpes, eller om den vil kunne fordampe af sig selv. Søværnets Operative Kommando kan i den situation lade et miljøskib forblive ved forureningen i en periode med henblik på at fastslå, hvorvidt olien bør bekæmpes eller om den vil fordampe. På tilsvarende vis vil et miljøskib kunne indsættes i tilfælde af kollision eller grundstødning, hvor der ikke umiddelbart er sket udslip, men hvor der kan være en risiko (fare) for et sådant udslip og dermed for en forurening i forbindelse med, at havaristen trækkes fri eller afventer reparation.

Ved større udslip er det tillige Søværnets Operative Kommando, der har den overordnede operative ledelse af bekæmpelsesaktionen til søs, og som derfor efter samråd med andre relevante

myndigheder træffer beslutninger om hvilke bekæmpelsesforanstaltninger, der bør iværksættes. I sager af denne type vil der ofte være tale om stort tidspres, og Søværnets Operative Kommando's beslutninger om bekæmpelsesforanstaltninger vil derfor for en stor dels vedkommende bero på et skøn, baseret på de på beslutningstidspunktet foreliggende oplysninger. Henset til de omstændigheder, hvorunder beslutninger om bekæmpelsesforanstaltninger træffes forudsættes det, at et sådant skøn ikke efterfølgende i forbindelse med opgørelsen af omkostninger til bekæmpelsen kan tilsidesættes, medmindre vægtige argumenter taler herfor.

For så vidt angår ovennævnte "overvågning" ved miljøskibe og de øvrige nævnte beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, som iværksættes, skal omkostningerne herfor (objektivt ansvar, jf. ovenfor) bæres af det forurenende skibs ejer.

Bestemmelsen i § 44, stk. 1, vil ikke blive bragt i anvendelse, såfremt det godtgøres, at den pågældende hændelse er en følge af de i sølovens § 192, stk. 1 a-c nævnte årsager (bl.a. krigshandlinger og sabotage). I de særlige tilfælde, hvor et skib, der yder et nødstedt skib hjælp, foretager udtømning af olie m.v. f.eks. for at dæmpe søen, følger det af de almindelige nødretsgrundsætninger i dansk erstatningsret, at udgifterne i medfør af denne bestemmelse påhviler det nødstedte skib.

For så vidt angår platforme, er det Miljøministeren, der har det overordnede ansvar for forureningsbekæmpelse til søs. Det har imidlertid altid været fast praksis, at det er koncessionshaverne selv, der sørger for at iværksætte og afholde udgifterne til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger af forurening fra platformene. Der vil ikke blive ændret på denne praksis. Skulle der imidlertid blive tale om en forurening, der har et sådant omfang, at platformen ikke selv kan klare bekæmpelsen, vil Miljøstyrelsen foranledige en bekæmpelsesaktion iværksat. Miljøstyrelsen vil i sådan en situation anmode forsvaret om assistance. De udgifter koncessionshaverne skal afholde i den forbindelse vil være analogt med dem, der er omfattet af forsvarets regler. Det er derfor vurderet, at der ikke er behov for en tilsvarende hjemmel for miljøministeren til at fastsætte nærmere regler om de udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger ejere af platforme kan pålægges at afholde.



Det er vurderet, at der ikke er behov for at miljøministeren får hjemmel til at kunne udarbejde nærmere regler vedrørende udgifter til strandsanering, som også skal afholdes af skibets ejer, hvis denne er kendt, jf. § 44, stk. 1 og 3, idet der hidtil ikke har været tvivl om disse udgiftsposter og berettigelsen deraf.

Det foreslås, at tilsynsbestemmelsen i § 45, stk. 2 optages, således at tilsynsmyndighederne udover skibe og platforme fremover også får adgang til lokaliteter på land. Bestemmelsen er herudover tilpasset, så den i højere grad svarer til den tilsvarende bestemmelse i miljøbeskyttelsesloven, jf. miljøbeskyttelseslovens § 87.

Endelig foreslås det, at miljøministeren får hjemmel til at autorisere private, først og fremmest klassifikationselskaber, til at udføre syns- og certificeringsopgaver i henhold til en forordning om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe.

### 3.2. Straffeloven

**3.2.1.** De handlinger, som efter *rammeafgørelsens artikel 2*, jf. direktivforslagets artikel 4 og 5, skal betragtes som overtrædelser, er ulovlige efter dansk miljølovgivning – dvs. havmiljøloven, bekendtgørelsen om udtømmning af olie fra skibe samt udtømningsbekendtgørelsen. Overtrædelse af bestemmelserne i havmiljølovens § 11, stk. 1 og 2, samt bekendtgørelsen om udtømmning af olie §§ 2-5 er strafbelagt, jf. henholdsvis havmiljølovens § 59 og bekendtgørelsens § 7. Tilsvarende gælder overtrædelse af bestemmelserne i havmiljølovens § 13 og de relevante bestemmelser i udtømningsbekendtgørelsen, jf. henholdsvis havmiljølovens § 59 og udtømningsbekendtgørelsens § 18. De pågældende danske regler må anses for at opfylde kravene for det strafbare område som fastsat i *rammeafgørelsens artikel 2*.

**3.2.2.** Efter *rammeafgørelsens artikel 4, stk. 3*, skal medlemsstaterne have en strafferamme på mindst 5 til 10 års fængsel, hvis forsætlige overtrædelser af artikel 2 har medført betydelige og omfattende skader på vandkvaliteten, dyre- eller plantearter eller dele af disse samt alvorlig personskade eller død.

Gerningsbeskrivelsen i artikel 4, stk. 3, må antages at være dækket både af havmiljøloven og af straffelovens § 196, jf. havmiljøloven. Det er dog efter havmiljølovens § 59, stk. 2, hverken et krav, at der er voldt skade, at denne er betydelig og omfattende, eller at den ulovlige udtømmning har haft alvorlig personskade eller død til følge. Havmiljølovens § 59, stk. 2, er anvendelig, allerede hvis den ulovlige udtømmning har voldt skade på miljø, eller der har været fare herfor. Det er endvidere efter havmiljølovens § 59, stk. 2, tilstrækkeligt, at der er handlet groft uagtsomt.

Det er endvidere ikke efter straffelovens § 196 noget krav, at den ulovlige udtømning har haft alvorlig personskade eller død til følge. Straffelovens § 196 er således anvendelig, allerede hvis den ulovlige udtømning har haft til følge, at miljøet er blevet betydeligt skadet, eller der har været nærliggende fare herfor.

For så vidt angår strafferammekravene i rammeafgørelsens artikel 4 bemærkes, at overtrædelser af havmiljøloven straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning. Straffen kan i henhold til havmiljølovens § 59, stk. 3, stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelserne er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelserne er 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor, eller 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

Bekendtgørelserne om henholdsvis klassifikation og kategorisering, samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk, og om udtømning af olie indeholder også hjemmel til bødestraf og fængselsstraf op til 2 år.

Strafbestemmelserne i miljøbeskyttelseslovens § 110 og lov om kemiske stoffer og produkter § 59 svarer til havmiljølovens § 59, og hjemler således som udgangspunkt bødestraf og i alvorligere tilfælde fængsel indtil 2 år.

Særligt alvorlige tilfælde straffes efter straffelovens § 196 om grov miljøkriminalitet med fængsel indtil 4 år.

Hverken havmiljølovens § 59, bekendtgørelserne om henholdsvis klassifikation og kategorisering, samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk, og om udtømning af olie, de øvrige relevante miljølove eller straffelovens § 196 indeholder således en strafferamme på mindst 5 års fængsel som krævet efter rammeafgørelsens artikel 4, stk. 3.

I de tilfælde, hvor der sker alvorlig skade på person, vil der efter omstændighederne ikke alene være tale om en overtrædelse af straffelovens § 196, jf. de danske havmiljøregler, men eventuelt også en overtrædelse af visse bestemmelser om forbrydelser mod liv og legeme, som der i givet fald vil kunne straffes i sammenstød med, herunder navnlig straffelovens § 237 (forsætligt manddrab), der har en strafferamme på fængsel fra 5 år til livstid, § 241 (uagtsomt manddrab), der straffes med fængsel indtil 4 måneder eller under særligt skærpende omstændigheder med fængsel indtil 8 år, § 245 (grov vold), der har en strafferamme på 6 år, § 246 (særlig grov vold), der har en strafferamme på 10 år eller § 249 (uagtsom betydelig legemsbeskadigelse), der straffes med fængsel indtil 4 måneder eller under særligt skærpende omstændigheder med fængsel indtil 8 år.

Spørgsmålet om, hvorvidt overtrædelser vil være dækket af en strafferamme på 5-10 år, vil således afhænge af en konkret vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige af sagens omstændigheder. Som anført ovenfor, vil der derfor kunne forekomme situationer, hvor kravet om en strafferamme på mindst 5-10 års fængsel ikke er opfyldt i dansk ret.

For at opfylde rammeafgørelsens artikel 4, stk. 3, vil det på den baggrund være nødvendigt at forhøje strafferammen i straffelovens § 196 til fængsel indtil 6 år. Der henvises til lovforslagets § (udfyldes), nr. (udfyldes).

3.3.3. Efter *rammeafgørelsens artikel 4, stk. 4, litra b*, skal medlemsstaterne have en strafferamme på mindst 2 til 5 års fængsel, hvis forsætlige overtrædelser af artikel 2 er begået inden for rammerne af en kriminel organisation som defineret i fælles aktion 98/733/RIA af 21. december 1998 om at gøre det strafbart at deltage i en kriminel organisation i Den Europæiske Unions medlemsstater, uanset det strafniveau, der er omhandlet deri.

Efter gældende ret er der ikke mulighed for at udmåle en straf på mindst 2 til 5 års fængsel alene af den grund, at handlingen er begået inden for rammerne af en kriminel organisation. For at opfylde artikel 4, stk. 4, litra b, vil det være nødvendigt med en lovændring, således at det forhold, at handlingen er begået inden for rammerne af en kriminel organisation, i sig selv giver mulighed for at udmåle en straf på mindst 2 til 5 års fængsel.

På den baggrund foreslås det, at overbygningsbestemmelsen i straffelovens § 196 kan finde anvendelse, når der er tale om overtrædelse af mere systematisk eller organiseret karakter, uanset at der ikke er sket betydelig skade på miljøet eller nærliggende fare herfor, jf. lovfor-slagets § (udfyldes), nr. (udfyldes).

