

## Udkast

### **Forslag**

til

## Lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland

### **Kapitel 1**

*Formål m.v.*

**§ 1.** Loven skal medvirke til at værne natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet.

*Stk. 2.* Med denne lov tilsigtes at forebygge og begrænse forurening og anden påvirkning af natur og miljø i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, herunder særligt havmiljøet, fra aktiviteter, der kan

- 1) bringe menneskets sundhed i fare,
- 2) skade natur- og kulturværdier på og i havet, herunder havbunden,
- 3) være til gene for den retmæssige udnyttelse af havet, eller
- 4) forringe rekreative værdier eller aktiviteter.

*Stk. 3.* Loven skal endvidere sikre opretholdelsen af et beredskab til indsats mod forurening på havet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

**§ 2.** Loven omfatter havet ved Grønland uden for grønlandsk søterritorium og dækker følgende:

- 1) Danske og grønlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.
- 2) Danske og grønlandske luftfartøjer, der befinder sig på eller over den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.
- 3) Udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, i det omfang det er foreneligt med international ret.
- 4) Udenlandske skibe, der befinder sig uden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, i det omfang det er foreneligt med international ret.

*Stk. 2.* Loven omfatter ikke orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, så længe skibet udelukkende benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste.

*Stk. 3.* Skibe, der udelukkende benyttes til fritidsformål (lystfartøjer), er ikke omfattet af bestemmelserne i § 19, og kapitel 12. Ved anvendelsen af beføjelserne i kapitlerne 2, 6, 7, 8 og 10 kan miljø- og fødevarerministeren efter forhandling med Naalakkersuisut fastsætte særlige regler for lystfartøjer.

*Stk. 4.* Loven omfatter ikke beskyttelse af havmiljøet, herunder regulering, tilsyn, beredskab og bekæmpelse, i forbindelse med aktiviteter omfattet af den grønlandske råstoflovgivning.

*Stk. 5.* Lovens regler for skibe og luftfartøjer finder tilsvarende anvendelse på aktiviteter, der foregår på is i den eksklusive økonomiske zone, uanset om der er tale om skibs- eller luftfartsbaserede aktiviteter, herunder transport og bortskaffelse af stoffer og materialer, eller andre aktiviteter, i det omfang sådanne aktiviteter ikke er omfattet af anden lovgivning.

**§ 3.** Ved lovens administration, herunder ved anvendelsen af lovens bemyndigelser, skal der lægges vægt på, hvad der er opnåeligt ved anvendelse af den mindst forurenende teknologi, herunder mindre forurenende råvarer, processer og anlæg og de bedst muligt forureningsbegrænsende foranstaltninger. Ved denne vurdering skal der lægges særlig vægt på en forebyggende indsats gennem anvendelse af renere teknologi.

*Stk. 2.* Ved bedømmelsen af omfanget og arten af foranstaltninger til forebyggelse og imødegåelse af forurening skal der lægges vægt på

- 1) de ydre omgivers beskaffenhed og forureningens sandsynlige indvirkning på disse og
- 2) hele det kredsløb, som stoffer og materialer gennemløber, med henblik på at begrænse spild af ressourcer mest muligt.

**§ 4.** Ved udtømning forstås i denne lov enhver udledning, udflydning eller bortskaffelse i havet af stoffer eller materialer, der stammer fra den normale drift af skibe.

*Stk. 2.* Ved dumpning forstås i denne lov enhver bortskaffelse i havet - som ikke er udtømning - af stoffer eller materialer fra eller sammen med skibe og fly og enhver bortskaffelse i havet af skibe, fly eller bevægelige eller fastanbragte platforme, herunder enhver udledning, udflydning eller bortskaffelse af stoffer eller materialer, der er bragt om bord eller transporteres med henblik på bortskaffelse eller stammer fra behandling af stoffer eller materialer, der er bragt om bord eller transporteres med henblik på bortskaffelse.

*Stk. 3.* Som udtømning eller dumpning anses ikke:

- 1) anbringelse i havet af stoffer eller materialer, hvis anbringelse sker med andet formål end bortskaffelse og
- 2) efterladelse på eller i havbunden af platforme og andre anlæg til brug i forbindelse med efterforskning og indvinding af råstoffer i undergrunden samt rørledninger og andre anlæg til transport af sådanne råstoffer.

*Stk. 4.* Ved afbrænding forstås i denne lov enhver bortskaffelse på havet ved hjælp af termisk destruktion.

*Stk. 5.* Ved skib forstås i denne lov et søgående fartøj af en hvilken som helst type, der opererer i vandmiljøet, inklusive hydrofoilibåde, luftpuddefartøjer, undervandsfartøjer, flydende platforme og flydende materiel. Skibe, der anvendes i forbindelse med de i § 2, stk. 4 nævnte aktiviteter, er dog ikke omfattet.

