

Forslag til Lov om ændring af Lov om beskyttelse af havmiljøet¹

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 929 af 24. september 2009, som ændret ved § 15 i lov nr. 484 af 11. maj 2010, foretages følgende ændringer:

§ 1

1. Fodnoten til lovens titel affattes således:

”1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle (EF-fuglebeskyttelsesdirektivet), EF-Tidende 1979, nr. L 103, side 1, som ændret senest ved Rådets direktiv 2006/105/EF af 20. november 2006, EU-Tidende 2006, nr. L 363, side 368, dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-habitatdirektivet), EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2006/105/EF af 20. november 2006, EU-Tidende 2006, nr. L 363, side 368, dele af Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed, EF-Tidende 1994, nr. L 319, side 20, som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF af 5. november 2002, EU-Tidende 2002, nr. L 324, side 53, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF, EF-Tidende 2002, nr. L 208, side 10-27, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/35/EF af 21. april 2004 om miljøansvar for så vidt angår forebyggelse og afhjælpning af miljøskader, EU-Tidende 2004, nr. L 143, side 56, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/21/EF af 15. marts 2006, EU-Tidende 2006, nr. L 102, side 15, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser, EU-Tidende 2005, nr. L 255, side 11, samt dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol, EU-Tidende 2009, nr. L 131, s. 57.”

2. I § 43, stk. 2, indsættes efter ”til luften, ”: ”herunder fare påvist på baggrund af foreskrevne dokumenter,”

3. I § 43, stk. 2, 2. pkt., indsættes efter ”beføjelser”: ” og om betingelserne for hvornår forbud og påbud ophæves”.

4. I § 43, stk. 4, ændres ”henholdsvis” til: ” eller”.

5. I § 43, stk. 6, ændres ”tilbageholdelse” til: ”sejladsforbud” og ”tilbageholdelsen til: ”sejladsforbuddet”.

¹ Loven gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol, EU-Tidende 2009 nr. L 131, s. 57.

6. I § 43 a, stk. 1, indsættes efter "Forsvarsministeren": "eller miljøministeren" og efter "forsvarsministeren": "eller miljøministeren".

7. I § 43 a, stk. 1, ændres "tilbageholdelsen" til: "sejladsforbuddet".

8. I § 43 a, stk. 2, ændres "en tilbageholdelse" til: "et sejladsforbud".

9. I § 43 a, stk. 2, indsættes som 2. pkt.: " Er tilbageholdelsen en følge af en havnestatskontrol i et EU/EØS-land eller et Paris MOU-land, der har konstateret fejl og mangler på skibet i relation til udledninger til luften eller fare derfor, meddeles anløbsforbuddet dog af miljøministeren.

10. I § 43 a, stk. 3, indsættes efter "anløbsforbud": "efter stk. 1 og stk. 2, 1. pkt.," og "havmiljøet" ændres til: "miljøet".

11. I § 43 a, stk. 3, indsættes som 2. pkt.: " Under tilsvarende betingelser kan miljøministeren dispensere fra et anløbsforbud, der er en følge af havnestatskontrol, og som helt eller delvist skyldes udledning til luften eller fare for udledning til luften fra skibe"

12. § 43 a, stk. 4, affattes således:

"Stk. 4. Anløbsforbud udstedt af forsvarsministeren efter stk. 1 eller stk. 2, 1. pkt. ophæves, når de forhold, som førte til anløbsforbuddet, er bragt i orden. Anløbsforbud udstedt af miljøministeren efter stk. 1 eller 2 ophæves, når de forhold, som førte til anløbsforbuddet, er bragt i orden, medmindre der tillige er udstedt anløbsforbud efter § 43 b. Miljøministeren fastsætter nærmere regler om ophævelse af anløbsforbud, herunder anløbsforbud meddelt med baggrund i havnestatskontrol i andre lande."

13. I § 43 a, stk. 5, indsættes efter "Forsvarsministeren": "eller miljøministeren".

14. Efter § 43 a indsættes som nye paragraffer:

"§ 43 b. Miljøministeren kan udstede midlertidigt forbud mod anløb af danske havne, når et skib har modtaget et nærmere bestemt antal sejladsforbud eller anløbsforbud fra danske myndigheder eller myndigheder i EU/EØS eller Paris MOU-lande, og skibets flagstat er optaget på den grå eller sorte liste, der vedtages i overensstemmelse med Paris MOU om havnestatskontrol. Når visse helt særlige forhold foreligger, skal miljøministeren udstede permanent forbud mod anløb af danske havne. Miljøministeren fastsætter nærmere regler om udøvelsen af de i 1. pkt. nævnte beføjelser og om ophævelse af sådanne anløbsforbud.

§ 43 c. Konstateres der ved kontrol i medfør af Europa-parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol af et udenlandsk skib fejl eller mangler, som gør sejladsforbud for et skib berettiget efter § 43, stk. 2, opkræver miljøministeren betaling fra rederen, operatøren eller dennes repræsentant i Danmark som dækning for de konkrete udgifter ved kontrollen. Sejladsforbuddet ophæves ikke, før der er sket fuldstændig betaling eller stillet sikkerhed herfor.

Stk. 2. Miljøministeren opkræver alle udgifter i forbindelse med en kontrol i medfør af Europa-parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol, som den kompetente myndighed udfører i forbindelse med udstedelse af et anløbsforbud, hos skibets reder eller operatør.

Stk. 3. Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævning af betaling efter stk. 1 og 2 og om procedurer for rykkere for betaling. ”

15. I § 51 a ændres ”§ 43 eller § 43a, stk. 1 eller 2” til: ”§ 43, § 43 a eller § 43 b”.

16. I § 52, *stk. 5*, ændres ”§ 43 eller § 43 a, stk. 1 eller 2” til: ”§ 43, § 43 a eller § 43 b”.

17. Efter § 53 c indsættes i kapitel 15:

”§ 53 d. Ved anmeldelser omfattet af artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol om luftforurening fra skibe må anmelders identitet ikke afsløres over for skibets fører eller reder. Skibsinspektøren skal sikre fortrolig behandling af eventuelle samtaler med besætningsmedlemmer om forhold om luftforurening fra skibe.”

18. I § 59, *stk. 1, nr. 3*, indsættes efter ”§ 43 a, stk. 1 og 2,” : ”§ 43 b”.

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende.