3.3.4. Herudover skønnes rammeafgørelsen ikke at have yderligere lovgivningsmæssige konsekvenser.”

#### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget tydeliggør allerede gældende ret. Derudover foreslås en række ændringer som hovedsagelig er en nødvendig opdatering af loven. Enkelte bestemmelser er nødvendige som følge af korrekt implementering af direktiver og rammeafgørelse. Miljøministeriet og Justitsministeriet vurderer, at der ikke er nogen væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige. Forsvarsministeriet vurderer, i det omfang lovændringerne ikke medfører et forøget aktivitetsniveau, at der ikke er nogen væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

#### *5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget berører primært myndigheder, men kan dog også berøre virksomheder, herunder havne og privatpersoner. Med hensyn til forslaget til ny § 48 a om klassifikationsselskaber kan oplyses, at udmøntningen af bestemmelsen vil have mindre økonomiske konsekvenser for rederi-erhvervet, idet rederne – i lighed med hvad der gælder på andre områder både i Danmark og internationalt vedrørende syn og certificering af skibe – skal betale klassifikationsselskabet for ydelsen.

#### *6. Administrative og økonomiske konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget berører primært myndigheder, men kan dog også berøre virksomheder, herunder havne og privatpersoner.

#### *7. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ikke i sig selv miljømæssige konsekvenser.

Det er dog forventningen at beføjelsen til at pålægge administrative bøder for manglende indberetning af grundstødninger, skærpelsen af de strafferetlige sanktioner samt forslaget om at hæve bødeniveauet væsentligt for overtrædelse af reglerne om udtømning af olie, vil få en positiv miljømæssig effekt, idet lovforslaget samlet set vil bidrage til en styrkelse af håndhævelsen på området.

#### *8. Forholdet til EU-retten*

§ 1 nr. 7 skaber hjemmel til implementering af artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF.

§ 1, nr. 3-5 skaber hjemmel til implementering af artikel 6, stk. 3 og 4, i Rådets direktiv 92/43/EF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet), (EF-Tidende 1992 nr. L 206, side 7).

§ 2 skaber hjemmel til opfyldelse af artikel 4, stk. 3 og artikel 4, stk. 4, litra b, i Rådets udkast til rammeafgørelse om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe. Hjemlen til at opfylde rammeafgørelsens øvrige artikler findes enten i straffeloven eller i havmiljøloven.

#### *9. Kommunikationsplan*

Målgruppen for forslaget er i det væsentlige miljømyndighederne, som skal anvende reglerne, men selvfølgelig også de skibe, som myndighedernes afgørelser vil blive rettet mod.

#### *10. Hørte myndigheder og organisationer*

3F Fagligt Fælles Forbund, Advokatrådet, Amdsrådsforeningen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Beredskabsstyrelsen, Beskæftigelsesministeriet, Centralorganisationen af Industriansatte i Danmark, Danish Cable Protection Committee, Danmarks Fiskeriundersøgelser, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Dansk Amatørfiskerforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Byggeri – Ral- og Sandsugersektionen, Dansk Industri, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Sejlunion, Dansk Transport og Logistik, Danske Havne, Danske Maritime, Energistyrelsen, Erhvervs-Selskabsstyrelsen, Farvandsvæsenet, Finansministeriet, Forbrugerrådet, Foreningen af Danske Privathavne, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID), Foreningen af politimestre i Danmark, Forsvarskommandoen, Forsvarsministeriet, Frederiksberg kommune, Friluftsrådet, Færøernes Landsstyre, Greenpeace Danmark, Grønlands Hjemmestyre, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Ingeniørforeningen i Danmark, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Kulturministeriet, Kystdirektoratet, Københavns Kommune, Landsorganisationen i Danmark, Landsplanafdelingen, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Miljøklagenævnet, Ministeriet for Familie og Forbrugeranliggender, Ministeriet for flygtninge, Indvandrere og Integration, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling, Mærsk Olie og Gas A/S, Nationalmuseet, NSOC Denmark, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Rederiet A.P. Møller, Rederiforeningerne (samtlige foreninger), Rigsadvokaten, Rigsombudet på Færøerne, Rigsombudsmanden i Grønland, Rigspolitechefen, Rådet for Større Badesikkerhed, Skatteministeriet, Skov- og Naturstyrelsen, Statsministeriet, Sundhedsstyrelsen, Søfartens ledere – Dansk Navigatørforening, Søfartsstyrelsen, Told- og Skattestyrelsen, Transport- og Energiministeriet, Udenrigsministeriet, Undervisnings- og kirkeministeriet, Verdensnaturfonden, Økonomi- og Erhvervsministeriet.

## 11. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	<i>Positive konsekvenser/mindreudgifter</i>	<i>Negative konsekvenser/merudgifter</i>
Økonomiske konsekvenser	0	0

for stat og kommuner		
Administrative konsekvenser for stat og kommuner	0	0
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen væsentlige	Udmøntningen af den foreslåede § 48 a vil medføre mindre økonomiske konsekvenser for rederierhvervet.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen væsentlige	Ingen væsentlige
Miljømæssige konsekvenser	<p>Lovforslaget har ikke i sig selv miljømæssige konsekvenser.</p> <p>Det er dog forventningen at beføjelsen til at pålægge administrative bøder for manglende indberetning af grundstødnings, skærpelsen af de strafferetlige sanktioner samt forslaget om at hæve bødeniveauet væsentligt for overtrædelse af reglerne om udtømning af olie, vil få en positiv miljømæssig effekt, idet lovforslaget samlet set vil bidrage til en styrkelse af håndhævelsen på området.</p>	
Administrative	0	0

konsekvenser for borgerne		
Forholdet til EU-retten	<p>Lovforslaget skaber hjemmel til implementering af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002.</li> <li>▪ Artikel 6 i Rådets direktiv 92/43/EF af 21. maj 1992.</li> <li>▪ Artikel 4, stk. 3 og stk. 4, litra b, i Rådets rammeafgørelse af 12. juli 2005.</li> </ul>	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Bestemmelsen svarer til den gældende § 5 med den ændring, at søterritoriet, herunder også ydre og indre territorielt farvand nu defineres i havmiljøloven. Søterritoriet er i lov om afgrænsning af søterritoriet defineret som ydre og indre territorielt farvand, jf. lov nr. 200 af 7. april 1999 om afgrænsning af søterritoriet. Søterritoriet er i Danmark på 12 sømil (ca. 22 km. – en mil svarer til 1, 852 km.) målt fra de til enhver tid gældende basislinier, jf. lov om afgrænsning af søterritoriet. Havretskonventionens definition af ”søterritoriet” er ikke overensstemmende med den danske definition af ”søterritoriet”, idet den danske definition rummer såvel ydre som indre territorielt farvand, hvorimod Havretskonventionens definition af ”søterritoriet” kun svarer til ”ydre territorielt

farvand” i dansk ret. Implementeringen af Havretskonventionens artikel 220 i havmiljøloven nødvendiggør, at der i nogle bestemmelser skelnes mellem ydre og indre territorielt farvand, eftersom Havretskonventionens håndhævelsesbestemmelser er strengere jo længere væk skibet bevæger sig fra havnen. I havne og i indre territorielt farvand i øvrigt, er der ikke forskel på håndhævelsen af danske og udenlandske skibe. I ydre territorielt farvand er der forskel på håndhævelsen af danske og udenlandske skibe. I den eksklusive økonomiske zone er forskellen i håndhævelsen over for henholdsvis danske og udenlandske skibe større, for at ende op med at være størst på åbent hav.

For at gøre bestemmelsen mere læsevenlig, defineres søterritoriet først, dernæst de eksklusive økonomiske zoner og endelig, Østersøområdet. Udover en definition af søterritoriet, er der ikke foretaget indholdsmæssige ændringer i bestemmelsen.

Til nr. 2

Fuglebeskyttelsesdirektivet (Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle) og habitatdirektivet (Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter) er bl.a. implementeret i den danske lovgivning ved lov nr. 1150 af 17. december 2003 om miljømål m.v. for vandforekomster og internationale naturbeskyttelsesområder med senere ændring (miljømålsloven). I medfør af loven kan miljøministeren udpege og ændre internationale naturbeskyttelsesområder på land og på havet. Når et område er udpeget som internationalt naturbeskyttelsesområde, er amtsråd, kommunalbestyrelser, Hovedstadens Udviklingsråd og statslige myndigheder, ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen i øvrigt, forpligtet af udpegningen.

Habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, fastsætter, at planer og projekter, der kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt skal miljøkonsekvensvurderes. Hvis vurderingen viser, at planen eller projektet skader et områdes integritet, må der ikke meddeles tilladelse.

Efter habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, kan en plan eller et projekt gennemføres på trods af, at en konsekvensvurdering viser, at det vil skade et områdes integritet, hvis det er begrundet i bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art, og fordi der ikke findes nogen alternativ løsning. Der skal i givet fald træffes alle nødvendige



kompensationsforanstaltninger samt ske underretning af Kommissionen. Hvis der er tale om en lokalitet med en prioriteret naturtype og/eller en prioriteret art, gælder særligt strenge betingelser for at fravige beskyttelsen.

I forbindelse med dumpning af optaget havbundsmateriale er habitatdirektivets krav om miljøkonsekvensvurdering hidtil alene gennemført med § 26, stk. 5, hvorefter tilladelse til klappning inden for et område, der er udpeget som beskyttelsesområde efter EF-fuglebeskyttelsesdirektivet eller EF-habitatdirektivet eller et område med en vanddybde på under 6 meter, er betinget af miljøministerens samtykke. Samtykkebeføjelsen er delegeret til Skov- og Naturstyrelsen, som i overensstemmelse med habitatdirektivet stiller krav om, at ansøger i forbindelse med ansøgning om tilladelse efter § 26, stk. 5, udarbejder miljøkonsekvensvurdering.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger har en redegørelse fra Kammeradvokaten, der er baseret på en række EU-domme fra de seneste år, vist, at der er behov for at justere den danske lovgivning. Kammeradvokaten konkluderer, at afgørende for, om en medlemsstat har gennemført direktivet korrekt, bl.a. er, at der er skabt den nødvendige præcise retlige ramme. Med forslaget til § 26, stk 4 og 5, præciseres den retlige ramme, således at kravene i habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, om miljøkonsekvensvurdering fremgår direkte af loven.

Miljøkonsekvensvurderingen skal udarbejdes under hensyn til områdets bevaringsmålsætning, og den skal omfatte alle aspekter af dumpningen, dvs. også optagningen og transporten, jf. forslag til § 26, stk. 4, og lovens § 27. Der kan alene meddeles tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale, når det på baggrund af konklusionerne er sikret, at dumpningen ikke skader et Natura 2000-områdes integritet. Ved integritet forstås i denne sammenhæng områdets bevaringsmålsætninger eller økologiske funktioner. Gennemførelsen vil ikke medføre ændringer i forhold til den hidtidige praksis.