**§ 5.** Ved den eksklusive økonomiske zone ved Grønland forstås i denne lov havområdet uden for og stødende op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinjer, jf. anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om eksklusive økonomiske zoner.

*Stk. 2.* Ved søterritoriet forstås i denne lov ydre og indre territorielt farvand, jf. anordning om afgrænsning af søterritoriet ved Grønland.

*Stk. 3.* Ved ydre territorielt farvand forstås i denne lov de områder af havet, som indadtil er afgrænset af de til enhver tid gældende basislinjer og udadtil er afgrænset af linjer trukket således, at afstanden fra ethvert punkt på disse linjer til det nærmeste punkt på basislinjen er 3 sømil. jf. anordning om afgrænsning af søterritoriet ved Grønland.

**§ 6.** Ved nærmeste kyst forstås i denne lov den basislinje, hvorfra det ydre territorialfarvand er fastlagt i overensstemmelse med international ret.

*Stk. 2.* Miljø- og fødevarerministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler om, hvad der i nærmere angivne havområder forstås ved nærmeste kyst.

**§ 7.** Miljø- og fødevarerministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler bestemme, at et havområde er et særligt havområde.

**§ 8:** Miljø- og fødevareministeren kan bestemme, at et havområde er et isdækket havområde i det omfang det er foreneligt med international ret.

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte nærmere regler til beskyttelse af havmiljøet i isdækkede havområder, jf. stk. 1.

## Kapitel 2

### *Olie*

**§ 9.** Ved olie forstås i denne lov enhver form for mineralolie og blandinger heraf, herunder råolie, naturgaskondensat, olieslam og olieaffald, samt brændselolie og alle andre raffinerede produkter bortset fra petrokemikalier, der er klassificerede i henhold til § 12.

*Stk. 2.* Ved olietankskib forstås et skib, der er indrettet til at transportere olie, eller som transporterer olie i bulk.

**§ 10.** Udtømning af olie må kun finde sted i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af stk. 2.

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte nærmere regler om udtømning af olie og olieholdigt ballastvand fra olietankskibe og andre skibe. Ministeren kan herunder bestemme, hvor udtømning må finde sted, hvordan udtømningen skal foregå, herunder at den skal ske under anvendelse af godkendte systemer samt hvilke mængder, der må udtømmes, herunder udtømningshastighed.

## Kapitel 3

### *Flydende stoffer, som transporteres i bulk*

**§ 11.** Ved flydende stoffer forstås i denne lov stoffer, hvis damptryk ikke overstiger 2,8 kp/cm<sup>2</sup> ved en temperatur på 37,8° C, bortset fra vand.

**§ 12.** Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler om klassifikation af flydende stoffer, som transporteres i bulk, samt regler om, at stoffer, der er klassificerede som skadelige, ikke må udtømmes eller kun kan udtømmes på særlige betingelser. Miljø- og fødevareministeren kan udfærdige en fortegnelse over klassificerede stoffer.

**§ 13.** Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om losning og udtømning af tankskyllevand og om kontrol med overholdelse af bestemmelserne, herunder om udpegning og bemyndigelse af personer, der skal udføre kontrollen.

## Kapitel 4

### *Stoffer og materialer i emballeret form, containere m.v.*

**§ 14.** Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte nærmere regler eller træffe bestemmelse om transport af stoffer og materialer i emballeret form, containere m.v., herunder regler om varsling og pligt til at afgive oplysninger om lastens indhold.

## Kapitel 5

### *Faste stoffer, som transporteres i bulk*

**§ 15.** Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler om klassificering af faste stoffer, som transporteres i bulk, samt regler om, at stoffer, der er skadelige, ikke må udtømmes eller kun udtømmes på særlige betingelser. Miljø- og fødevareministeren kan udfærdige en fortegnelse over klassificerede stoffer.

## Kapitel 6

### *Ballastvand og sedimenter*

**§ 16.** Ved ballastvand forstås vand, der tages ombord på et skib for at regulere skibets styrlast, slagside, dybgang, stabilitet eller spændinger.

*Stk. 2.* Ved sedimenter forstås bundfald fra et skibs ballastvand.

*Stk. 3.* Ved godkendt anlæg forstås i dette kapitel anlæg til behandling af ballastvand, hvor anlægget er typegodkendt i henhold til § 18.

*Stk. 4.* Anlæg, der er godkendt af en hertil udpeget myndighed eller virksomhed i en stat, som har tiltrådt ballastvandkonventionen, sidestilles med anlæg godkendt efter § 18.

**§ 17.** Udtømning af ballastvand må kun finde sted i overensstemmelse med reglerne i dette kapitel og regler fastsat i medfør af dette kapitel. Behandling af ballastvand skal ske ved anvendelse af et godkendt og funktionsdygtigt anlæg, der lever op til internationalt fastsatte behandlingsstandarder.