§ 3

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

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning og formål med lovforslaget
2. Havnestatskontroldirektivet
3. Havnestatskontrol og international ret
4. Hovedpunkterne i lovforslaget
 - 4.1 Anløbsforbud
 - 4.1.1 Havnestatskontroldirektivet
 - 4.1.2 Gældende ret
 - 4.1.3 Miljøministeriets overvejelser og forslag
 - 4.2. Fortrolighed
 - 4.2.1 Havnestatskontroldirektivets regler
 - 4.2.2 Gældende ret
 - 4.2.3 Miljøministeriets overvejelser og forslag
 - 4.3. Sejladsforbud (tilbageholdelse)
 - 4.3.1 Gældende ret
 - 4.3.2. Miljøministeriets overvejelser og forslag
 - 4.4 Udgifter til kontrol, der fører til sejladsforbud eller anløbsforbud
 - 4.4.1 Havnestatskontroldirektivet
 - 4.4.2 Gældende ret
 - 4.4.3 Miljøministeriets overvejelser og forslag
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.
7. Administrative konsekvenser for borgerne
8. Miljømæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
10. Hørte myndigheder og organisationer mv.
11. Sammenfattende skema

1. Indledning og formål med lovforslaget

Formålet med dette lovforslag er at gennemføre dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol, EU-Tidende 2009 nr. L 131, s. 57. Direktivet udgør en sammen-skrivning og omarbejdning af det tidligere havnestatskontroldirektiv (Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om havnestatskontrol af skibsfart) og dets senere ændringer, hvorfor en række af direktivets bestemmelser allerede er gennemført i dansk ret, herunder i havmiljøloven. Samtidig med omarbejdningen indføres der visse skærpelser af de gældende regler, navnlig med hensyn til anløbsforbud for højrisikokibe. Direktivet i dets nuværende form skal være gennemført i medlemslandenes lovgivning senest den 31. december 2010.

Formålet med direktivet er, gennem en ensartet havnestatskontrol i de enkelte medlemslande, at begrænse sejladsen i medlemsstaternes og EØS-landenes havområder med skibe, der ikke lever op til bl.a. sikkerheds- og miljøkrav.

Direktivet gennemføres primært i Økonomi- og Erhvervsministeriets lovgivning om sikkerhed til søs, men grundet ressortfordelingen mellem de to ministerier, vil dele af direktivet dog blive gennemført i Miljøministeriets lovgivning. Det drejer sig om de af direktivets regler, der vedrører kontrol med overholdelse af visse af havmiljølovens miljøbeskyttelsesregler.

Lovforslaget indeholder bestemmelser om udvidelse af adgangen til at udstede anløbsforbud til danske havne, sikring af fortrolighed ved behandling af klager til myndighederne og regler om dækning af myndighedernes omkostninger ved sager om udstedelse af sejladsforbud (i havnestatskontroldirektivet og den gældende havmiljølov benævnt tilbageholdelse) og/eller anløbsforbud. Disse tilføjelser og justeringer skal overordnet set sikre, at havnestatskontrolmyndighederne i Danmark (i praksis Søfartsstyrelsen) kan gribe ind over for overtrædelser af visse af havmiljølovens regler om beskyttelse af havmiljøet.

Lovforslaget indeholder også enkelte regler, der ikke har til formål at gennemføre havnestatskontroldirektivet i dets ændrede form. Således foretages en sproglig præcisering af de eksisterende regler om tilbageholdelse af skibe på baggrund af overtrædelse af reglerne om svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Der henvises til omtalen heraf i afsnit 4.

2. Havnestatskontroldirektivet

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol sætter de overordnede rammer for, hvordan havnestatskontrol i medlemsstaterne vil skulle udføres efter 1. januar 2011. Det fremgår af direktivets artikel 1 og betragtning (4), at målet er at bidrage til en kraftig begrænsning af sejladsen i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion med højrisikokibe, der ikke lever op til internationale standarder for sikkerhed, forurening og leve- og arbejdsvilkår inden for skibsfarten.

Et centralt element i den nye havnestatskontrol er netop vurderingen af et skibs risikoprofil. Alle skibe inddeles i henholdsvis lav-, standard- eller højrisikokibe. Inddelingen sker på baggrund af direktivets bilag I, som bl.a. nævner skibstypen (passagerskib, tankskib, mv.), skibets alder, rederiets og flagstatens tilbageholdelsesprocent som faktorer, der afgør et skibs risikoprofil.

Direktivets mål skal ifølge artikel 1 primært nås ved at forbedre overholdelsen af EU-regler og international ret, opstille fælles kriterier for havnestatskontrol, harmonisere procedurerne for kontrol og tilbageholdelser med udgangspunkt i ekspertisen og erfaringerne inden for rammerne af Paris MOU, og ved at gennemføre en havnestatskontrolordning i EU, som er baseret på både kontroller i EU og inden for Paris MOU, jf. afsnit 3. Direktivet indeholder regler fra en række tidligere direktiver om havnestatskontrol, samt en række nye regler, der blandt andet stiller skærpede krav til medlemslandene om, hvornår der skal udstedes anløbsforbud.

Centrale principper i relation til dette lovforslag er, at der fastsættes fælles regler for udførelsen af inspektioner og for indgrebsmulighederne som følge heraf, men kun over for skibe, hvor der konstateres fejl og mangler ved en formel inspektion efter direktivets regler.

3. Havnestatskontrol og international ret

Ved havnestatskontrol forstås den kontrol (kontrol), der foretages på udenlandske skibe af myndighederne i en havnestat. Normalt udføres kontrol af skibsinspektører fra den pågældende stats søfartsmyndigheder. I forbindelse med kontrol inden for MARPOL-konventionen, som har til formål at forebygge forurening af de globale havområder, kan det være inspektører fra det pågældende stats miljømyndigheder. I Danmark er det Søfartsstyrelsen, der i praksis varetager havnestatskontrollen, herunder kontrol med langt den overvejende del af de gældende regler om miljøforurening.

Internationalt reguleres havnestatskontrol af det såkaldte Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU). Udover EU-medlemsstaterne dækker Paris MOU Canada, Island, Kroatien, Norge og Rusland.

Reglerne i havnestatskontroldirektivet reflekterer i høj grad de regler, der gælder inden for Paris MOU. Af samme grund finder en række af direktivets bestemmelser også anvendelse i forhold til bl.a. tilbageholdelser og anløbsforbud udstedt i henhold til Paris MOU, og søger dermed at skabe en passende forbindelse mellem arbejdet med havnestatskontrol inden for henholdsvis Paris MOU og EU.

Direktivet og den gældende havmiljølov anvender begrebet ”tilbageholdelse” som basis for udstedelse af anløbsforbud efter artikel 16 og artikel 21, stk. 4. Med dette lovforslag foreslås begrebet ”sejladtsforbud” anvendt i havmiljøloven, jf. afsnit 4.3.2, og bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 5, 7 og 8.

4. Hovedpunkterne i lovforslaget

4.1 Anløbsforbud

4.1.1 Havnestatskontroldirektivet

Havnestatskontroldirektivet (direktiv 2009/16/EF) indfører skærpede regler for, hvornår medlemsstaterne kan eller skal meddele anløbsforbud til alle havne i Fællesskabet. Grundprincippet i de nye regler er, at der kan meddeles anløbsforbud til skibe fra flagstater, der på grund af deres tilbageholdelsesprocent er optaget på den grå eller sorte liste, der vedtages i overensstemmelse med Paris MOU om havnestatskontrol. Det er endvidere en forudsætning, at skibet samtidigt selv har fået meddelt flere tilbageholdelser/anløbsforbud inden for et nærmere bestemt tidsrum (direktivets artikel 16).

Anløbsforbud til højrisiko-skibe kan udstedes i to situationer:

1. Skibet fører flag fra en stat, der er opført på den sorte liste, og som mere end to gange i løbet af de foregående 36 måneder er blevet tilbageholdt i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU, eller
2. Skibet fører flag fra en stat, der er opført på den grå liste, og som mere end to gange i løbet af de foregående 24 måneder er blevet tilbageholdt i en havn eller på en ankerplads i en medlemsstat eller en stat, der har undertegnet Paris MOU.