Med forslag til § 26, stk. 5, gives mulighed for, at ministeren i særlige tilfælde kan tillade en fravigelse af beskyttelsen i § 26, stk. 4. Ministeren vil i den forbindelse sikre, at alle betingelser i habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, er opfyldt, herunder at der udføres kompenserende foranstaltninger samt sker underretning af kommissionen.

Det bemærkes, at ”samtykkebestemmelsen” i den gældende 26, stk. 5, efter lov nr. 564 af 24. juni 2005 om udmøntning af kommunalreformen i en række love på natur- og miljøområdet ophæves den 1. januar 2007, idet amtsrådets beføjelser overføres til miljøministeren. I perioden frem til denne dato, vil amterne fortsat skulle indhente samtykke forud for meddelelse af tilladelse til klapning inden for et Natura 2000-område.

Til nr. 3

Med bestemmelsen præciseres det, at amtet som hidtil kan stille krav om, at ansøger for egen regning udarbejder miljøkonsekvensvurderingen efter stk. 4.

Til nr. 4

Miljøministeren vil med hjemmel i § 28 præcisere procedurene i sager, hvor klapning i sig selv eller i forbindelse med andre aktiviteter m.v. kan påvirke et Natura 2000-område.

Miljøkonsekvensvurdering og offentlighedens inddragelse i forbindelse hermed er nu anført i bemyndigelsesbestemmelsen.

Til nr. 5

Gældende ret foreskriver, at i tilfælde af særligt alvorlige og omfattende forureninger kan forsvarsministeren bestemme, at sanering af kyststrækninger og bekæmpelse af forurening i havne skal ledes af forsvarsministeren.

Bestemmelsen giver forsvarsministeren hjemmel til at kunne delegere koordineringen af indsatsen helt eller delvist til andre myndigheder, herunder lokale myndigheder, som i nogle situationer mere hensigtsmæssigt vil kunne løse opgaven.

Til nr. 6

Bestemmelsen er ny, og giver hjemmel til at implementere artikel 12 i direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF, (EF-Tidende 2002 nr. L 208, side 10-27).

Hjemlen forventes anvendt til at pålægge afskiberen at afgive en erklæring til skibsføreren eller operatøren, der indeholder nøjagtige tekniske betegnelser på det farlige eller forurenende gods, der

er om bord på skibet. Derved sikres at den last, som ønskes transporteret, er identisk med den, der er omfattet af afskiberens erklæring.

Til nr. 7

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at det nu i kapitel 17 eksplicit fremgår, hvilke begrænsninger i håndhævelsen, der gælder over for udenlandske skibe. Hovedreglen i § 42, stk. 1, der går ud på at forsvarsministeren eller den myndighed, ministeren bemyndiger dertil, og politiet uden retskendelse kan foretage undersøgelser af et skib, der er nødvendig for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udtømning eller udledning som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, eller som omfattes af § 58 etc., gælder således fortsat for udenlandske skibe, dog med den begrænsning, at der i det ydre territoriale farvand er fastsat et kriterium om, at der skal være tale om en begrundet mistanke. For så vidt angår den eksklusive økonomiske zone er kriteriet også, at der skal være begrundet mistanke, men derudover skal der være sket en betydelig udtømning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet, og skibet har afslået fra at give oplysninger som nævnt i § 62 a, eller såfremt de af skibet givne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation. Ydre territorielt farvand er nærmere beskrevet under bemærkningerne til nr. 1.

Til nr. 8

*Ad stk. 4.*

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at det nu i kapitel 17 eksplicit fremgår, hvilke begrænsninger i håndhævelsen, der gælder over for udenlandske skibe. I det ydre territorielt farvand er kriteriet, at der skal være tale om en begrundet mistanke. I den eksklusive økonomiske zone skal der være klart objektive bevis for, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt havmiljøloven eller regler udstedt i medfør heraf, hvorved der er sket en udtømning, som har medført betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinien eller på beslægtede interesser eller på nogen ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone.

*Ad stk. 5.*

Gældende ret foreskriver, at beslutninger om forbud eller påbud skal begrundes og meddeles skriftligt til føreren af skibet eller den for platformen ansvarlige eller ejeren eller brugeren af skibet

eller platformen. Den gældende bestemmelse åbner mulighed for, at et forbud eller påbud kan meddeles telegrafisk.

Forsvarsministeriet har konstateret et behov for at kunne udstede påbud og forbud mundtligt via radio til skibets fører. Det vil typisk være vanskeligt inden for rimelige tidsrammer at skulle overlevere et skriftligt påbud eller forbud til et skib, som befinder sig på søen, når den hændelse, som udløser udstedelsen af påbudet eller forbudet indtræder. En typisk situation vil f.eks. være, at et skib er grundstødt, hvilket kan medføre et behov for et hurtigt påbud, om ikke at iværksætte et forsøg på at bringe skibet flot, førend et miljøskib eller andet skib er fremme i området. Jo hurtigere et påbud gives, desto hurtigere kan en forurening eller en fare herfor begrænses.

Hovedreglen er dog fortsat, at påbud og forbud skal begrundes og meddeles skriftligt. Et påbud eller forbud kan dog sagtens meddeles mundtligt, men skal så snarest efterfølgende meddeles skriftligt. Med skriftlighed forstås f.eks. telefax og e-mail og andre moderne kommunikationsmidler. SMS via telefon betragtes ikke som en skriftlig meddelelse.

Til nr. 9

Bestemmelsen er ny og giver forsvarsministeren hjemmel til at kunne fastsætte nærmere regler om de udgifter, som skibets ejer skal afholde i anledning af de iværksatte beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, jf. § 44, stk. 1.

Den nye bestemmelse åbner mulighed for, at forsvarsministeren kan fastsætte regler om de direkte og indirekte omkostninger, som skibets ejer skal bære i forbindelse med iværksættelsen af beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger. Omkostninger af denne type kan således være sammensat af en række forskellige elementer ved indsættelse af skibe og fly mv., som f.eks. udgifter til fast løn og variable løntillæg til det involverede personale, havnepenge- og lodsudgifter, vedligeholdelsesomkostninger til miljøskib og fly mv., administrations- og genetableringsomkostninger mv. og udgifter ved bortskaffelse af den opsamlede olie. Hertil kommer udgifter til afrensings- genopmalings-, reparations-, og genanskaffelsesomkostninger efter indsættelse i bekæmpelsesaktioner. Endvidere kan omkostninger i relation til afskrivninger på nye fartøjer og materiel komme på tale. Det forudsættes, at de fastsatte regler følger totalomkostningsprincippet og de af Finansministeriet udstedte retningslinjer herfor.

Ved indførelsen af hjemmelsbestemmelsen åbnes der mulighed for, at omfanget og karakteren af de udgifter, som skal afholdes af skibets ejer fastlægges klart, således at der ikke hersker tvivl herom i forbindelse med opgørelse af krav efter iværksættelse af beredskabsforanstaltninger eller bekæmpelse af forurening. Derved sikres det tillige, at alle de til hændelsen knyttede udgifter afholdes af den, der har forårsaget forureningen i overensstemmelse med det almindelige princip om, at ”forureneren betaler”.

Til nr. 10

Der er tale om en konsekvensændring, som følge af, at der i § 44 indsættes et nyt stk. 2, jf. forslaget pkt. 9.

Til nr. 11

Bestemmelsen svarer med visse ændringer til den gældende § 45, stk. 2, som senest ændret ved § 2 i lov nr. 1373 af 20. december 2004. Den væsentligste ændring er, at tilsynsmyndighederne udover skibe og platforme også har adgang til offentlige og private ejendomme og lokaliteter for at udføre tilsynsopgaver efter loven eller regler udstedt i medfør af loven eller forordninger på lovens område. Bestemmelsen er herudover tilpasset, så den i højere grad svarer til miljøbeskyttelseslovens § 87, der omhandler tilsynsmyndighedernes adgang til lokaler m.v. Med omformuleringen af bestemmelsen er der ikke tilsigtet nogen ændring af, hvilken tilsynsmyndighed, der fører tilsynet eller med hvad der føres tilsyn. Det er således fortsat den myndighed, der efter loven eller regler udstedt i medfør af loven har tilsynsopgaven, der har indgrebsbeføjelsen efter § 45, stk. 2 ligesom der ikke er tilsigtet nogen ændring af hvilke papirer eller undersøgelser, herunder udtagelse af prøver, der er adgang til efter bestemmelsen. Af 2. pkt. fremgår, at tilsynsmyndigheden har adgang til at ”foretage undersøgelser fotografere eller medtage dokumenter” hermed menes således også at tilsynsmyndigheden kan udtage prøver samt at tilsynsmyndigheden har adgang til skibets papirer. Med hensyn til en nærmere beskrivelse af bestemmelsen henvises til de specielle bemærkninger til § 2, nr. 1 og 2 i lovforslag nr. L 61 af 28. oktober 2004, FT..... om forslag til lov om ændring af en række love på miljøområdet samt til § 45 i lovforslag nr. L 205 af 24. februar 1993, FT..... om forslag til lov om beskyttelse af havmiljøet.

Med ændringen af bestemmelsen får tilsynsmyndighederne adgang til ikke bare skibet eller platformen, men også til den del af virksomheden, der foregår på land, herunder til skibets eller platformens administrationslokaler m.v. i det omfang det er påkrævet, for at tilsynsmyndighederne kan føre tilsyn med overholdelsen af bestemmelserne i loven og de forskrifter, der er udstedt i medfør af loven. Adgangen til ejendom eller lokaliteter omfatter ikke private dele af bygningerne, og skal ske indenfor lovens rammer.

I forhold til offshore olie - og gasindustrien er tilsynsmyndighedens adgang til udføre undersøgelser eller tilsynsopgaver på platformen i sagens natur underlagt visse praktiske vanskeligheder. I dag vil

en række oplysninger nemmere kunne opnås fra den landbaserede administration af denne virksomhed. Således vil administrationen i land ofte være i besiddelse af alle væsentlige informationer om indkøb samt anvendelse af kemikalier, produktionsdata og udledningsoplysninger, der rapporteres til land fra platformene. Ved tilsyn gennemført på land forventes det således, at tilsynsmyndigheden lettere og mere omkostningseffektivt kan indhente de nødvendige oplysninger fra administrationen på land end på platformene ligesom flere platforme kan dækkes samtidig.

Det samme gør sig gældende vedr. for eksempel elektroniske navigationsdata, der viser hurtigfærgers sejlmonstre, der lettere vil kunne indhentes hos færgernes administration på land end på selve hurtigfærgen.