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren fastsætter nærmere regler om udtømning af ballastvand, herunder regler om udskiftning og behandling af ballastvand.

*Stk. 3.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, at miljø- og fødevareministeren i visse tilfælde kan dispensere fra krav om behandling fastsat i medfør af stk. 2. Miljø- og fødevareministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om, at den ansvarlige for skibets drift i forbindelse med en ansøgning om dispensation for egen regning gennemfører og indsender resultater af undersøgelser af risici forbundet med udtømning af ubehandlet ballastvand, herunder om omfanget og indholdet af sådanne undersøgelser.

*Stk. 4.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om udpegning af udskiftningsområder, hvor udtømning af ubehandlet ballastvand må ske.

**§ 18.** Miljø- og fødevareministeren typegodkender anlæg til behandling af ballastvand, for så vidt angår anlæggets evne til at overholde behandlingskrav fastsat i medfør af § 17, stk. 2, og indhenter fra erhvervs- og vækstministeren den del af typegodkendelsen, der vedrører søfartsforhold, herunder sikkerhed i medfør af lov om sikkerhed til søs.

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand, herunder om hvilke oplysninger en ansøgning om typegodkendelse skal indeholde og om inddragelse af FN's søfartsorganisation. Miljø- og fødevareministeren kan herunder fastsætte regler om, at den, der ansøger om typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand, for egen regning gennemfører og indsender resultater af undersøgelser, der dokumenterer, at anlægget lever op til de fastsatte behandlingsstandarder. Ansøgeren betaler det beløb på 50.000 USD, som FN's søfartsorganisation opkræver, når organisationen skal inddrages i behandlingen af en ansøgning om typegodkendelse.

*Stk. 3.* Miljø- og fødevareministeren kan på nærmere angivne vilkår autorisere klassifikationsselskaber til på ministerens vegne at varetage den i stk. 1 nævnte typegodkendelse.

*Stk. 4.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af myndighedernes og klassifikationsselskabernes omkostninger i forbindelse med deres behandling af ansøgninger om typegodkendelse af de i stk. 1 nævnte anlæg.

*Stk. 5.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser om typegodkendelse på Miljø- og fødevareministeriets område truffet af klassifikationsselskaber, som er autoriseret efter stk. 3.

## **Kapitel 7**

### *Kloakspildevand*

**§ 19.** Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler om udtømning af kloakspildevand.

## **Kapitel 8**

### *Affald*

**§ 20.** Miljø- og fødevareministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om udtømning af levnedsmiddelfald.

**§ 21.** Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler om udtømning af affald, der ikke er levnedsmiddelfald.

## **Kapitel 9**

### *Dumpning*

**§ 22.** Dumpning af stoffer eller materialer må ikke finde sted, bortset fra dumpning af optaget havbundsmateriale.

*Stk. 2.* Det er ikke tilladt med henblik på dumpning, bortset fra dumpning af havbundsmaterialer, at overlade stoffer eller materialer til transport eller at transportere eller indlaste dem.

## **Kapitel 10**

### *Anden forurening*

**§ 23.** Afbrænding af stoffer eller materialer må ikke finde sted.

*Stk. 2.* Det er ikke tilladt med henblik på afbrænding på havet at overlade stoffer eller materialer til transport eller at transportere og indlaste dem.

*Stk. 3.* Det i stk. 1 nævnte forbud omfatter ikke bortskaffelse ved afbrænding af normaldriftsaffald fra skibe.

*Stk. 4.* Miljø- og fødevareministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om bortskaffelse af normaldriftsaffald fra skibe ved afbrænding.

**§ 24.** Miljø- og fødevareministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om særlige foranstaltninger, herunder krav til brændstof, om bord i skibe med henblik på begrænsning af luftforurening.

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte nærmere regler om, at virksomheder, der sælger eller leverer brændstof til skibe, for egen regning skal indhente, opbevare og udlevere dokumentation for mængde og sammensætning af det brændstof, de sælger eller leverer til skibe. Der kan endvidere fastsættes regler om, at dokumentationen skal ske i en bestemt form.

**§ 25.** Miljø- og fødevareministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler, jf. lovens formål, til forebyggelse og begrænsning af forurening fra aktiviteter, som ikke er omfattet af reglerne i kapitel 2-10.

## **Kapitel 11**

### *Beredskab*

**§ 26.** Forsvarsministeren forestår i samarbejde med andre myndigheder, forsvarsministeren bemyndiger dertil, bekæmpelse af olie- og kemikaliefurening i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

## **Kapitel 12**

### *Indberetning*

**§ 27.** Miljø- og fødevareministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om indberetning og tilvejebringelse af oplysninger fra myndigheder og fysiske eller juridiske personer til brug for vurdering af forhold, der reguleres efter denne lov.