Anløbsforbuddet ophæves tidligst, når der er gået tre måneder fra udstedelsen af forbuddet, og først når visse betingelser (punkt 3-9 i direktivets bilag VIII) er opfyldt. Får skibet et anløbsforbud til, skal karenperioden være 12 måneder.

I nogle situationer skal der pligtmæssigt meddeles et anløbsforbud gældende for danske havne, uanset om skibet har været på dansk søterritorium eller har givet anledning til forureningsfare her. Det drejer sig om situationer, hvor skibet – efter at have modtaget et midlertidigt anløbsforbud – får en senere tilbageholdelse i en havn eller på en ankerplads i Fællesskabet. Dette medfører, at skibet får anløbsforbud til alle havne og ankerpladser i Fællesskabet.

Dette tredje anløbsforbud kan ophæves efter en periode på 24 måneder fra udstedelsen, men kun såfremt:

1. skibet fører flag fra en stat, der hverken er opført på den sorte eller den grå liste.
2. skibets lovpligtige certifikater og klassifikationscertifikater er udstedt af en eller flere organisationer, der er anerkendt i Fællesskabet.

Skibe, der 24 måneder efter udstedelsen af et forbud ikke opfylder disse krav, forbydes permanent adgang til alle Fællesskabets havne og ankerpladser.

Efter det tredje anløbsforbud skal enhver efterfølgende tilbageholdelse i en havn eller på en ankerplads i Fællesskabet medføre, at skibet permanent forbydes adgang til alle havne og ankerpladser i Fællesskabet.

Reglerne om anløbsforbud gælder også anløbsforbud, der er udstedt ved afgørelser fra andre Paris MOU-lande end EU/EØS-lande. Årsagen til tilbageholdelsen mv. i andre lande kan være søsikkerhed i bred forstand, forurening af havmiljøet og luftforurening fra skibe.

Alle regler om procedurerne for udførelse af havnestatskontrol fremgår af Søfartsstyrelsens lovgivning, som implementerer alle procedurebestemmelserne i havnestatskontroldirektivet. Der henvises til Økonomi- og Erhvervsministeriets bekendtgørelse 1131 af 28. september 2010 om teknisk forskrift om havnestatskontrol af skibe.

4.1.2 Gældende ret

I henhold til havmiljølovens § 43, stk. 1, kan forsvarsministeren forbyde et skib at fortsætte sejlads, eller påbyde, at skibet sejler til fx et reparationsværft, med henblik på udbedring af forhold, der gør skibet usødygtigt. Såfremt skibet ikke overholder forbud eller påbud givet efter § 43, stk. 1, kan forsvarsministeren med hjemmel i § 43 a udstede et anløbsforbud. Anløbsforbuddet medfører, at skibet ikke må anløbe danske havne, så længe sejladsforbuddet eller påbuddet efter § 43, stk. 1, ikke efterleves.

Samtlige EU/EØS-lande underrettes, når der udstedes anløbsforbud, og det sikres dermed, at anløbsforbuddet også omfatter deres havne.

Forsvarsministeren kan også efter anmodning fra en anden medlemsstat udstede anløbsforbud, når et skib har overtrådt bestemmelserne for en tilbageholdelse, der er meddelt af denne medlemsstat. Reglerne gælder også EØS-lande.

Når der er udstedt et anløbsforbud over for et skib, kan forsvarsministeren dog give tilladelse til anløb af en bestemt dansk havn, hvis skibets fortsatte sejlads indebærer risiko for tab af menneskeliv, skade på havmiljøet, hvis bydende nødvendige sikkerhedshensyn gør det påkrævet eller med henblik på at afhjælpe fejl og mangler.

Forsvarsministeren ophæver et anløbsforbud, når de forhold, som førte til anløbsforbudet, er bragt i orden.

Den gældende ressortfordeling for Forsvarsministeriet fremgår af kongelig resolution af 11. juni 1999, hvor ressortansvaret for den statslige maritime miljøovervågning og håndhævelse samt den statslige maritime forureningsbekæmpelse til søs er overført fra den daværende miljø- og energiminister til forsvarsministeren med virkning fra den 1. januar 2000. Ressortoverførslen er sket i forlængelse af tidligere overførsler af driftsansvaret på dette område fra Miljøministeriet til Forsvarsministeriet.

Således har Forsvarsministeriet kompetencen til beredskab og håndhævelse ved "hændelser" mht olieforurening på søterritoriet. Kompetencen med hensyn til udledning til luften fra skibe hører under miljøministeren. Kompetencen med hensyn til indgreb som følge af en formel havnestatskontrol er delt mellem Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen) og miljøministeriet (Miljøstyrelsen); sidstnævnte kun med hensyn til udledning til luften fra skibe, som risikerer at forurene eller har forurenet havet eller luften.

4.1.3 Miljøministeriets overvejelser og forslag

En sammenligning mellem eksisterende regler om anløbsforbud i Danmark og direktivet viser, at der er behov for at justere reglerne i havmiljøloven på følgende punkter:

1. Der er ikke regler i havmiljøloven om anløbsforbud på basis af sejladsforbud, der er begrundet i overtrædelser af regler om svovlindhold i skibsbrændstoffer.
2. Der er ikke hjemmel til at udstede anløbsforbud på basis af sejladsforbud m.v. udstedt i andre Paris MOU-lande end EU/EØS-lande.
3. Der er ikke regler om, at der i visse ekstraordinære situationer *skal* udstedes et anløbsforbud, der kan være permanent.
4. Desuden er reglerne om ophør af anløbsforbud alene knyttet til de tidligere regler, nu i direktivets artikel 21, stk. 4, og dermed for snævre, idet direktivet indfører karenperioder, hvor skibet ikke må anløbe havne i Fællesskabet, EØS-lande og Paris MOU-lande, uanset om fejl og mangler er rettet.

Der mangler desuden en afspejling af den aktuelle ressortfordeling, hvor miljøministeren har kompetence i forbindelse med indgreb over for overtrædelser af reglerne om udledning til luften fra skibe, navnlig svovl i skibsbrændstoffer, både i situationer der er en følge af en formel havnestatskontrol, og uden for en sådan. Det foreslås at justere den gældende § 43 a med henblik på dette.

Det foreslås desuden at indsætte en ny bestemmelse, i havmiljøloven med den fornødne hjemmel til at forbyde højrisikoskibe at anløbe danske havne i overensstemmelse med havnestatskontroldirektivets bestemmelser herom.

Hjemlen til at fastsætte nærmere regler om anløbsforbud forventes udmøntet ved en ændring af den gældende svovlbekendtgørelse.

Lovforslaget giver ministeren mulighed for at delegere de beføjelser, der er tillagt ministeren i lovforslaget. I praksis vil anløbsforbud udstedes i samarbejde mellem Miljøministeriet (Miljøstyrelsen) og Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen).