Ændringer tilsigter endvidere at give tilsynsmyndigheden adgang til fast ejendom for at foretage undersøgelser eller udføre tilsynsopgaver efter loven i de tilfælde hvor loven regulerer forhold på land, herunder anlæg i havne til modtagelse af olie, skadelige flydende stoffer, ozonlagnedbrydende stoffer m.v. kloakspildevand samt affald i havne, hvor tilsynsmyndigheden (Miljøstyrelsen, bistået af Søfartsstyrelsen), som led i sine tilsynsopgaver, har behov for at få adgang til papirer (kvittering for skibenes anmeldelse af affald), jf. Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1003 af 10. december 2002 om modtagefaciliteter for affald fra skibe, om skibes aflevering af affald og havnes affaldsplaner. Dette materiale opbevares ofte i kontorer eller administrationslokaler på land. I visse tilfælde er der ligeledes behov for fysisk tilsyn af havnenes modtageanlæg, idet der kan være behov for at sikre sig, at anlæggene lever op til kravene i ovennævnte bekendtgørelse, herunder at anlæggene er i overensstemmelse med de indsendte affaldsplaner, jf. ovennævnte bekendtgørelses kapitel 6.

Ifølge Miljøministeriets bekendtgørelse nr. .... om begrænsning af svovlindholdet m.v. i brændselolier, som anvendes ombord på skibe og platforme<sup>2</sup> skal brændselsleverandøren opbevare en kopi af en såkaldt bunkerleveringsnote (bekendtgørelsens § 5, stk. 4). Noten, der også forefindes på skibet, er en dokumentation for bl.a., at svovlindholdet i skibenes brændsel er i overensstemmelse med bekendtgørelsen. Det kan være nødvendigt som en del af tilsynet at kontrollere bunkerleveringsnoten hos brændselsleverandøren i land. Reglerne er en del af den danske implementering af MARPOL-konventionens annex VI, der vedrører begrænsning af luftforurening fra skibe. MARPOL regulerer generelt forureningen fra skibe, og er en konvention under IMO (FN's søfartsorganisation).

Selvom bestemmelsen giver myndigheden hjemmel til at foretage tvangsindgreb, skal det almindelige proportionalitetsprincip, som nu er fastsat i retssikkerhedsloven ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligt, følges, således at indgrebet alene foretages, hvis det er nødvendigt, ligesom indgreb naturligvis skal være indenfor lovens rammer. Om forholdet til retssikkerhedsloven henvises bemærkningerne til lovforslag L 61 af 28. oktober 2004, FT....om forslag til ændring af en række love på miljøområdet.

Til nr. 12

---

<sup>2</sup> Bekendtgørelsen udsendes i oktober 2005

Der er tale om en konsekvensændring, som følge af, at miljøministerens tilsynsforpligtelse med platforme nu er omfattet i § 45, stk. 2.

Til nr. 13

I forbindelse med at Miljøministeriet fastsatte supplerende regler efter Europa-parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 782/03 af 14. april 2003, EF-Tidende nr. L 115 af 09/05/2003 s. 0001 – 0011 om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe er der afdækket et behov for, at miljøministeren får bemyndigelse til at bemyndige private, først og fremmest de såkaldte klassifikationsselskaber, til at udføre syns- og certificeringsopgaver i henhold til forordningen. Forordningen administreres af Miljøministeriet (Miljøstyrelsen), jf. bekendtgørelse nr. 557 af 19. juni 2003 om kompetente myndigheder og supplerende bestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 782/03 af 14. april 2003. Ifølge forordningen må skibe, der er indregistrerede i EU-landene, fra 1. juli 2003 ikke få påført antibegroningsmaling indeholdende organiske tinforbindelser (TBT). Skibe med en bruttotonnage over 400, der har fået ændret deres antibegroningssystem efter 1. juli 2003, skal have et certifikat. Efter forordningen kan myndighederne autorisere klassifikationsselskaber til at udføre syn og certificere skibe efter forordningen.

Certifikatet udstedes p.t. af Miljøstyrelsen på baggrund af oplysninger fra malingsleverandør og/eller skibsværft. Det vil i fremtiden være mest hensigtsmæssigt, at disse certifikater udstedes af klassifikationsselskaberne. Klassifikationsselskaberne kan samtidig i henhold til forordningen syne skibene, når disse er på værft, og således sikre sig, at antibegroningsmalingen er i overensstemmelse med kravene i forordningen.

Disse selskaber foretager tilsvarende arbejde for Søfartsstyrelsen.

Den foreslåede nye bestemmelse § 48 a er således analog til bestemmelserne i § 22 og § 25 i lov om sikkerhed til søs (lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002), der administreres af Søfartsstyrelsen. Bemyndigelsen er dog ikke så vidtrækkende som bestemmelsen i lov om sikkerhed til søs, idet den foreslåede hjemmel kun tager sigte på, at miljøministeren kan udpege klassifikationsselskaber og andre private til at administrere dele af ovennævnte forordning.

Som eksempel på opgaver som klassifikationsselskaber udføres med bemyndigelse fra Søfartsstyrelsen kan nævnes, at klassifikationsselskaber foretager syn og udsteder certifikater mht. lastskibes struktur og lækstabilitet. Som konkret eksempel på et certifikat kan nævnes et såkaldt ISM-certifikat (**I**nternational **S**afety **M**anagement). ISM-certifikatet udstedes i medfør af den internationale kode om sikker skibsdrift, der i princippet omfatter hvert eneste aspekt om bord i et fartøj herunder dets operation dets konstruktion, udrustning, operationsbegrænsninger, lastparametre, besætningens kvalifikationer og træning, fartøjets vedligeholdelse samt nødprocedurer.

Det skal bemærkes, at klassifikationsselskaber m.v. kun kan bemyndiges til at foretage det nødvendige syn af skibene, samt på baggrund heraf udsteder af certifikater. Selskaberne har ikke adgang til skibene på linie med myndighederne, jf. lovens § 45. Selskaberne kan ej heller bemyndiges til at foretage almindelige tilsyn, jf. ligeledes lovens § 45. Hensynet til retssikkerheden er således tilgodeset.

I de foreslåede § 48 a, stk. 1 kan udover klassifikationsselskaber virksomheder og enkeltpersoner autoriseres til at udføre syn, foretage undersøgelser m.v. I praksis vil det dog kun være klassifikationsselskaber, der udpeges til dette.

I den foreslåede § 48 a, stk. 2, der svarer til § 22, stk. 4 i lov om sikkerhed til søs, åbnes mulighed for erstatningsmæssig begrænsning (simpel uagtsomhed) med hensyn til mulige skader forårsaget af de bemyndigede firmaer.

Efter den foreslåede § 48 a, stk. 3, der svarer til § 25 i lov om sikkerhed til søs, kan de bemyndigede firmaer kræve betaling for deres arbejde.

Søfartsstyrelsen har anvendt bemyndigelsen i ”Teknisk forskrift om anerkendelse og autorisation af organisationer, som udfører inspektion og syn af skibe” (FSK nr. 5 af 2002-08-09), der på Søfartsstyrelsens område implementerer EF-direktiv 94/57 med senere ændringer om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed. Søfartsstyrelsen har p.t. bemyndiget 7 selskaber. Miljøministeriet vil udarbejde tilsvarende regler. Det forventes, at man i reglerne vil slå fast, at offentlighedsloven og forvaltningsloven skal gælde for afgørelser truffet af klassifikationsselskaberne.

Til nr. 14

Der er tale om konsekvensrettelse som følge af lovforslagets nr. 2, hvor der foreslås indsat to nye stykker i § 26.

Til nr. 15

Ved en fejl er der i den nugældende lovs § 52, stk. 5, ikke indsat en henvisning til § 43 a. Ændringen er en følge heraf.

Til nr. 16

Bestemmelsen er en konsekvens af den foreslåede bestemmelse i nr.14. Således vil adgangen til at henlægge dele af administrationen af EU's forordninger kunne udøves af klassifikationsselskaber og andre private.

Til nr. 17

Stk. 1.

Ved en fejl blev det i den nugældende lovs § 59, stk. 1, nr. 5) ikke indsat en straffehjemmel for den der modvirker undersøgelser efter § 42, stk. 3. Ændringen er en følge heraf.



Der er tale om en konsekvensændring i stk. 1, nr. 8), som følge af, at der i § 44 indsættes et nyt stk. 2, jf. forslaget nr. 9.

#### Stk. 2.

Bestemmelsen er ny. Hovedreglen er som hidtil, jf. § 59, stk. 1, at der vil kunne ske håndhævelse over for udenlandske skib, som frivilligt anløber en dansk havn. Den nye § 59, stk. 2, fastsætter, at en række forhold skal være opfyldt for at kunne straffe et udenlandsk skib, der begår en overtrædelse i den eksklusive økonomiske zone, når skibet fysisk befinder sig enten i ydre territorielt farvand eller i den eksklusive økonomiske zone. Skibet anløber således ikke frivilligt en dansk havn, men sejler alene igennem de danske farvande (transit). For at kunne straffe skibet, skal kystlinien, beslægtede interesser eller ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone have lidt betydelig skade eller have været udsat for en trussel om betydelig skade. Dette er i overensstemmelse med Havretskonventionens artikel 220, stk. 6. Det skal bemærkes, at ”skaden eller trussel om skaden på søterritoriet” ikke er konkretiseret ved kun at nævne ydre territorielt farvand, idet det ud fra betragtningen ”det mindre i det mere”, må konkluderes, at en skade på indre territorielt farvand så meget desto mere må give anledning til retsforfølgning. Dette underbygges endvidere af, at ”skade på kystlinien” er nævnt som eksempel på anledning til retsforfølgning, såfremt de øvrige betingelser er opfyldt.

Ydre og indre territorielt farvand er nærmere beskrevet under bemærkningerne til nr. 1.

Havretskonventionen indeholder ingen definitioner af ”betydelig skade” og ”beslægtede interesser”. I de almindelige bemærkninger er disse begreber forsøgt nærmere defineret. Begrebet ”betydelig skade” skal i den konkrete situation underkastes en helhedsvurdering. Der er alene tale om en retlig vurdering og ikke en miljøfaglig vurdering. jf. også de almindelige bemærkninger.

Begrebet ”beslægtede interesser” antages at skulle forstås bredt, som værende de interesser, som falder ind under havmiljølovens formålsbestemmelse, jf. havmiljølovens § 1, hvilket vil sige menneskets sundhed, natur- og kulturværdier på og i havet, herunder havbunden, rekreative værdier eller aktiviteter og aktiviteter der har at gøre med den retmæssige udnyttelse af havet.