*Stk. 2.* I regler udstedt i medfør af stk. 1 kan miljø- og fødevareministeren endvidere bestemme, at der skal ske indberetning til de i henhold til internationale aftaler kompetente udenlandske myndigheder.

**§ 28.** Miljø- og fødevareministeren 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.

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om forhold, som afskiberen skal iagttage ved transport af farligt eller forurenende gods om bord på skibe.

## **Kapitel 13**

### *Indgreb*

**§ 29.** Forsvarsministeren eller den myndighed, forsvarsministeren bemyndiger dertil, og politiet kan mod behørig legitimation uden retskendelse foretage de undersøgelser af et skib, der er nødvendige 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 § 49. Der er herunder adgang til at fotografere, kopiere eller medtage dokumenter samt medtage andre genstande uden vederlag. Kvittering for medtagne genstande skal udleveres. Undersøgelsen må ikke medføre unødigt forsinkelse eller unødigt udgift for skibet.

**§ 30.** Miljø- og fødevareministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, 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 omfattes af § 49, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet eller luften.

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren kan træffe yderligere foranstaltninger end de i stk. 1 nævnte, såfremt dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre betydelig luftforurening eller alvorlige skader for havmiljøet.

*Stk. 3.* Beslutning om forbud eller påbud efter stk. 1 og 2 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller ejeren eller brugeren af skibet. Forbud eller påbud kan meddeles mundtligt, men skal snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.

*Stk. 4.* Miljø- og fødevareministeren kan offentliggøre oplysninger om et skibs tilbageholdelse, herunder om navnet på skibets klassifikationselskab og årsagen til tilbageholdelsen. Offentliggørelse kan ske udelukkende digitalt.

**§ 31.** Forsvarsministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, 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 omfattes af § 49, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet.

*Stk. 2.* Forsvarsministeren kan træffe yderligere foranstaltninger end de i stk. 1 nævnte, såfremt dette er nødvendigt for at hindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre alvorlige skader på havmiljøet.

*Stk. 3.* Beslutning om forbud eller påbud efter stk. 1 og 2 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller ejeren eller brugeren af skibet. Forbud eller påbud kan meddeles mundtligt, men skal snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt med oplysninger om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.

*Stk. 4.* Forsvarsministeren kan bemyndige Naalakkersuisut til tillige at udøve de i stk. 1 nævnte beføjelser.

**§ 32.** Miljø- og fødevareministeren fastsætter efter forhandlinger med forsvarsministeren nærmere regler om anvendelsen af § 30 og § 31.

**§ 33.** Såfremt der 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 § 49, og dette medfører udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, skal sådanne udgifter for alle rimelige forholdsregler bæres af skibets eller luftfartøjets ejere.

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

*Stk. 3.* Forsvarsministeren kan pålægge ejeren af et skib eller et luftfartøj at stille sikkerhed for de i stk. 1 nævnte udgifter og bestemme, at skibet skal tilbageholdes, indtil sikkerhed er stillet.

## Kapitel 14

### *Tilsyn*

**§ 34.** Miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren fører tilsyn med overholdelsen af bestemmelserne i denne lov og de forskrifter, der udstedes i henhold til loven.

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, der af disse myndigheder er bemyndiget dertil, og politiet har mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til skibe, med henblik på at udøve tilsynsbeføjelsen efter loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf. Miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, der af disse myndigheder er bemyndiget dertil, har herunder adgang til at foretage undersøgelser, udtage prøver, fotografere, kopiere eller medtage dokumenter og medtage andre genstande uden vederlag. Kvittering for medtagne genstande skal udleveres. Tilsynet må ikke medføre unødigt forsinkelse eller unødigt udgift for skibet.

**§ 35.** Miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, der af disse myndigheder er bemyndiget dertil, skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning.

**§ 36.** Miljø- og fødevareministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren fastsætte regler om udøvelse af tilsynsvirksomhed.

## Kapitel 15

### *Administrative bestemmelser og klage*

**§ 37.** Miljø- og fødevareministeren kan bemyndige en under ministeriet oprettet statslig myndighed eller efter forhandlinger med vedkommende minister, andre statslige myndigheder til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt miljø- og fødevareministeren.

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 1, herunder at afgørelserne ikke skal kunne påklages.

*Stk. 3.* Ministeren kan endvidere fastsætte regler om udøvelsen af de beføjelser, som en anden statslig myndighed efter forhandlinger med vedkommende minister bliver bemyndiget til at udøve efter stk. 1.

**§ 38.** Miljø- og fødevareministeren kan på nærmere angivne vilkår autorisere klassifikationsselskaber til på ministerens vegne at udstede certifikater og foretage syn på skibe, herunder foretage undersøgelser og prøvetagninger på skibe.

*Stk. 2.* Staten er ikke erstatningsansvarlig for fejl begået af de i stk. 1 nævnte klassifikationsselskaber.