Direktivet bruger begrebet "tilbageholdelse" som basis for udstedelse af anløbsforbud efter artikel 16 og artikel 21, stk. 4, hvor dette lovforslag anvender begrebet "sejladsforbud". Tilbageholdelse (i havmiljøloven sejladsforbud) er defineret i direktivets artikel 2, nr. 15, som et officielt forbud mod, at et skib afsejler som følge af konstaterede fejl og mangler, som enkeltvis eller tilsammen gør skibet usødygtigt. Artikel 19 og bilag X uddyber kriterierne for, hvornår tilbageholdelse kan ske. For eksempel nævner bilagets pkt. 8, at det skal vurderes, om skibet kan forhindre miljøforurening under den forestående sejlads. Hvis en sådan vurdering besvares benægtende, må det under hensyn til alle konstaterede fejl og mangler stærkt overvejes at tilbageholde skibet. Flere mindre alvorlige fejl og mangler kan også gøre en tilbageholdelse af skibet berettiget.

Fejl og mangler er eksemplificeret i bilag X, men ikke egentligt defineret. Ifølge praksis kan manglende dokumenter danne grundlag for tilbageholdelse.

4.2. Fortrolighed

4.2.1 Havnestatskontroldirektivets regler

Direktivets artikel 18 indeholder regler om behandling af klager.

Direktivets artikel 18, stk. 4, har følgende ordlyd: "Klagerens identitet må ikke afsløres over for skibets fører eller reder. Skibsinspektøren sikrer fortrolig behandling af eventuelle samtaler med besætningsmedlemmer."

I direktivets artikel 2, nr. 14, defineres klage, som enhver oplysning eller indberetning forelagt af enhver person eller organisation med legitim interesse i skibets sikkerhed, herunder interesse i besætningsmedlemmers sikkerhed og sundhed leve- og arbejdsvilkår om bord og forebyggelse af forurening.

Det må antages, at direktivets regel har til formål at beskytte personer, organisationer og besætningsmedlemmer, der indgiver anmeldelse til havnestatsmyndighederne, således at det sikres, at oplysninger om tvivlsomme forhold kan komme til myndighedernes kendskab.

Da der således ikke er tale om klage over en forvaltningsmyndigheds afgørelse må ”klagers identitet” forstås som ”anmelders identitet”.

De dele af artikel 18, der skal gennemføres i havmiljøloven, omhandler kun anmeldelser om overtrædelse af havmiljølovens regler om luftforurening fra skibe og bekendtgørelser udstedt i medfør heraf.

4.2.2 Gældende ret

Havmiljøloven indeholder i dag ikke bestemmelser om fortrolighed. Det er således de almindelige tavshedspligtregler i straffelovens §§ 152-152 f og forvaltningslovens § 27, der gælder.

De krav til fortrolighed, som følger af direktivets artikel 18, stk. 4, herunder særligt med hensyn til kravet om fortrolig behandling af eventuelle samtaler med besætningsmedlemmer, vurderes at være mere vidtgående end dem, der følger af straffelovens regler sammenholdt med bestemmelsen i § 27, stk. 1.

4.2.3 Miljøministeriets overvejelser og forslag

Det vurderes, at gældende tavshedspligtsregler i straffeloven og forvaltningsloven ikke umiddelbart sikrer den fortrolighed, som havnestatskontroldirektivet kræver, og der foreslås derfor indsat en bestemmelse, der pålægger myndighederne tavshedspligt over for skibets fører eller reder med hensyn til anmelderens identitet samt tavshedspligt med hensyn til indholdet af eventuelle samtaler med besætningsmedlemmer for så vidt angår forhold vedrørende luftforurening fra skibe.

Direktivets krav til fortrolighed stemmer imidlertid ikke umiddelbart overens med reglerne i de tilfælde, hvor der er tale om miljøoplysninger i lov om aktindsigt i miljøoplysningers forstand, jf. lov bekendtgørelse nr. 660 af 14. juni 2006 (miljøoplysningsloven).

Miljøoplysningsloven gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/4/EF om offentlig adgang til miljøoplysninger og om ophævelse af Rådets direktiv 90/313/EØF i dansk ret. Direktiv 2003/4/EF gennemfører konventionen om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århuskonventionen) i EU-retten.

Århuskonventionen blev underskrevet 25. juni 1998 i Århus og trådte i kraft 30. oktober 2001. Konventionens formål er at sikre borgernes rettigheder på miljøområdet. Unionen har tiltrådt Århuskonventionen og er derfor bundet af denne. Da det må formodes, at EU-lovgiver ikke ønsker at lovgive i strid med konventionen, må det antages, at havnestatskontroldirektivets krav om fortrolighed ikke har til hensigt at tilsidesætte Århuskonventionens regler om aktindsigt i miljøoplysninger.

Definitionen på miljøoplysninger er meget bred og ikke begrænset til f.eks. oplysninger, der indgår i en myndigheds sagsbehandling eller indhentes som led i overvågning af miljøet. Definitionen i miljøoplysningsloven svarer til direktivets meget brede definition af, hvad der skal forstås ved miljøoplysninger.

Ved miljøoplysninger forstås – i relation til udledning til luften fra skibe - alle oplysninger, som vedrører blandt andet tilstanden i miljøelementer som f.eks. luft og atmosfære, vand, kyst- og havområder og vekselvirkningen mellem disse elementer, udledninger og andre udslip i miljøet, der påvirker eller kan påvirke miljøelementerne

Hvis der således i det konkrete tilfælde er tale om en miljøoplysning, gælder miljøoplysningslovens regler om offentlighed, herunder afvejningsreglen. Dette kan føre til, at de pågældende oplysninger i visse tilfælde ikke vil kunne holdes fortrolige som krævet i den foreslåede bestemmelse. Dette vil navnlig kunne komme på tale i forbindelse med oplysninger, der fremkommer under samtaler med besætningsmedlemmer.

Der foreslås indsat en bestemmelse, der udtrykkeligt giver klagere og besætningsmedlemmer den ret til fortrolighed, som direktivet kræver. Den foreslåede bestemmelse viger dog, som anført, for miljøoplysningslovens regler, herunder afvejningsreglen, hvis der i det konkrete tilfælde er tale om miljøoplysninger.

Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets nr. [17] [§ 53 d].

4.3. Sejladsforbud (i direktivet benævnt tilbageholdelse)

4.3.1 Gældende ret

I 2008 blev der vedtaget en ændring af havmiljøloven, der indføjede regler i lovens § 43, stk. 2, om sejladsforbud m.v. for skibe som følge af luftforurening. Med hjemmel i § 43, stk. 2, kan et skib nu få sejladsforbud, hvis der er sket eller er fare for udledning til luften, og forbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet eller luften. Der henvises til bemærkningerne til § 43, stk. 2, (lovforslag nr. L 45, folketingssamlingen 2008/09). § 43, stk. 2, giver desuden miljøministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om udøvelsen af beføjelsen til at udstede sejladsforbud over for skibe. Bemyndigelsen er udnyttet i § 22 i bekendtgørelse nr. 1098 af 19. september 2010 om svovlindholdet i faste og flydende brændstoffer.

Udstedelse af sejladsforbud kan for eksempel ske i tilfælde, hvor faren påvises på baggrund af dokumenter, herunder bunkerleveringsnoter og skibslogbøger m.v. Dette omfatter også situationer, hvor dokumenterne ikke findes eller er fejlbehæftede.