#### Stk. 3.

I forbindelse med lovændringen af 5. maj 2000, hvor muligheden for at udstede administrative bøder for ulovlig udledning af mineralsk olie blev indført, blev der i bemærkningerne foreslået vejledende bødeniveauer for udledning af mineralsk olie som bl.a. var bestemt ud fra den udledte mængde olie. Der er nu gået 5 år, og det vurderes, at det er nødvendigt at hæve de vejledende bødeniveauer.

Lovforslaget indebærer således, at de vejledende bødeniveauer for overtrædelse af reglerne om udtømning af olie hæves væsentligt.

Ved fastsættelsen af bødens størrelse bør der som hidtil tages hensyn til den relative miljøbelastning målt i liter udledt olie. I den forbindelse foreslås et vejledende bødeniveau, hvorefter udtømminger på op til 50 liter beløber sig til minimum 25.000 kr., for udledninger på op til 500 liter 50.000 kr., og for udledninger på op til 1000 liter 100.000 kr. For udledninger over 1000 liter foreslås, at bødesatsen hæves forholdsmæssigt, således at hver liter over 1000 liter som udgangspunkt takseres efter en lineær skala svarende til den gennemsnitlige literpris for 1000 liter, med mindre der foreligger særlige omstændigheder.

Erfaringen har vist, at der i langt de fleste tilfælde af ulovlig udledning af mineralsk olie, er tale om udledning af mindre mængder rester fra skibenes eget forbrug af olie, og ikke udledning af større mængder lastrester. Den forhøjede sats mellem 0-1000 liter afspejler således, at forsvaret erfaringsmæssigt har kunnet konstatere, at de ulovlige olieudslip som foretages forsætligt eller ved grov uagtsomhed, som f.eks. tankskylninger eller udledning af slop-olie mv., hyppigst ligger inden for dette interval.

Udtømminger over 10.000 liter vil typisk ske i forbindelse med ulykker, der ofte er omfattet af strafundtagelsesbestemmelsen i lovens § 58. Skulle der imidlertid ske bevidste udledninger i denne størrelsesorden, findes det nødvendigt, at bøderne er tilsvarende høje. Under hensyntagen til den generelle præventive effekt, ses der således også at være et behov for, at bødestørrelserne ved de større udledninger øges, dog ikke proportionalt stigende som bødebeløbet ved de mindre udslip.

Som hidtil vil bødestørrelsen kunne justeres i op- og nedadgående retning, hvis der foreligger skærpende omstændigheder. Hvis rederiet har opnået en større økonomisk besparelse ved ikke at gå

i havn og aflevere olieaffaldet på lovlig vis, kan dette medføre en forhøjelse af bøden. Ved fastsættelsen af bødestørrelsen bør i øvrigt bl.a. følgende faktorer indgå: Graden af tilregnelse, den skete miljøskade og eventuelle tidligere lovovertrædelser af lignende karakter. De nævnte hensyn er ikke nødvendigvis udtømmende, og det angivne niveau er alene vejledende for domstolene og vil kunne fraviges i op- eller nedadgående retning.

Det forudsættes, at de angivne bødeniveauer anvendes analogt i forbindelse med udtømning af andre flydende stoffer end mineralsk olie.

Stk. 4

Bestemmelsen er uændret, og fastsætter, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under nærmere angivne skærpende omstændigheder.

Stk. 5.

Gældende ret foreskriver, at udenlandske skibe er skåret over én kam, idet der ikke skelnes mellem ydre og indre territorielt farvand. For udenlandske skibe kan straffen kun stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelser er begået på søterritoriet, og der er tale om forsætlig og alvorlig forurening af havmiljøet.

Bestemmelsen foreslås omformuleret med henblik på at præcisere, at der er forskel på håndhævelsen over for udenlandske skibe, alt efter om de befinder sig i ydre eller indre territorielt farvand.

Det følger af 1. pkt. sammenholdt med 2. pkt., at overtrædelser begået i den eksklusive økonomiske zone ikke kan belægges med frihedsstraf. Dette er i overensstemmelse med Havretskonventionens artikel 230, jf. tidligere bemærkninger til lov nr. 393 af 28. maj 2003. Lovforslaget indebærer ikke en ændring af gældende ret.

Til nr. 18

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 61, med de ændringer som følger af indsættelsen af et nyt stk. 2 i § 59. Herefter kan der for udenlandske skibe, der i den eksklusive økonomiske zone har

overtrådt regler, der er udstedt i medfør af loven straffes med bøde, såfremt der har været tale om betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinien eller på beslægtede interesser eller på nogen ressource på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone.

Stk. 2, svarer tilsvarende til § 59, stk. 5, hvorefter fængselsstraf i indtil 2 år kun kan komme på tale, hvis overtrædelsen er sket i ydre territorielt farvand og der er tale om forsætlig og alvorlig forurening. Ydre territorielt farvand er nærmere beskrevet under bemærkningerne til nr. 1.

Til nr. 19 og 20

Der er tale om konsekvensændringer som følge af, at der i § 59 indsættes et nyt stk. 2, jf. forslaget nr. 17.

Til nr. 21

Bestemmelsen er ny og supplerer den almindelige adgang til at foretage tilsyn, herunder foretage anrån, jf. havmiljølovens tilsynskapitel, kap.14

Bestemmelsen svarer til Havretskonventionens artikel 220, stk. 3 Bestemmelsen giver forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil hjemmel til at anrån et udenlandsk skib, såfremt der er begrundet mistanke om overtrædelse af havmiljøloven eller regler udstedt i medfør heraf og anmode det om at give oplysninger om dets identitet, herunder dets registreringshavn, sidste og næste anløbshavn og andre relevante oplysninger, som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted.

”Andre relevante oplysninger” kan for eksempel være:

- En be- eller afkræftelse fra skibets kaptajn om, hvorvidt olien i hans kølvand stammer fra hans skib eller ej,
- Oplysninger om, hvor og hvornår skibet sidst har bunkret, herunder oplysninger om bunkringstypen, og
- I hvilken havn skibet sidst har afleveret olieaffald, herunder hvornår og hvor meget.

AnrÅb kan finde sted sÅvel pÅ sÅtterritoriet som i den eksklusive Økonomiske zone. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med paragraf 63, stk. 3, hvor manglende efterlevelse af anmodningen, sammenholdt med en række yderligere betingelser kan begrunde ransagning af skibet.

Anmodningen sker som led i en strafferetlig forfølgning, idet der skal foreligge en begrundet mistanke om, at skibet i den eksklusive Økonomiske zone har overtrådt havmiljøloven eller regler udstedt i medfør heraf. I overensstemmelse med den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, der blandt andet indeholder et forbud mod selvinkriminering, er skibets pligt til at give oplysninger, som kan have betydning for bedømmelsen af et muligt strafbart forhold, ikke strafsanktioneret.

Mistankekravet er skærpet i forhold til kravet om mistanke over for danske skibe, hvor der alene skal være tale om at skibet ”med rimelig grund er mistænkt” jf. de almindelige bemærkninger.

Til nr. 22

Ved en ændring af bestemmelsen i 1996 ( lov nr. 394 af 22. maj 1996) kom det ved en fejl til at fremstå, som om myndigheden selv kan bestemme om ransagning skal ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler eller ej. Med den foreslåede ændring, bringes bestemmelsen tilbage til sin oprindelige betydning, hvorefter ransagning altid skal finde sted i overensstemmelse med retsplejelovens regler.

Endvidere foreslås at ordet ”og” erstattes af ”eller”, idet der ikke nødvendigvis skal være tale om overtrædelser af sÅvel loven som bestemmelser udstedt i medfør af loven.

Til nr. 23

Stk. 2 er ny og svarer til Havretskonventionens artikel 220, stk. 2. Er der begrundet mistanke om, at et udenlandsk skib der enten befinder sig pÅ sÅtterritoriet eller i den eksklusive Økonomiske zone i forbindelse med en gennemsejling af ydre territorialt farvand har overtrådt havmiljøloven eller bestemmelser udstedt i medfør af loven, kan der ske ransagning af skibet.

Det skal bemærkes, at Havretskonventionen kun omtaler den situation, hvor det udenlandske skib befinder sig i ydre territorialt farvand. Ud fra ”det mindre i det mere” princip omfatter § 63, stk. 3,

også den situation, hvor skibet har begået en overtrædelse i ydre territorielt farvand , men fysisk befinder sig i den eksklusive økonomiske zone. Kan man ransage et skib, der befinder sig enten i ydre territorielt farvand eller i den eksklusive økonomiske zone og overtrædelsen er begået i den eksklusive økonomiske zone, jf. § hml.´s § 63, stk. 3, kan man også ransage et skib, der har begået en overtrædelse i ydre territorielt farvand , men som fysisk befinder sig i den eksklusive økonomiske zone.

Mistankekravet er skærpet i forhold til kravet om mistanke over for danske skibe, hvor der alene skal være tale om at skibet ”med rimelig grund er mistænkt”, jf. de almindelige bemærkninger.

Stk. 3. er ny og svarer til Havretskonventionens artikel 220, stk. 5. Er der begrundet mistanke om, at et udenlandsk skib i den eksklusive økonomiske zone i forbindelse med en gennemsejling har overtrådt havmiljøloven eller bestemmelser udstedt i medfør af loven, kan der ske ransagning af skibet. På ransagningstidspunktet skal skibet enten befinde sig i ydre territorielt farvand eller i den eksklusive økonomiske zone.

Endvidere skal der være sket en betydelig udtømning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening, og skibet skal have nægtet at efterkomme en anmodning om at give oplysninger om dets identitet m.v. i med før af § 62 a, eller skibets oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation. I Havretskonventionens artikel 220, stk. 5, er der opstillet endnu en betingelse førend ransagning kan finde sted. Denne betingelse går ud på, at sagens omstændigheder skal kunne retfærdiggøre en ransagning. Det følger allerede af henvisningen i § 63, stk. 1, hvorefter ransagning skal ske efter retsplejelovens regler om ransagning.

Begreberne ”betydelig udtømning” og ”væsentlig forurening” må i den konkrete situation underkastes en helhedsvurdering. Der er alene tale om en retlig vurdering og ikke en miljøfaglig vurdering, hvorfor en beslutning om ransagning ikke skal afvente en undersøgelse af miljøpåvirkningern, da muligheden for at foretage indgreb dermed som oftest vil være forspildt, jf. også de almindelige bemærkninger.

Til nr. 24

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at der i § 63 indsættes to nye stykker, jf. forslaget pkt. 23.