*Stk. 3.* Miljø- og fødevareministeren er ikke forpligtet til selv at udstede certifikater og udføre syn, der er omfattet af en autorisation, som er udstedt i medfør af stk. 1.

*Stk. 4.* Når der udstedes autorisation i medfør af stk. 1, kan miljø- og fødevareministeren, såfremt klassifikationsselskabet 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. 5.* Miljø- og fødevareministeren kan tilbagekalde en autorisation, hvis de vilkår, der er stillet til autorisationen, ikke overholdes.

**§ 39.** Medmindre andet er bestemt, meddeles afgørelser efter denne lov skriftligt til adressaten. Afgørelser truffet i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 17, stk. 3, meddeles tillige klageberettigede personer, jf. § 43, stk. 1 nr. 1 og 2, og de klageberettiget lokale foreninger og organisationer, jf. § 43, stk. 1, nr. 3 og 4, samt de myndigheder, der i øvrigt har været inddraget i sagens behandling. Afgørelser skal også alene meddeles de landsdækkende foreninger og organisationer, der er nævnt i § 43, stk. 1, nr. 5 og 6, samt erhvervsorganisationer, som nævnt i § 43, stk. 1, nr. 7, såfremt de har anmodet miljø- og fødevareministeren om at modtage underretning om afgørelserne, jf. stk. 4, 5 og 7.

*Stk. 2.* Meddelelse til de personer, der er nævnt i § 43, stk. 1, nr. 2 kan finde sted ved offentlig annoncering. Offentlig annoncering kan ske udelukkende digitalt

*Stk. 3.* Lokale foreninger og organisationer, der har beskyttelse af natur og miljø som hovedformål, kan meddele miljø- og fødevareministeren, at de ønsker underretning om afgørelser i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 17, stk. 3, jf. § 43, stk. 1, nr. 3. En lokal forening eller organisation skal samtidig fremsende vedtægter, der dokumenterer, at den er lokalt organiseret, og at dens hovedformål er beskyttelse af natur og miljø. Tilsvarende gælder lokale foreninger og organisationer, der efter deres formål varetager væsentlige rekreative interesser, når afgørelserne berører sådanne interesser, jf. § 43, stk. 1, nr. 4.

*Stk. 4.* Landsdækkende foreninger og organisationer, der efter deres vedtægter har beskyttelse af natur og miljø som hovedformål, kan meddele ministeren, at foreningen eller organisationen ønsker underretning om afgørelser i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 17, stk. 3.

*Stk. 5.* Landsdækkende foreninger og organisationer, der efter deres vedtægter har til formål at varetage væsentlige rekreative interesser, har de i stk. 4 nævnte rettigheder, når afgørelserne berører sådanne interesser.

*Stk. 6.* Lokale afdelinger af landsdækkende foreninger er ikke omfattet af bestemmelserne i stk. 4 og 5.

*Stk. 7.* Erhvervsorganisationer, der varetager interesser inden for lovens område, kan meddele ministeren, at organisationen ønsker underretning om afgørelser i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 17, stk. 3.

**§ 40.** Afgørelser, der kan påklages, skal oplyse datoen for klagefristens udløb og i øvrigt indeholde oplysning om

- 1) at afgørelsen kan påklages skriftligt samt til hvem, afgørelsen kan påklages,
- 2) at klage over afgørelser, der er truffet i medfør af § 30 og § 31, skal indgives til det i medfør af lov om sikkerhed til søs nedsatte Ankenævn for Søfartsforhold, jf. § 42, stk. 1, og
- 3) at klage skal være modtaget senest ved klagefristens udløb.



**§ 41.** Afgørelser om dispensationer truffet efter regler fastsat med hjemmel i § 17, stk. 3, kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet som sammensat efter § 5, stk. 1, nr. 1, i anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om Natur- og Miljøklagenævnet.

*Stk. 2.* Til brug for Natur- og Miljøklagenævnets behandling af klager over afgørelser efter regler fastsat i medfør af § 17, stk. 3, fastsætter miljø- og fødevareministeren nærmere regler om indstilling af sagkyndige til beskikkelse.

*Stk. 3.* Klage skal være indgivet inden 4 uger fra afgørelsens meddelelse. Når offentlig annoncering finder sted, jf. § 39, stk. 2, regnes klagefristen dog altid fra annonceringens dato. Hvis klagefristen udløber på en lørdag eller en helligdag, forlænges klagefristen til den følgende hverdag.

*Stk. 4.* Klage til Natur- og Miljøklagenævnet indgives skriftligt til den myndighed, der har truffet afgørelsen. Myndigheden skal, hvis den vil fastholde afgørelsen, snarest og som udgangspunkt ikke senere end 3 uger efter klagefristens udløb videresende klagen til Natur- og Miljøklagenævnet. Klagen skal ved videresendelsen være ledsaget af den påklagede afgørelse, de dokumenter, der er indgået i sagens bedømmelse, og en udtalelse fra myndigheden med myndighedens bemærkninger til sagen og de anførte klagepunkter.