Det fremgår af bemærkningerne til L 45, at en fare for udledning til luften vil kunne påvises alene på baggrund af foreskrevne dokumenter, såfremt det fremgår af disse dokumenter, at skibet har bunkret brændstof med et svovlindhold, der ikke er i overensstemmelse med de gældende regler. Her er der fare for, at skibet anvender et ulovligt brændstof. Der kan foreligge særlige omstændigheder, som gør, at der alligevel ikke er den angivne fare. Med ordlyden tilsigtedes ikke en ændring af farebegrebet i forhold til sager, der er omfattet af § 43, stk. 1.

4.3.2. Miljøministeriets overvejelser og forslag

Forskellen i farebegrebet i § 43, stk. 1 og 2, fremgår ikke direkte af de to bestemmelser. Tværtimod valgtes det ved indføjelser af § 43, stk. 2, at anvende stort set samme ordlyd som i stk. 1, trods det bredere farebegreb i § 43, stk. 2. Det er derfor nu fundet hensigtsmæssigt at justere ordlyden af § 43, stk. 2, således at det nu udtrykkeligt fremgår, at en fare, der påvises på baggrund af foreskrevne

dokumenter, såsom en bunkerleveringsnote, også er omfattet af § 43, stk. 2, og regler udstedt i medfør heraf.

Det foreslås derfor at indføre en præcisering af, at fare for udledning til luften kan påvises på baggrund af foreskrevne dokumenter.

Endvidere foreslås begrebet ”tilbageholdelse” erstattet af begrebet ”sejladsforbud”. Formålet hermed er at tydeliggøre forskellen mellem en tilbageholdelse efter lovens § 63 c, og en tilbageholdelse efter § 43. I § 43’s indgrebssituation foreslås det derfor at bruge ordet ”sejladsforbud”.

4.4 Udgifter til kontrol, der fører til sejladsforbud eller anløbsforbud

4.4.1 Havnestatskontroldirektivet

Artikel 28 i direktivet fastslår, at alle udgifter i forbindelse med kontrol, som den kompetente myndighed i en medlemsstat udfører i medfør af artikel 13, 14, 16 og artikel 21, stk. 4, opkræves hos skibets reder eller operatør (i visse tilfælde skibets repræsentant i Danmark). Bestemmelsen forstås som en pligt for myndighederne, ikke en ret. Baggrunden for bestemmelsen er, at man vil ramme højrisikoskibene.

4.4.2 Gældende ret

Havmiljøloven indeholder i dag ikke regler om betaling for myndighedernes udgifter til kontrol, der fører til udstedelse af sejladsforbud eller anløbsforbud. Dog bemyndiger havmiljølovens § 55 miljøministeren henholdsvis forsvarsministeren til at fastsætte regler om gebyrer til dækning af myndighedernes omkostninger ved administration og tilsyn i forbindelse med loven.

4.4.3 Miljøministeriets overvejelser og forslag

Hjemlen i § 55 giver adgang til at opkræve et gebyr, dvs. en omkostning, der er knyttet til en modydelse fra det offentlige. Endvidere fremgår det af bemærkningerne til den gældende § 55, stk. 1, (lovforslag nr. L 205, folketingssamlingen 1992/93), at bestemmelsen er tiltænkt anvendt til fastsættelse af regler om brugerbetaling. Bestemmelsen i artikel 28 har dermed et andet anvendelsesområde end § 55, idet artikel 28 indeholder et sanktionsmoment, og derfor kun er rettet mod skibe, der ikke overholder reglerne. Artikel 28 indfører derfor ikke en egentlig brugerbetalingsordning.

Denne forskel i § 55’s anvendelsesområde og formålet med artikel 28 vurderes at medføre, at § 55 ikke kan anvendes som hjemmel til at fastsætte regler svarende til direktivets artikel 28.

Det foreslås derfor, at der indføres en ny bestemmelse i havmiljøloven med samme sigte som artikel 28. Herved gives myndighederne mulighed for hos rederen m.fl. at opkræve betaling for udgifter, som er forbundet med en kontrol af et udenlandsk skib, såfremt der konstateres så alvorlige mangler, at der over for skibet udstedes sejladsforbud. Adgangen til at opkræve betaling er udformet i overensstemmelse med artikel 13, 14, 16, 21, stk. 4, og 28, og omfatter derfor en række forskellige kontroller, samt udgifter ved kontrol, der fører til udstedelse af anløbsforbud. Sejladsforbuddet ophæves ikke, før de nævnte udgifter er betalt, eller der er stillet sikkerhed for deres betaling. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets nr. 14 (§ 43 c)

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslagets økonomiske konsekvenser er vurderet i samarbejde med Søfartsstyrelsen.

I henhold til gældende aftale mellem Søfartsstyrelsen og Miljøministeriet, kompenseres Søfartsstyrelsen for de opgaver, den varetager for Miljøministeriet i forhold til kontrol med overholdelse af reglerne om svovlindholdet i skibsbrændstoffer.

Den foreslåede tilføjelse giver Søfartsstyrelsen den fornødne hjemmel til at udstede anløbsforbud, på baggrund af overtrædelser af reglerne om svovlindholdet i skibsbrændstoffer.

Selve udstedelsen af anløbsforbud udgør således en integreret del af Søfartsstyrelsens almindelige administration af havnestatskontrollen og medfører derfor ikke, at Søfartsstyrelsen pålægges en ny opgave på vegne af Miljøministeriet. Der er således alene tale om en udvidelse af havnestatskontrollen, som Søfartsstyrelsen er ressortmyndighed for, ikke en udvidelse af de underliggende regler, herunder reglerne om svovl i skibsbrændstoffer.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Forslaget indeholder regler om refusion af myndighedernes udgifter til havnestatskontrol, nærmere bestemt udgifter til kontrol af bunkerleveringsnoter og andre relevante papirer, samt eventuel indsamling og analyse af brændstofprøver, hvor havnestatskontrollen viser, at reglerne om svovlindholdet i skibsbrændstoffer er overtrådt. Udgifterne fx til kontrol af relevante papirer beløber sig til nogle få tusinde kroner. Ingen skibe er blevet forbudt sejlads på baggrund af de gældende svovlregler, hvorfor de økonomiske konsekvenser i praksis vurderes at være stærkt begrænsede.

Da havnestatskontrollen alene er rettet mod udenlandske skibe, vil forslaget ikke medføre øgede økonomiske eller administrative konsekvenser for danske skibe. I det omfang danske redere har skibe under udenlandsk flag, vil disse skibe være omfattet af de nye regler.

Endvidere er det muligt, at havnestatskontroldirektivets øgede fokus på skibe, der udgør en statistisk højere forureningsrisiko, på længere sigt vil kunne have positive konsekvenser for dansk skibsfart, hvis skibe generelt ikke hører til i højrisikokategorien. Dansk skibsfart kan derfor med rimelighed forvente mindre konkurrence fra højrisikoskibe, som ellers vil kunne udgøre et billigere alternativ til danske lavrisikoskibe.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Der vurderes ikke at være administrative konsekvenser for borgerne, idet lovforslaget er rettet mod miljø- og søfartsmyndigheder og skibsfartserhvervet.