Til nr. 25

Efter gældende ret kan kun sager der handler om overtrædelse af § 11, stk. 1 eller 2, eller regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3 afgøres med et administrativt bødeforelæg. Det foreslås at administrative bøder udvides til også at omfatte manglende eller mangelfuld indberetning efter § 38, stk. 1-3, eller regler udstedt i medfør af § 39, stk. 1. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 63 a, jf. lov nr. 316 af 5. maj 2000.

Til nr. 26

§ 63 b, stk. 4 er ny og svarer til Havretskonventionens artikel 220, stk. 2.

Håndhævelsesmulighederne for at tilbageholde et udenlandsk skib, der befinder sig i indre territorielt farvand er de samme som for danske skibe. Befinder det udenlandske skib sig derimod i ydre territorielt farvand vil tilbageholdelse kun kunne finde sted, hvor der er begrundet mistanke om, at skibet i forbindelse med en gennemsejling af ydre territorielt farvand, har overtrådt havmiljølovens § 11, stk. 1-3. Skibet kan tilbageholdes såvel i ydre territorielt farvand som i den eksklusive økonomiske zone. Havretskonventionens artikel 220, stk. 2 omhandler kun skibe, som befinder sig i ydre territorielt farvand, men ud fra "det mindre i det mere" princip kan der også ske tilbageholdelse såfremt skibet befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, jf. stk. 5, der omhandler tilbageholdelse af udenlandske skibe, der har begået en overtrædelse i den eksklusive økonomiske zone.

Mistankekravet er skærpet i forhold til kravet om mistanke over for danske skibe og udenlandske skibe i indre territorielt farvand, f.eks. i havn, hvor der kan ske tilbageholdelse, hvis skibet alene med "rimelig grund er mistænkt", jf. også de almindelige bemærkninger.

§ 63 b, stk. 5 er ny og gennemfører en del af Havretskonventionens artikel 220, stk. 6. I forhold til udenlandske skibe, der er på gennemsejling i ydre territorielt farvand eller den eksklusive økonomiske zone, er tilbageholdelse efter § 63 b, stk. 1-3, begrænset til tilfælde, hvor der er klart objektivt bevis for, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt havmiljølovens § 11, stk. 2, eller regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3.

Den ulovlige udtømning skal ydermere have medført betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinien eller på beslægtede interesser eller på nogen ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone.

Mistankekravet ”klart objektivt bevis” er nyt og kendes ikke inden for den almindelige strafferetspleje. Kravet svarer nærmest til det kendte mistankekrav ”særligt bestyrket mistanke”, dog med den tilføjelse, at ordlyden af Havretskonventionens artikel 220, stk. 6, forudsætter tilvejebringelsen af objektivt konstaterbare omstændigheder, som utvivlsomt underbygger mistanken om den begåede overtrædelse. Ved vurderingen af, om der foreligger et klart objektivt bevis, kan følgende objektivt konstaterbare forhold bl.a. indgå:

- Observationer fra dedikeret fly- og satellitovervågning
- Observationer fra trafikovervågningssystemer
- Udskrifter fra ombordværende ”monitoring equipment”
- Fotomateriale
- Oplysninger fra logbøger
- Fugle tilsmudset i olie eller andet forurenende materiale
- Olie/andre forurenede stoffer der er drevet i land
- Olie/kemikalie analyser

Havretskonventionen indeholder ingen definition af ”betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinien eller på beslægtede interesser eller på nogen ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone.”

Begrebet ”betydelig skade på kystlinien eller på beslægtede interesser eller på nogle ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone” skal fortolkes på samme måde som begreberne ”betydelig udtømning” og ”væsentlig forurening”. Et spørgsmål om ”betydelig skade..” må derfor underkastes en helhedsvurdering i den konkrete forureningssag, jf. de almindelige bemærkninger.

Begrebet ”beslægtede interesser” skal forstås bredt, som værende de interesser, som falder ind under havmiljølovens formålsbestemmelse, jf. havmiljølovens § 1, hvilket vil sige menneskets



sundhed, natur- og kulturværdier på og i havet, herunder havbunden, rekreative værdier eller aktiviteter der har at gøre med den retmæssige udnyttelse af havet.

Til nr. 27

Der er tale om en konsekvensændring, som følge af, at der i § 63 b, indsættes nye stykker, jf., forslagets nr. 26.

Til nr. 28

Pr. 1. maj 2003 overtog Færøernes hjemmestyre sagsområdet havmiljø som færøsk særanliggende i medfør af lov nr. 137 af 23. marts 1948 om Færøernes hjemmestyre § 2.

Havmiljøloven kan fremover kun sættes i kraft ved kongelig anordning for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

#### *Til § 2*

Til nr. 1

Lovforslagets § 2, nr.1, indebærer, at bestemmelsens strafmaksimum skærpes fra fængsel indtil 4 år til fængsel indtil 6 år.

Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.

Til nr. 2

Lovforslaget § 2, nr. 2, indebærer, at det fremover vil være muligt at straffe for grov miljøkriminalitet, hvis den skete forurening af luft, vand, jord eller undergrund eller opbevaring eller bortskaffelse af affald eller lignende stoffer er af mere systematisk eller organiseret karakter, uanset at der ikke er sket skade på miljøet eller er fremkaldt fare herfor.

Det vil afhænge af en konkret vurdering, om overtrædelsen skønnes at være af mere systematisk eller organiseret karakter. Bestemmelsen herom skal bl.a. ses i sammenhæng med artikel 4, stk. 4, litra b, i forslag til rammeafgørelse om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe, der henviser til EU's fælles aktion af 21. december 1998 om at gøre det strafbart at deltage i en kriminel organisation i EU's medlemsstater (EFT L 351 af 29. december 1998, s.1), dog således at den deri fastsatte strafferamme ikke finder anvendelse. Udtrykket systematisk eller organiseret er imidlertid ikke begrænset til aktiviteter foretaget af en kriminel organisation som defineret i den fælles aktion. Andre former for systematisk eller organiseret miljøkriminalitet vil således kunne begrunde en anvendelse af overbygningsbestemmelsen i straffelovens § 196.

Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.”

#### *Til § 3*

Ved lov nr. 1373 af 20. december 2004 blev en række miljølove, bl.a. havmiljøloven, ændret som opfølgning på tvangsindgrebsloven. Havmiljøloven kan i modsætning til de øvrige ændrede love sættes i kraft for Grønland. Ændringsloven indeholder imidlertid ved en fejl ikke en regel herom, og der rettes med lovforslaget op på dette.

#### *Til § 4*

I lovforslagets § 4 foreslås en række konsekvensændringer af lov nr. 564 af 24. juni 2005 (den såkaldte samlelov). I samleloven er der foretaget ændringer i § 26, som først træder i kraft den 1. januar 2007. I nærværende lovforslags § 1, nr. 2, der angår havmiljølovens § 26 indsættes med ikrafttræden den 1. april 2006 to nye stykker, hvilket medfører, at stk.henvisningerne i samleloven ikke længere er rigtige. Derfor er det nødvendigt at foretage de i lovforslagets § 4 foreslåede ændringer i samleloven. Der er udelukkende tale om ændringer af teknisk karakter.

#### *Til § 5*

Loven træder i kraft den 1. april 2006, § 4 træder dog først i kraft den 31. december 2006, eftersom § 4 er en ændring til den lov, som udmøntede kommunalreformen i en række love på natur- og miljøområdet, og denne træder først i kraft den 1. januar 2007.

#### *Til § 6*

Loven gælder ikke for Grønland og Færøerne. Havmiljøloven er ved kongelig anordning sat i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger. § 1 vil derfor kunne sættes i kraft for Grønland med de nødvendige afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger. § 1 er ikke relevant for Færøerne, idet havmiljøområdet er et færøsk særanliggende.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	I lov nr. 476 af 30. juni 1993 om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. (udfyldes), foretages følgende ændringer:
<p>§ 5. Ved Østersøområdet forstås i denne lov Østersøen, Den botniske Bugt, Den finske Bugt, Sundet, Bælterne samt Kattegat indtil breddeparallellen 57°44,8'N gennem Skagen.</p> <p>Stk. 2. Ved Nordsøområdet forstås den egentlige Nordsø samt andre havområder inden for følgende grænser:</p> <p>a) Nordsøen syd for den 62. nordlige breddegrad og øst for meridianen 4°V.</p> <p>b) Skagerrak afgrænset i syd af breddeparallellen 57°44,8'N gennem Skagen.</p> <p>c) Den engelske Kanal og adgangsvejene hertil øst for meridianen 5°V. og nord for breddeparallellen 48°30'N.</p> <p>Stk.3. Ved eksklusive økonomiske zoner forstås i denne lov havområder uden for og stødende op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinjer, jf. lov om eksklusive økonomiske zoner.</p>	<p>1.§ 5 affattes således:</p> <p>”§ 5. Ved søterritoriet forstås i denne lov ydre og indre territorielt farvand, jf. lov om afgrænsning af søterritoriet.</p> <p>Stk. 2. Ved ydre territorielt farvand forstås de områder af havet, som indadtil er begrænset af de til enhver tid gældende basislinier og udadtil er begrænset af linier trukket således, at afstanden fra ethvert punkt på disse linier til det nærmeste punkt på basislinien er 12 sømil (22.224 m), jf. lov om afgrænsning af søterritoriet.</p> <p>Stk. 3. Ved indre territorielt farvand forstås de vandområder såsom havne, havneindløb, rede, bugter, fjorde, sunde og bæltter, som er beliggende inden for de til enhver tid gældende basislinier, jf. lov om afgrænsning af søterritoriet.</p> <p>Stk.4. Ved eksklusive økonomiske zoner forstås i denne lov havområder uden for og stødende op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinier, jf. lov om eksklusive økonomiske zoner.</p> <p>Stk. 5. Ved Østersøområdet forstås i denne lov Østersøen, Den botniske Bugt, Den finske Bugt, Sundet, Bælterne samt Kattegat indtil</p>