*Stk. 5.* Når myndigheden videresender klagen til Natur- og Miljøklagenævnet, sender den samtidig en kopi af sin udtalelse til de i klagesagen involverede med en frist for at afgive bemærkninger til Natur- og Miljøklagenævnet på 3 uger fra modtagelsen.

*Stk. 6.* Myndigheden skal straks underrette Natur- og Miljøklagenævnet, hvis den, efter at klagen er videresendt til nævnet, inddrages i forhandlinger med adressaten for afgørelsen og klageren om tilpasninger af det ansøgte projekt, der er af betydning for klagen. Natur- og Miljøklagenævnet kan sætte behandlingen af sagen i bero, indtil forhandlingerne er afsluttet.

Myndigheden underretter nævnet om resultatet af forhandlingerne, når de er afsluttet.

**§ 42.** Forbud eller påbud efter §§ 30 og 31, over for skibe kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold, der er nedsat i henhold til lov om skibes sikkerhed. Nævnets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

*Stk. 2.* I forbindelse med behandling af en klagesag efter stk. 1, indhenter Ankenævnet for Søfartsforhold en udtalelse om sagen fra en af miljø- og fødevareministeren udpeget sagkyndig.

*Stk. 3.* Klage efter stk. 1 indsendes til Ankenævnet for Søfartsforhold.

*Stk. 4.* Klage efter stk. 1 skal være indgivet inden 4 uger fra afgørelsens meddelelse.

*Stk. 5.* Hvis klagefristen udløber på en lørdag eller en helligdag, forlænges klagefristen til den følgende hverdag.

**§ 43.** Afgørelser truffet efter regler, der er fastsat i medfør af 17, stk. 3, kan påklages af

- 1) adressaten for afgørelsen
- 2) enhver, der må antages at have en individuel væsentlig interesse i sagens udfald
- 3) lokale foreninger eller organisationer, der har beskyttelse af natur og miljø som hovedformål, i det omfang foreningen eller organisationen har ønsket underretning om afgørelserne, jf. § 39, stk. 3,
- 4) lokale foreninger eller organisationer, der efter deres formål varetager væsentlige rekreative interesser, i det omfang foreningen eller organisationen har ønsket underretning om afgørelserne, jf. § 39, stk. 3, når afgørelsen berører sådanne interesser,
- 5) landsdækkende foreninger og organisationer, der efter deres vedtægter har beskyttelse af natur og miljø som hovedformål, og
- 6) landsdækkende foreninger og organisationer, der efter deres vedtægter har til formål at varetage væsentlige rekreative interesser, når afgørelsen berører sådanne interesser.
- 7) erhvervsorganisationer, der varetager interesser inden for lovens områder.

*Stk. 2.* Natur- og Miljøklagenævnet kan til efterprøvelse af klageberettigelsen forlange, at foreningen eller organisationen fremsender vedtægterne.

*Stk. 3.* Lokale afdelinger af landsdækkende foreninger er ikke omfattet af bestemmelserne i stk. 1.

*Stk. 4.* Et forbud eller påbud efter § 30 og § 31 kan påklages af afgørelsens adressat.

**§ 44.** En klage over afgørelser om dispensation meddelt i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 17, stk. 3, har ikke opsættende virkning, medmindre Natur- og Miljøklagenævnet bestemmer andet.

## Kapitel 16

### *Andre bestemmelser*

**§ 45.** Udledning i havet af stoffer eller materialer med henblik på videnskabelig forskning af forureningsbekæmpelse eller på at bekæmpe forurening af havet må ikke finde sted uden tilladelse fra miljø- og fødevareministeren og efter forud indhentet udtalelse fra Naalakkersuisut. Tilladelse kan tillige gives af de kompetente myndigheder i en stat, der har tiltrådt konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-Konventionen).

*Stk. 2.* Tilladelse efter stk. 1, 1. punktum, kan kun gives i konkret foreliggende enkelttilfælde eller under særlige omstændigheder for en nærmere angivet periode. Tilladelsen skal angive, hvilke stoffer eller materialer der omfattes af tilladelsen, den samlede mængde samt vilkår om opbevaring, udtagning af periodiske kontrolprøver og indberetning.

**§ 46.** Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, i hvilken form oplysninger, som kan kræves i medfør af denne lov og de forskrifter, der udstedes i henhold til lov, skal indsendes.

**§ 47.** Såfremt der i denne lov eller i regler, der udstedes i medfør af denne lov, stilles krav om anvendelse af bestemte systemer og anlæg, skal disse være godkendt, for så vidt angår danske og grønlandske skibe af erhvervs- og vækstministeren eller den, som ministeren bemyndiger dertil, og for så vidt angår udenlandske skibe af kompetente myndigheder i en stat, der har tiltrådt konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-Konventionen), jf. dog reglerne om godkendelse af anlæg til behandling af ballastvand i § 16, stk. 3 og 4, og § 18.