8. Miljømæssige konsekvenser

Ændringerne udgør en begrænset del af EU's opstramning på medlemslandenes havnestatskontrol. Opstramningen skal gøre havnestatskontrollen mere målrettet og har til hensigt at nedbringe sejlads med skibe, der på grund af fx deres alder, vedligeholdelsestilstand eller flagstatens historie, udgør

en øget risiko (højrisikoskibe). Ændringerne i havmiljøloven udgør derfor et bidrag til en forbedring af beskyttelsen af miljøet og menneskers sundhed mod forurening fra skibe.

9. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol, EU-Tidende 2009, nr. L 131, s. 0057-100.

10. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Statsministeriet; Udenrigsministeriet; Beskæftigelsesministeriet; Forsvarsministeriet; Finansministeriet; Indenrigs- og Sundhedsministeriet; Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri; Skatteministeriet; Transportministeriet; Økonomi- og Erhvervsministeriet; Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling; Klima- og Energiministeriet; Kulturministeriet; KL; Danske Regioner; Københavns Kommune, Center for Miljø; Advokatrådet; Beredskabsstyrelsen; Bilfærgernes Rederiforening; Danmarks Fiskeindustri- og Eksportforening; Danmarks Fiskeriforening; Danmarks Miljøundersøgelser; Danmarks Naturfredningsforening; Danmarks Rederiforening; Danmarks Skibsmæglerforening; Danmarks Sportsfiskerforbund; Danmarks Vindmølleforening; Dansk Akvakultur; Dansk Amatørfiskerforening; Dansk Amatørfiskerforening af 1978; Dansk Energi; Dansk Energi Brancheforening; Dansk Erhverv; Dansk Fritidsfiskerforbund; Dansk Grus- og stenindustri; Dansk Industri; Dansk Kano og Kajakforbund; Dansk Miljøteknologi; Dansk Ornitologisk Forening; Dansk Sejlunion; Dansk Sportsdykkerforening; Dansk Transport og Logistik; Danske Havne; Danske Maritime; DANVA (Dansk Vand- og Spildevandsforening); Det økologiske råd og selskab; DONG Energy; DTU-Aqua; ENERGINET.DK; Energistyrelsen; Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Center for Kvalitet i Erhvervsregulering; Ferskvandsfiskeriforeningen for Danmark; Fiskeridirektoratet; Foreningen af dansk ral- og sandsugere; Foreningen af Danske Privathavne; Foreningen af Lystbådehavne i Danmark; Friluftsrådet; Green Network; Greenpeace Danmark; GEUS; Kyst, Land & Fjord; By & Havn; Landbrug & Fødevarer; Landsforeningen Levende Hav; Mærskolie & Gas A/S; NOAH; NSOC-DK; Energi- og Olieforum; Pelagisk Fiskeriforening; Rederiforeningen af 1895; Rederiforeningen for mindre skibe; Søfartsstyrelsen; Sund & Bælt; Vadehavssamarbejdet; Vattenfall; Verdensnaturfonden; Visit Denmark.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for Stat: Regioner: Kommuner:	Ingen. Ingen. Ingen.	Ingen. Ingen. Ingen.
Administrative konsekvenser for Stat: Regioner: Kommuner:	Ingen. Ingen. Ingen.	Ingen. Ingen. Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Teoretisk mulighed, grundet mindre konkurrence fra billigere højrisikoskibe.	Økonomiske konsekvenser for danske redere, hvis skibe sejler uden udenlandsk flag, og som overtræder svovlreglerne. I praksis er konsekvenserne meget begrænsede.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne.	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Nedbringelse af risiko for forurening fra højrisikoskibe.	Ingen.
Forhold til EU-retten	Forslaget gennemfører dele af Europa-parlamentets og Rådets Direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 (fodnoten til lovens titel)

Noten til lovens titel opdateres som en konsekvens af seneste ændringer af havnestatskontroldirektivet. Da direktivet er en sammenskrivning og omarbejdning af det nuværende direktiv 95/21/EF og dets senere ændringer, er henvisningen til det oprindelige direktiv og de senere ændringer hertil, erstattet af en henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol.

Til nr. [2] [§ 43, stk. 2]

Bestemmelsen er en redaktionel ændring, der tilsigter at præcisere, at fare for udledning til luften også kan statueres på baggrund af foreskrevne dokumenter.

Den gældende lovs § 43, stk. 1, giver mulighed for at udstede påbud eller forbud vedrørende fortsat sejlads, såfremt dette er nødvendigt for effektivt at begrænse og bekæmpe forurening eller for at forhindre en truende forurening. Der tænkes her alene på situationer, hvor der er overhængende fare for forurening af havet, fx hvor et skib er grundstødt, og hvor det som led i forureningsforebyggende foranstaltninger er nødvendigt at forbyde, at skibet flyttes med heraf følgende risiko for udstrømning af miljøskadelige stoffer fra skibet, eller fx at påbyde, at et skibs tanke tømmes, inden skibet forsøges bragt flot.

I modsætning hertil er § 43, stk. 2, tiltænkt et bredere anvendelsesområde end § 43, stk. 1, idet § 43, stk. 2, også giver mulighed for at udstede forbud eller påbud vedrørende fortsat sejlads for at modvirke en forureningsfare påvist alene på baggrund af foreskrevne dokumenter, logbøger med videre. Fremgår det fx af et skibs bunkerleveringsnote, at et skibs brændstof har højere svovlindhold end tilladt, vil § 43, stk. 2, kunne anvendes til at udstede sejladsforbud til skibet, indtil skibet er omlastet med brændstof med korrekt svovlindhold.

Den nævnte forskel i de to bestemmelsers farebegreber fremgår imidlertid ikke direkte af de to bestemmelser. Tværtimod valgtes det ved indføjelser af § 43, stk. 2, at anvende stort set samme ordlyd, som i § 43, stk. 1, trods det bredere farebegreb i § 43, stk. 2.

Det er derfor fundet passende at justere ordlyden af § 43, stk. 2, således at det foreslås, at det kommer til udtrykkeligt at fremgå, at en fare der påvises på baggrund af foreskrevne dokumenter, såsom en bunkerleveringsnote, også er omfattet af § 43, stk. 2, og regler udstedt i medfør heraf.

Til nr. [3] [§ 43, stk. 2, 2. pkt.]

Den foreslåede ændring tilsigter at præcisere, at en udmøntende bekendtgørelse vil skulle indeholde de præcise regler om ophævelse af sejladsforbud, der fremgår af direktivet.

Til nr. [4] [§ 43, stk. 4]

Den foreslåede ændring er en redaktionel ændring.

Til nr [5] [§ 43,stk. 6]

Den foreslåede ændring tilsigter at præcisere sprogbrugen i relation til brug af ordet ”tilbageholdelse” i forhold til § 63 c. I § 43’s indgrebssituation foreslås det at bruge ordet ”sejladsforbud”.