	<p>breddeparallelle 57° 44,8'N gennem Skagen.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Ved Nordsøområdet forstås den egentlige Nordsø samt andre havområder inden for følgende grænser:</p> <p>a) Nordsøen syd for den 62. nordlige breddegrad og øst for meridianen 4°V.</p> <p>b) Skagerak afgrænset i syd af breddeparallelle 57°44,8'N gennem Skagen.</p> <p>c) Den engelske Kanal og adgangsvejene hertil øst for meridianen 5°V. og nord for breddeparallelle 48°30'N.”</p>
	<p><b>2.</b> I § 26 indsættes efter stk. 3 som nye stykker:</p> <p>”<i>Stk.4.</i> Tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale må ikke meddeles, hvis optagningen, transporten eller dumpningen i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter vurderes at skade et Natura 2000-områdes integritet.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Miljøministeren kan i særlige tilfælde tillade fravigelse af beskyttelsen efter stk. 4.”</p> <p>Stk. 4-6 bliver herefter stk. 6-8.</p>
	<p><b>3.</b> I § 26, <i>stk. 4</i>, der bliver stk. 6, ændres ”stk. 2 og 3” til: ”stk. 2-4”, og efter ”havbundsmaterialet” indsættes: ”,herunder udarbejder en miljøkonsekvensvurdering, jf. stk. 4”.</p>
	<p><b>4.</b> I § 28, <i>stk. 1</i>, indsættes efter ”ansøgningens indhold,”: ”om miljøkonsekvensvurdering, herunder om inddragelse af offentligheden,”.</p>
§ 35, stk. 6. I tilfælde af særlig alvorlige og	<b>5.</b> § 35, <i>stk. 6</i> , affattes således:

<p>omfattende forureninger kan forsvarsministeren bestemme, at sanering af kyststrækninger og bekæmpelse af forurening i havne skal ledes af forsvarsministeren.</p>	<p>” I tilfælde af særligt alvorlige og omfattende forureninger kan forsvarsministeren bestemme, at sanering af kyststrækninger og bekæmpelse af forurening i havne skal ledes af forsvarsministeren eller andre myndigheder, som ministeren bemyndiger dertil.”</p>
<p><b>§ 40.</b> Miljøministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord i skibe og om etablering af en ordning for modtagelse, opbevaring og videresendelse af sådanne oplysninger.</p>	<p><b>6.</b> I § 40 indsættes som <i>stk. 2</i>:  ”<i>Stk. 2.</i> Miljøministeren kan fastsætte regler om forhold, som afskiberen skal iagttage ved transport af farligt eller forurenende gods ombord på skibe.”</p>
<p><b>§ 42, stk. 2.</b> Med hensyn til overtrædelser som nævnt i stk. 1, der har fundet sted i de eksklusive økonomiske zoner, kan beføjelserne efter stk. 1 kun udøves over for udenlandske skibe, såfremt der er sket en udtømning, og såfremt der foreligger begrundet mistanke om, at overtrædelserne er begået af det pågældende skib.</p>	<p><b>7.</b> § 42, <i>stk. 2</i>, affattes således:  ”<i>Stk. 2.</i> For udenlandske skibe, der har foretaget en udtømning eller udledning i ydre territorialt farvand, kan beføjelserne kun udøves, såfremt kriterierne i § 63, <i>stk. 2</i>, er opfyldt. For udenlandske skibe, der har foretaget en udtømning eller udledning i den eksklusive økonomiske zone, kan beføjelserne i <i>stk. 1</i>, kun udøves, såfremt kriterierne i § 63, <i>stk. 3</i>, er opfyldt.”</p>
<p><b>§ 43. Stk. 4.</b> Med hensyn til overtrædelser som nævnt i stk. 1, der har fundet sted i de eksklusive økonomiske zoner, kan beføjelserne efter stk. 1 kun udøves over for udenlandske skibe, såfremt der er sket en udtømning, og såfremt det med sikkerhed kan konstateres, at overtrædelserne er</p>	<p><b>8.</b> § 43, <i>stk. 4 og 5</i>, affattes således:  ”<i>Stk. 4.</i> Beføjelserne i <i>stk. 1</i>, kan kun udøves over for udenlandske skibe, der har foretaget en udtømning eller udledning i ydre territorialt farvand, såfremt kriterierne i § 63 b, <i>stk. 4</i>, er opfyldt. Beføjelserne i <i>stk. 1</i>, kan kun udøves over</p>

<p>begået af det pågældende skib.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Beslutning om forbud eller påbud efter stk. 1-3 skal sårest muligt meddeles føreren af skibet eller den for platformen ansvarlige eller ejeren eller brugeren af skibet eller platformen skriftligt eller telegrafisk med oplysning om grunden til forbudet eller påbudet og i tilfælde af tilbageholdelse med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.</p>	<p>for udenlandske skibe, der har foretaget en udtømmning eller udledning i den eksklusive økonomiske zone, såfremt kriterierne i § 63 b, stk. 5, er opfyldt.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Beslutning om forbud eller påbud efter stk. 1-3 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller den for platformen ansvarlige eller ejeren eller brugeren af skibet eller platformen skriftligt med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted. Forbud eller påbud kan dog meddeles mundtligt, men skal snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt."</p>
<p><b>§ 44.</b> Såfremt der er sket eller er fare for udtømmning eller udledning, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller omfattes af § 58, og dette medfører udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, skal sådanne udgifter for alle rimelige forholdsregler bæres af skibets eller platformens ejere.</p>	<p><b>9.</b> I § 44, <i>stk. 1</i>, indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:</p> <p>"<i>Stk. 2.</i> Forsvarsministeren kan fastsætte nærmere regler om de i stk. 1 nævnte udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, som skibets ejer skal afholde."</p> <p>Stk. 2-3 bliver herefter stk. 3-4.</p>
<p><b>§ 44.</b> <i>Stk. 3.</i> For så vidt angår platforme, tilkommer de i stk. 2 nævnte beføjelser miljøministeren.</p>	<p><b>10.</b> I § 44, <i>stk. 3</i>, der herefter bliver stk. 4, ændres "stk. 2" til: "stk. 3".</p>
<p><b>§ 45.</b> <i>Stk. 2.</i> Forsvarsministeren eller den myndighed, ministeren bemyndiger dertil, og politiet har mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til et skib, herunder til skibets papirer, med henblik på at udøve tilsynsbeføjelsen</p>	<p><b>11.</b> § 45, <i>stk. 2</i>, affattes således:</p> <p>"<i>Stk. 2.</i> Tilsynsmyndighederne eller den myndighed der af disse myndigheder er bemyndiget hertil, og politiet har mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til et</p>

<p>efter stk. 1 og kan udtage prøver for at påse overholdelsen af loven og forskrifter udstedt i medfør af loven. Det samme gælder andre myndigheder, der har tilsynsopgaver vedrørende skibe efter loven eller regler udstedt i medfør af loven. Forsvarsministeren og de øvrige tilsynsmyndigheder har herunder adgang til at foretage undersøgelser, fotografere, kopiere eller medtage dokumenter samt medtage andre genstande uden vederlag. Kvittering for medtagne genstande skal udleveres. Tilsynet må ikke medføre unødigt forsinkelse eller unødigt udgift for skibet.</p> <p><i>Stk. 3.</i> For så vidt angår platforme, tilkommer de i stk. 2 nævnte beføjelser miljøministeren eller den myndighed, ministeren bemyndiger dertil, og politiet.</p>	<p>skib, platform samt offentlige og private ejendomme og lokaliteter for at udføre tilsynsopgaver efter loven eller regler udstedt i medfør heraf eller forordninger på lovens område. Tilsynsmyndighederne har herunder adgang til at foretage undersøgelser, udtage prøver, fotografere, kopiere eller medtage dokumenter samt medtage andre genstande uden vederlag. Kvittering for medtagne genstande skal udleveres. Tilsynet må ikke medføre unødigt forsinkelse eller unødigt udgift for skibet eller platformen.”</p>
<p><b>§ 45, stk. 3.</b> For så vidt angår platforme, tilkommer de i stk. 2 nævnte beføjelser miljøministeren eller den myndighed, ministeren bemyndiger dertil, og politiet.</p>	<p><b>12.</b> § 45, stk. 3, ophæves.</p>
	<p><b>13.</b> Efter § 48 indsættes:</p> <p>”§ 48 a. Miljøministeren kan på nærmere angivne vilkår bemyndige klassifikationselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til på Miljøministerens vegne at udstede certifikater, foretage syn på skibe, herunder at foretage undersøgelser og prøveudtagninger på skibe.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Når der udstedes autorisation i medfør af stk. 1, kan miljøministeren, såfremt den, der autoriseres, ønsker det, indgå aftale om</p>

	<p>begrænsning af den autoriseredes ansvar for skader, der indtræffer på grund af simpel uagtsomhed under udførelse af de opgaver, som autorisationen omfatter.</p> <p><i>Stk. 3.</i> De i stk. 1 nævnte klassifikationselskaber, andre virksomheder og enkeltpersoner kan kræve betaling for deres arbejde. ”</p>
<p>§ 51, stk. 4, 1. pkt. Amtsrådets afgørelse om dumpning af optaget havbundsmateriale inden for de områder, der er nævnt i § 26, stk. 5, kan påklages til det miljøklagenævn, der er nedsat i henhold til lov om miljøbeskyttelse.</p>	<p>14. I § 51, stk. 4, 1. pkt., ændres ”§ 26, stk. 5” til: ”§ 26, stk. 7”.</p>
<p>§ 52, stk. 5. Et forbud eller påbud efter § 43 kan påklages af afgørelsens adressat.</p>	<p>15. I § 52, stk. 5, indsættes efter ”§ 43”: ”eller § 43 a, stk. 1 eller 2”.</p>
<p>§ 58 a, stk. 1. Miljøministeren kan fastsætte de nødvendige regler for anvendelse her i landet af De Europæiske Fællesskabers forordninger vedrørende forhold omfattet af denne lov. Ministeren kan herunder fastsætte regler om, hvilke myndigheder der skal administrere forordningerne.</p>	<p>16. I § 58 a, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter ”myndigheder”: ”,klassifikationselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner i henhold til § 48 a.”.</p>
<p>§ 59. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der</p> <p>1) overtræder § 11, stk. 1 og 2, § 13, § 20, stk. 1, § 21, § 22, stk. 1, § 23, stk. 1, § 25, § 31, stk. 1 og 2, § 53, stk. 1, og § 54, stk. 1,</p> <p>2) tilsidesætter vilkår efter § 27 og § 54, stk. 1,</p> <p>3) undlader at foretage indberetning efter § 38, stk. 1-3, eller undlader at meddele oplysninger</p>	<p>17. § 59 affattes således:</p> <p>”Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der</p> <p>1) overtræder § 11, stk. 1 og 2, § 13, § 20, stk. 1, § 21, § 22, stk. 1, § 23, stk. 1, § 25, § 31, stk. 1 og 2, § 53, stk. 1, og § 54, stk. 1,</p> <p>2) tilsidesætter vilkår efter § 27 og § 54, stk. 1,</p> <p>3) undlader at foretage indberetning efter § 38,</p>