**§ 48.** Tilladelser meddelt i henhold til denne lov, kan til hver en tid ændres eller tilbagekaldes, når hensynet til beskyttelse af havmiljøet gør det fornødent.

**§ 49.** Bestemmelserne i kapitlerne 2 - 10 og forskrifter udstedt i medfør af disse finder ikke anvendelse,

- 1) når udtømning, udledning eller dumpning sker for at redde menneskeliv eller af hensyn til skibes eller luftfartøjers sikkerhed, eller
- 2) når udflydning skyldes skade på skibet, skade på skibets udstyr eller uundgåelig lækage, forudsat at der, efter at skaden eller lækagen er blevet konstateret, er iagttaget alle rimelige forholdsregler for at undgå eller formindske udflydning, medmindre ejeren, brugeren eller føreren af skibet eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste, har handlet forsætligt eller burde have forudset skaden.

**§ 50.** Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, at nærmere angivne internationale vedtagelser og tekniske specifikationer vedrørende krav til virksomheder, anlæg, indretninger, produkter, skibe m.v., som der henvises til i regler udstedt i medfør af denne lov, ikke indføres i Lovtidende.

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, hvorledes oplysning om de internationale vedtagelser og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, kan fås.

*Stk. 3.* Miljø- og fødevareministeren kan endvidere bestemme, at internationale vedtagelser og tekniske specifikationer indenfor lovens område skal være gældende, uanset at de ikke foreligger på dansk.

## Kapitel 17

### Sanktioner

**§ 51.** Medmindre højere sanktion er forskyldt efter den øvrige lovgivning, idømmes med bøde den, der

- 1) overtræder § 10, stk. 1, § 17, stk. 1, § 22, § 23, stk. 1 og 2 og § 45, stk. 1,
- 2) tilsidesætter vilkår efter § 45, stk. 1,
- 3) undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter § 30 eller § 31,
- 4) modvirker undersøgelser efter § 29 eller tilsyn efter § 34, stk. 2, og
- 5) modvirker tilbageholdelse efter § 33, stk. 3.

*Stk. 2.* Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af § 10, stk. 1, udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af olie.

*Stk. 3.* Overtrædelse af de i stk. 1 nævnte bestemmelser kan medføre idømmelse af foranstaltninger efter kriminalloven for Grønland, 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. 4.* Stk. 3 finder ikke anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe.

**§ 52.** I regler, der udstedes i henhold til § 10, stk. 2, § 12, §§ 13-15, § 17, stk. 2-4, §§ 19-21, § 23, stk. 4, § 24 og § 25, § 27 og § 28 og § 46 kan der fastsættes, at overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne kan medføre idømmelse af bøde efter kriminalloven for Grønland.

*Stk. 2.* Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af regler udstedt i medfør af § 10, stk. 2, udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af olie.

*Stk. 3.* Overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne kan medføre idømmelse af foranstaltninger efter kriminalloven for Grønland under tilsvarende omstændigheder som anført i § 51, stk. 3.

*Stk. 4.* Stk. 3 finder ikke anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe.

**§ 53.** Forældelsesfristen for sanktionsansvar er 5 år for overtrædelser m.v. som omhandlet i § 51, stk. 1, nr. 1-3, samt for overtrædelser af regler udstedt i medfør af § 10, stk. 2, § 12, §§ 14 - 15, §§ 19 - 21, § 23, stk. 4, § 24, stk. 1 og 2, § 25, § 27, stk. 1 og § 28.

**§ 54.** For en overtrædelse af loven eller forskrifter udstedt i medfør af loven begået af et selskab m.v. (juridisk person), kan bødeansvar efter kriminalloven for Grønland pålægges selskabet som sådant. Er overtrædelsen begået af Grønlands Selvstyre, en kommune eller et kommunalt fællesskab, kan der ligeledes pålægges selvstyret, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

**§ 55.** 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, har overtrådt denne lov eller regler udstedt i medfør heraf, eller den gældende havmiljøregulering på søterritoriet, 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.

**§ 56.** Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven, der sker som led i kriminalretlig forfølgning, skal ske i overensstemmelse med reglerne om ransagning i retsplejeloven for Grønland i sager, som efter loven kan medføre foranstaltninger efter kriminalloven for Grønland.

*Stk. 2.* Ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra skibe, jf. kapitel 2, kan udføres af forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, efter reglerne om ransagning i retsplejeloven for Grønland.

*Stk. 3.* Ransagning i sager om ulovlig udtømning af ballastvand eller brug af ikke funktionsdygtigt anlæg til behandling af ballastvand, jf. kapitel 6, eller ulovlig udledning til luften, jf. regler fastsat i medfør af § 24, kan udføres af miljø- og fødevareministeren eller den miljø- og fødevareministeren bemyndiger dertil efter reglerne om ransagning i retsplejeloven for Grønland.