Der henvises til afsnit [4.3] i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. [6][§ 43 a, stk. 1]

De foreslåede ændringer er en præcisering af, at miljøministeren har hjemmel til at udstede anløbsforbud med baggrund i ulovlige udledninger til luften fra skibe, eventuelt set i sammenhæng med sejladsforbud (tilbageholdelser), der er udstedt i medfør af lov om sikkerhed til søs. Direktivet dækker nemlig sejladsforbud både med hensyn til egentlig sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening.

Til nr. [7] [§ 43 a, stk. 1]

Den foreslåede ændring tilsigter at præcisere sprogbrugen i relation til brug af ordet ”tilbageholdelse” i forhold til § 63 c. I § 43’s indgrebssituation foreslås det at bruge ordet ”sejladsforbud”.

Til nr. [8] [§ 43 a, stk. 2]

Den foreslåede ændring tilsigter at præcisere sprogbrugen i relation til brug af ordet ”tilbageholdelse” i forhold til § 63 c. I § 43’s indgrebssituation foreslås det at bruge ordet ”sejladsforbud”.

Til nr. [9] [§ 43 a, stk. 2]

Den foreslåede bestemmelse er ny.

Den tilsigter at præcisere, at forsvarsministeriet har kompetence til at udstede anløbsforbud med hensyn til såkaldte hændelser på søterritoriet, mens miljøministeren har kompetencen til at udstede anløbsforbud i forbindelse med overtrædelser af reglerne om udledning til luften fra skibe, der konstateres som led i en formel havnestatskontrol.

Til nr. [10] [§ 43 a, stk. 3]

De foreslåede nye ændringer er en konsekvens af dels præciseringen af forsvarsministerens kompetencer med hensyn til udstedelse af anløbsforbud, dels af at miljøministeren med ændringen af § 43 a, stk. 1, foreslås at kunne udstede anløbsforbud med baggrund i ulovlige udledninger til luften fra skibe. Det, der skal beskyttes, er dermed ikke bare ”havmiljøet”, men ”miljøet” som helhed.

Miljøministeren tilsigtes at få hjemmel til at udstede anløbsforbud med baggrund i ulovlige udledninger til luften fra skibe, eventuelt set i sammenhæng med sejladsforbud, der er udstedt i medfør af lov om sikkerhed til søs. Direktivet dækker nemlig sejladsforbud både med hensyn til egentlig sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening.

Til nr. [11] [§ 43 a, stk. 3]

Den foreslåede ændring tilsigter at præcisere, at forsvarsministeriet har kompetence til at udstede anløbsforbud med hensyn til såkaldte hændelser på søterritoriet, mens miljøministeren har kompetencen til at udstede anløbsforbud i forbindelse med overtrædelser af reglerne om udledning til luften fra skibe, der konstateres som led i en formel havnestatskontrol.

Til nr. [12] [§ 43 a, stk. 4]

Den foreslåede ændring tilsigter at præcisere, at forsvarsministeriet har kompetence til at ophæve anløbsforbud med hensyn til såkaldte hændelser på søterritoriet, mens miljøministeren har kompetencen til at udstede anløbsforbud i forbindelse med overtrædelser af reglerne om udledning til luften fra skibe, der konstateres som led i en formel havnestatskontrol.

Er et anløbsforbud udstedt med hjemmel i § 43 b som led i en fælles EU/EØS og Paris MOU aktion kan det være bestemt, at anløbsforbuddet gælder uanset, om fejl og mangler er udbedret. Med sondringen mellem anløbsforbud udstedt af forsvarsministeren henholdsvis miljøministeren sikres det, at forsvarsministerens anløbsforbud vil kunne ophæves, så snart de forhold, der førte til anløbsforbuddet, er bragt i orden, mens de anløbsforbud, som miljøministeren har udstedt, vil være omfattet af § 43 b, og dermed skulle følge reglerne i § 43 b for ophævelse af anløbsforbud.

Til nr. [13] [§ 43 a, stk. 5]

Den gældende bestemmelse fastslår, at forsvarsministeren underretter øvrige EU/EØS-lande om anløbsforbud.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at miljøministeren foreslås at kunne udstede anløbsforbud med baggrund i ulovlige udledninger til luften fra skibe og dermed også får en pligt til at informere andre EU/EØS-lande og Paris MOU-lande.

Til nr. [14] [§ 43 b og 43 c]

De foreslåede bestemmelser er nye.

Ad § 43 b

Den foreslåede nye bestemmelse tilsigter at gennemføre artikel 16 i havnestatskontroldirektivet om anløbsforbud for højrisikoskibe, for så vidt angår ulovlige udledninger til luften fra skibe. Den vil kunne udnyttes i samarbejde med Søfartsstyrelsen, der har kompetencen vedrørende forhold af betydning for sikkerhed til søs m.v., jf. lov om sikkerhed til søs, § 15.

Forslaget tilsigter at afspejle den nuværende kompetencefordeling med hensyn til udstedelse af anløbsforbud som følge af andre landes sejladsforbud og anløbsforbud. Den tilsigter at sikre, at både danske og udenlandske sejladsforbud og anløbsforbud skal regnes med, når bestemmelsen anvendes. Baggrunden er alene, at et eller flere af de nævnte lande har udstedt et passende antal sejladsforbud og anløbsforbud, og der kræves ikke en konkret overtrædelse af danske regler. Den foreslåede bestemmelse tilsigter at afspejle, at anløbsforbud ifølge direktivets artikel 16 som nævnt kan udstedes ikke blot med baggrund i beslutninger fra de andre EU- og EØS-lande, men også Paris MOU-lande. Anløbsforbuddet for danske havne dækker også eventuelle ankerpladser.

Beføjelsen vil på nuværende tidspunkt alene blive anvendt i forhold til overtrædelser af regler om svovlindholdet i skibes brændstoffer. Den vil desuden kunne anvendes i situationer, hvor et skib benytter udstyr til røggasrensning i stedet for begrænsning af svovlindholdet i skibsbrændstoffet.

Det bemærkes, at sejladsforbud udstedt af forsvarsministeren efter § 43, stk. 1, ikke vil være omfattet af den foreslåede bestemmelse i § 43 b. Sejladsforbud efter § 43, stk. 1, der udstedes fx i grundstødningssituationer som en sikkerhedsforanstaltning, udgør ikke en del af havnestatskontrollen, og er derfor ikke omfattet af havnestatskontroldirektivet.

Hjemlen til at fastsætte nærmere regler om anløbsforbud forventes udmøntet ved en ændring af den gældende svovlbekendtgørelse.

Den gældende lovs § 48, stk. 1, giver ministeren mulighed for at delegere de beføjelser, der er tilagt ministeren i lovforslaget. I praksis vil anløbsforbud udstedes i samarbejde mellem Miljøministeriet (Miljøstyrelsen) og Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen).