<p>efter § 38, stk. 4,</p> <p>4) undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter § 43, stk. 1-4 eller forbud efter § 43 a, stk. 1 og 2,</p> <p>5) modvirker undersøgelser efter § 42, stk. 1 og 2 eller tilsyn efter § 45, stk. 2,</p> <p>6) fjerner eller ændrer på udstyr, som tilsynsmyndigheden har anbragt i medfør af en afgørelse efter § 45 a,</p> <p>7) overtræder bestemmelser fastsat i De Europæiske Fællesskabers forordninger vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, jf. § 1, og</p> <p>8) modvirker tilbageholdelse efter § 44, stk. 2.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af § 11, stk. 1 eller 2, udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af olie.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er</p> <p>1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller</p> <p>2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Stk. 3 finder ikke anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået på søterritoriet og der er tale om forsætlig og alvorlig forurening af havmiljøet.</p>	<p>stk. 1-3, eller undlader at meddele oplysninger efter § 38, stk. 4,</p> <p>4) undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter § 43, stk. 1-4 eller forbud efter § 43 a, stk. 1 og 2,</p> <p>5) modvirker undersøgelser efter § 42, stk. 1-3 eller tilsyn efter § 45, stk. 2,</p> <p>6) fjerner eller ændrer på udstyr, som tilsynsmyndigheden har anbragt i medfør af en afgørelse efter § 45 a,</p> <p>7) overtræder bestemmelser fastsat i De Europæiske Fællesskabers forordninger</p> <p><i>Stk. 4.</i> Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er</p> <p>1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller</p> <p>2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser. vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, jf. § 1, og</p> <p>8) modvirker tilbageholdelse efter § 44, stk. 3.</p> <p><i>Stk. 2.</i> I de tilfælde, hvor overtrædelsen er begået fra udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone og skibet befinder sig i den eksklusive økonomiske zone eller i ydre territorialt farvand, finder stk. 1, kun anvendelse såfremt der er tale om en betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinien eller på beslægtede interesser eller på nogen ressource på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske</p>
--	--

	<p>zone.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af § 11, stk. 1 eller 2, udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af olie.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Stk. 4 finder kun anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe, hvis overtrædelsen er sket i indre territorielt farvand. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe i ydre territorielt farvand, kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået i ydre territorielt farvand, og der er tale om forsætlig og alvorlig forurening af havmiljøet.”</p>
<p><b>§ 61.</b> I regler, der udstedes i henhold til § 11, stk. 3, §§ 14 og 17-19, § 20, stk. 2 og 3, § 22, stk. 2 og 3, § 23, stk. 2, §§ 24, 28 og 30, § 31, stk. 4, §§ 32, 33, 39-41 og 47, § 55, stk. 2, § 55 a og § 58 a kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 3. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe kan det dog alene fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 4.</p>	<p><b>18.</b> I § 61, <i>stk. 1</i>, indsættes efter 1. pkt.:</p> <p>”For overtrædelser begået fra udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone kan der fastsættes straf af bøde under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 2.”</p>
<p><b>§ 61, <i>stk. 1</i>.</b> I regler, der udstedes i henhold til § 11, stk. 3, §§ 14 og 17-19, § 20, stk. 2 og 3, § 22, stk. 2 og 3, § 23, stk. 2, §§ 24, 28 og 30, § 31, stk. 4, §§ 32, 33, 39-41 og 47, § 55, stk. 2, § 55 a og § 58 a kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende</p>	<p><b>19.</b> I § 61, <i>stk. 1, 2. pkt.</i>, der bliver 3. pkt., ændres ”§ 59, stk. 3.” til: ”§ 59, stk. 4.”</p>

<p>omstændigheder som anført i § 59, stk. 3. For overtrædelse begået fra udenlandske skibe kan det dog alene fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 4.</p>	
<p><b>§ 61, stk. 1.</b> I regler, der udstedes i henhold til § 11, stk. 3, §§ 14 og 17-19, § 20, stk. 2 og 3, § 22, stk. 2 og 3, § 23, stk. 2, §§ 24, 28 og 30, § 31, stk. 4, §§ 32, 33, 39-41 og 47, § 55, stk. 2, § 55 a og § 58 a kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 3. For overtrædelse begået fra udenlandske skibe kan det dog alene fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 4.</p>	<p><b>20.</b> I § 61, stk. 1, 3. pkt., der bliver 4. pkt., ændres ”§ 59, stk. 4.” til: ”§ 59, stk. 5.”</p>
	<p><b>21.</b> Efter § 62 indsættes:</p> <p>”§ 62 a. Forsvarsministeren, eller den ministeren bemyndiger dertil, kan i tilfælde, hvor der er begrundet mistanke om at et udenlandsk skib, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone eller i ydre territorielt farvand, i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt havmiljøloven eller regler udstedt i medfør heraf, anmode skibet om at give oplysninger vedrørende dets identitet og registreringshavn, dets sidste og næste anløbshavn og andre relevante oplysninger, som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted.”</p>

<p>§ 63. Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov og bestemmelser udstedt i medfør af loven kan ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf</p>	<p>22. § 63, stk. 1, 1. pkt., affattes således: ” Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven skal ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf.”</p>
<p>§ 63. Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov og bestemmelser udstedt i medfør af loven kan ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf. Ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra skibe, jf. kapitel 2, kan udføres af forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning. Ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra platforme, jf. kapitel 2, eller ulovlig bortskaffelse af stoffer eller materialer, jf. § 30, kan udføres af miljøministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning.</p>	<p>23. I § 63 indsættes efter stk. 1 som nye stykker: <i>Stk. 2.</i> Stk. 1, 1. og 2. pkt., finder kun anvendelse på udenlandske skibe, der befinder sig i ydre territorialt farvand eller i den eksklusive økonomiske zone, hvis der er begrundet mistanke om, at skibet under sin passage af ydre territorialt farvand har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven. <i>Stk. 3.</i> Stk. 1, 1. og 2. pkt., finder tilsvarende anvendelse på udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone eller i ydre territorialt farvand , hvis der er begrundet mistanke om, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, hvorved der er sket en betydelig udtømning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet, og skibet har afslået at give oplysninger som nævnt i § 62 a, eller såfremt de af skibet givne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation.” Stk. 2-3 bliver herefter stk. 4-5.</p>

<p>§ 63, stk. 3. Bestemmelsen i stk. 2 gælder ikke for strafansvar for overtrædelse af § 11, stk. 1 eller 2, og regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3.</p>	<p>24. I § 63, stk. 3, der bliver stk. 5, ændres ”stk.2” til: ”stk. 4”.</p>
<p>§ 63 a. Forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan i sager om overtrædelser af § 11, stk. 1 eller 2, eller af regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelægget angivet bøde. Fristen kan efter anmodning forlænges af forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil. På samme måde kan krav om konfiskation, herunder værdikonfiskation, afgøres uden retssag.</p> <p>Stk. 2. Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse i sager om overtrædelse af regler udstedt i medfør af § 30, for så vidt angår udledning af olie. I disse sager og i sager som nævnt i stk. 1, for så vidt angår platforme, tilkommer beføjelserne dog miljøministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil.</p>	<p>25. I § 63 a, stk. 1, indsættes efter “§ 11, stk. 3,”: ”og § 38, stk. 1-3, eller af regler udstedt i medfør af § 39, stk. 1,”.</p>

<p>§ 63 b. <i>Stk. 3.</i> Forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan endvidere tilbageholde dokumenter, papirer og andre beviser af lignende karakter.</p>	<p><b>26.</b> I § 63 b indsættes efter stk. 3 som nye stykker:  ”<i>Stk. 4.</i> Tilbageholdelse efter stk. 1-3, af udenlandske skibe, der befinder sig i ydre territorialt farvand eller i den eksklusive økonomiske zone, kan kun ske, hvis der er begrundet mistanke om, at skibet under sin passage af ydre territorialt farvand har overtrådt § 11, stk. 1.  <i>Stk. 5.</i> Stk. 1-3, finder tilsvarende anvendelse på udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone eller i ydre territorialt farvand , hvis der er klart objektivt bevis for, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt § 11, stk. 2, eller regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3, hvorved der er sket en udtømmning, som har medført betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinien eller på beslægtede interesser eller på nogen ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone.”  Stk. 4 bliver herefter stk. 6.</p>
<p>§ 63 b. <i>Stk. 4.</i> Ved iværksættelse af tilbageholdelse finder retsplejelovens kapitel 74 om beslaglæggelse anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 1-3.</p>	<p><b>27.</b> I 63 b, <i>stk. 4</i>, der bliver stk. 6, ændres ”stk. 1-3” til: ”stk. 1-5”.</p>
<p>§ 68. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, der følger af de særlige færøske og grønlandske forhold.</p>	<p><b>28.</b> § 68, <i>stk. 1</i>, affattes således:  ”Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.”</p>

	<b>§ 2</b>
	I straffeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 960 af 21. september 2004, foretages følgende ændringer:
	<b>1.</b> I § 196 ændres ”4 år” til: ”6 år”.
	<b>2.</b> I § 196 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke: ”Stk. 2. På samme måde straffes den, der i strid med miljølovgivningen forurener luft, vand, jord eller undergrund eller opbevarer eller bortskaffer affald eller lignende stoffer, når der er tale om overtrædelser af mere systematisk eller organiseret karakter.”
	<b>§ 3</b>
	I lov nr. 1373 af 20. december 2004 om ændring af en række love på miljøområdet foretages følgende ændring:
	<b>1.</b> Efter § 7 indsættes:  <div style="text-align: center;"><b>”§ 8</b></div> § 2 kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.”
	<b>§4</b>

	I lov nr. 564 af 24. juni 2005 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om vandløb, lov om sommerhuse m.v. og forskellige andre love (Udmøntning af kommunalreformen i en række love på natur- og miljøområdet) foretages følgende ændringer:
3. I § 26, stk. 4, ændres ”amtsrådet” til: ”miljøministeren”.	1. § 1, nr.3, affattes således: ”3. I § 26, stk. 6, ændres ”amtsrådet” til: ”miljøministeren”.”
4. § 26, stk. 5, ophæves. Stk. 6 bliver herefter stk. 5.	2. § 1, nr. 4, affattes således: ”4. § 26, stk. 7, ophæves. Stk. 8 bliver herefter stk. 7.”
5. I § 26, stk. 6, der bliver stk. 5, ophæves 3. pkt.	3. § 1, nr. 5, affattes således: ”5. I § 26, stk. 8, der bliver stk. 7, ophæves 3. pkt. ”
	<b>§ 5</b>
	Loven træder i kraft den 1. april 2006, § 4 dog først den 31. december 2006.
	<b>§ 6</b>
	Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland. Stk. 2. § 1 kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.