Der henvises til afsnit [4.1] i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Ad § 43 c

Forslaget gennemfører havnestatskontroldirektivets artikel 28, stk. 1, 3 og 4, om godtgørelse af udgifter til havnestatskontrol, som kræver, at der hos rederen, operatør eller repræsentanten i Danmark opkræves betaling for konkrete udgifter, som er forbundet med en kontrol af et udenlandsk skib, hvor der konstateres så alvorlige mangler, at skibet forbydes sejlads eller hvor der udstedes anløbsforbud. I overensstemmelse med artikel 13, 14, 16 og 28, stk. 2, omfatter bestemmelsen udgifter til indledende kontroller, hvor en fejl eller mangel konstateres, til mere detaljerede kontroller af, at de påpegede mangler er udbedret, og til udvidede kontroller rettet mod højrisikoskibe, samt til udstedelse af anløbsforbud i forbindelse med et sejladsforbud. Sejladsforbuddet ophæves ikke, før de nævnte udgifter er betalt, eller der er stillet sikkerhed for deres betaling. Kravet om, at der skal betales for alle udgifter i forbindelse med et syn, tilsigter, at der ikke skabes konkurrenceforvridning mellem EU-landene.

Med tilføjelsen sikres det, at udgifter til en kontrol, der fører til udstedelse af sejladsforbud og eventuelt udstedelse af anløbsforbud begrundet i en overtrædelse af svovlbekendtgørelsens regler om svovl i skibes brændstof, kan kræves dækket af skibets ejer, operatør eller skibets repræsentant i Danmark. Der tænkes her primært på kontroludgifter til kontrol af relevante dokumenter, såsom bunkerleveringsnoter, og på udgifter til indsamling og analyse af olieprøver fra skibets brændstofftanke. Sådanne kontroludgifter vil fremover skulle bæres af skibets ejer m.fl., såfremt der ved kontrollen konstateres en overtrædelse af svovlbekendtgørelsen.

I overensstemmelse med den foreslåede nye bestemmelse i § 43 c, kan der opkræves omkostninger i forbindelse med anløbsforbud, der udstedes på baggrund af tidligere sejladsforbud i både EU/EØS og Paris MOU-lande.

Det bemærkes, at da havnestatskontrollen i de enkelte havnestater, herunder sejladsforbud i forbindelse hermed, kun omfatter udenlandske skibe, er den foreslåede bestemmelse begrænset til at omfatte opkrævning af betaling fra udenlandske skibe. De skibe, for hvilke Danmark er flagstat, er un-

derlagt den mere omfattende flagstatskontrol, som reguleres i Økonomi- og Erhvervsministeriets lovgivning.

Forslaget i stk. 3 bemyndiger miljøministeren til at fastsætte regler om betaling af renter og rykkergebyrer i tilfælde af for sen eller helt manglende betaling for kontrol af skibe. Hjemlen forventes anvendt til i svovlbekendtgørelsen at fastsætte nærmere regler om betaling af renter og rykkergebyrer i forbindelse med opkrævning af myndighedernes omkostninger ved kontrol af et skib, der konkret leder til udstedelse af sejladsforbud og eventuelt udstedelse af anløbsforbud. Sådanne regler vil blive fastsat i overensstemmelse med de bestemmelser, der i øvrigt anvendes, når rettidig indbetaling til det offentlige ikke finder sted.

Størrelsen vil blive beregnet ud fra de faktiske omkostninger forbundet med opgaven og vil blive holdt inden for de af regeringen fastsatte rammer for rykkergebyrers størrelse.

Der henvises til afsnit [4.4] i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. [15] [§ 51 a]

Den foreslåede bestemmelse er en konsekvens af, at der foreslås indføjet en ny regel om anløbsforbud i § 43 b. Den foreslåede bestemmelse betyder, at forbud eller påbud efter § 43, 43 a eller § 43 b kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold.

Til nr. [16] [§ 52, stk. 5]

Den foreslåede bestemmelse er en konsekvens af, at der foreslås en ny regel om anløbsforbud i § 43 b. Den foreslåede bestemmelse betyder, at forbud eller påbud efter § 43, § 43 a eller § 43 b kan påklages af afgørelsens adressat.

Til nr. [17] [§ 53 d]

Den foreslåede bestemmelse er ny.

Bestemmelsen tilsigter at gennemføre havnestatskontroldirektivets bestemmelse i artikel 18, stk. 4, om, at visse anmeldere og besætningsmedlemmer har krav på fortrolighed. Bestemmelsen giver den pågældende persongruppe en umiddelbar ret.

Det foreslås, at ved anmeldelser om luftforurening fra skibe omfattet af artikel 18 må anmelders identitet ikke afsløres overfor skibets fører eller reder. Skibsinspektøren skal sikre fortrolig behandling af eventuelle samtaler med besætningsmedlemmer vedrørende forhold om luftforurening fra skibe.

Direktivet beskriver persongruppen som ”klagere”. Ved ”klage” forstås i direktivet enhver oplysning eller indberetning forelagt af enhver person eller organisation med legitim interesse i skibets sikkerhed, herunder interesse i besætningsmedlemmers sikkerhed og sundhed, leve- og arbejdsvilkår om bord og forebyggelse af forurening, jf. direktivets artikel 2, nr. 14.

Det må antages, at direktivets regel har til formål at beskytte personer, organisationer og besætningsmedlemmer, der indgiver anmeldelse til havnestatsmyndighederne, således at det sikres, at oplysninger om tvivlsomme forhold kan komme til myndighedernes kendskab.

Da der således ikke er tale om klage over en forvaltningsmyndigheds afgørelse må ”klagers identitet” forstås som ”anmelders identitet”

De dele af artikel 18, der skal gennemføres i havmiljøloven, omhandler kun anmeldelser vedr. overtrædelse af havmiljølovens regler om luftforurening fra skibe.

Hvis der i det konkrete tilfælde er tale om en miljøoplysning, gælder miljøoplysningslovens regler om offentlighed, herunder afvejningsreglen. Dette kan betyde, at de pågældende oplysninger i visse tilfælde ikke vil kunne holdes fortrolige som krævet i denne foreslåede bestemmelse. Dette vil navnlig kunne komme på tale i forbindelse med oplysninger, der fremkommer under samtaler med besætningsmedlemmer. Udgangspunktet er, at anmelders identitet formentlig ikke vil være en miljøoplysning. Denne oplysning vil derfor ikke blive omfattet af miljøoplysningslovens afvejningsregel.

I og med der er tale om direktivimplementering, vil den fortrolighed, som direktivet kræver i almindelighed føre til, at der i sager om aktindsigt heller ikke vil kunne gives aktindsigt efter offentlighedsloven og forvaltningsloven. I modsat fald ville formålet med fortrolighedsbestemmelsen forspildes.

Der henvises til afsnit [4.2] i de almindelige bemærkninger.

Til nr. [18] [§ 59, stk. 1]

Den foreslåede bestemmelse er en konsekvens af, at der foreslås en ny bestemmelse om anløbsforbud i § 43 b. Den foreslåede bestemmelse betyder, at manglende efterkommelse af forbud efter § 43 b kan straffes med bøde.

Til § 2

Det er foreslået, at de bestemmelser, der tilsigter at gennemføre dele af havnestatskontroldirektivet, træder i kraft snarest muligt, dvs. dagen efter offentliggørelse i Lovtidende.

Til § 3

Bestemmelsen vedrører den territoriale gyldighed af lovforslaget. Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland. Havmiljøloven er ved kongelig anordning sat i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger. Loven vil derfor kunne sættes i kraft for Grønland med de nødvendige afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger. Det bemærkes, at loven ikke er relevant for Færøerne, idet havmiljøområdet er et færøsk særanliggende.