*Stk. 4.* Befinder et udenlandsk skib sig i den eksklusive økonomiske zone, kan der kun ske ransagning efter stk. 1, 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 eller udledning til luften, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet eller af luften, og skibet har afslået at give oplysninger som nævnt i § 55, eller såfremt de af skibet givne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation.

*Stk. 5.* Befinder et udenlandsk skib sig i den eksklusive økonomiske zone, kan der kun ske ransagning efter stk. 1, hvis der er begrundet mistanke om, at skibet på søterritoriet har overtrådt den der gældende havmiljøregulering, hvorved der er sket en betydelig udtømning eller udledning til luften, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet eller af luften, og skibet har afslået at give oplysninger som nævnt i § 55, eller såfremt de af skibet givne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation.

*Stk. 6.* Stk. 4 og 5 finder ikke anvendelse, såfremt skibets flagstat giver samtykke hertil.

*Stk. 7.* Stk. 4 og 5 finder ikke anvendelse, såfremt skibet med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, eller den gældende havmiljøregulering på søterritoriet, hvorved der er sket en betydelig udtømning, som har medført eller truer med at medføre alvorlig skade på havmiljøet i isdækkede områder.

*Stk. 8.* Såfremt det udenlandske skib forfølges i umiddelbar forlængelse af overtrædelsen (in continenti) fra ét havområde til et andet havområde, der ligger længere væk fra den grønlandske kyst, finder de betingelser for ransagning anvendelse, som gjaldt i det havområde, hvor forfølgelsen blev iværksat.

*Stk. 9.* Indtræder et kriminalretligt ansvar efter § 51 og § 52, kan det pågældende skib tilbageholdes af tilsynsmyndigheden eller af politiet på tilsynsmyndighedens vegne, indtil bøder og sagsomkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Sker dette ikke senest 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet.

## Kapitel 18

### *Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser*

**§ 57.** Loven træder i kraft den *[Indsæt dato]*

*Stk. 2.* Sager, der ved lovens ikrafttræden er under behandling, skal behandles efter de hidtil gældende regler.

*Stk. 3.* Ved lovens ikrafttræden ophæves anordning nr. 1035 af 22. oktober 2004 om ikrafttræden for Grønland af lov om beskyttelse af havmiljøet.

*Stk. 4.* Regler, der er fastsat i henhold til den i § 57, stk. 3 nævnte anordning, forbliver i kraft indtil de afløses af regler fastsat i henhold til denne lov. Overtrædelse af reglerne sanktioneres efter de hidtil gældende regler.

**§ 58.** I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1616 af 10. december 2015, foretages følgende ændringer:

**1. § 68, stk. 1** affattes således:

»Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland. «

Stk. 2 og 3 ophæves.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1.	Indledning.....	14
1.1.	Lovforslagets formål.....	14
1.2.	Havmiljøkompetencen ved Grønland - delt mellem Danmark og Grønland.....	14
1.3.	Grønlands overtagelse af råstofområdet og råstofrelaterede havmiljøforhold.....	15
1.4.	Internationale konventioner.....	16
1.4.1.	MARPOL-konventionen.....	16
1.4.2.	Havretskonventionen.....	17
1.4.3.	1969 Indgrebskonventionen og 1973 Indgrebsprotokollen.....	18
1.4.4.	Polarkoden.....	18
2.	Redegørelse af lovforslagets hovedindhold.....	19
2.1.	Lovforslagets anvendelsesområde.....	19
2.2.	Lovforslagets regler om udledninger.....	19
2.3.	Tilsyn.....	20
2.4.	Indgreb.....	21
2.5.	Anrøb og ransagning.....	22
2.6.	Miljøberedskab.....	24
2.7.	Indberetning.....	25
2.8.	Håndtering af skibes ballastvand.....	26
2.9.	Særlig 5-årig forældelsesfrist.....	29
3.	De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.....	30
4.	De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.....	30
5.	De administrative konsekvenser for borgerne.....	31
6.	De miljømæssige konsekvenser.....	31
7.	Forholdet til EU-retten.....	31
8.	Høring af Grønlands Selvstyre og udtalelse fra Inatsisartut.....	31
9.	Hørte myndigheder og organisationer m.v.....	31
10.	Sammenfattende skema.....	32

## 1. Indledning

Grønland og Danmark har kompetencen på forskellige geografiske dele af havet ved Grønland. Grønlands Selvstyre (daværende hjemmestyre) overtog miljøbeskyttelsen for havmiljøet i søterritoriet i 1993. Havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland er fortsat dansk kompetenceområde. Dette lovforslag skal opdatere den danske del af reguleringen af havmiljøet ved Grønland.

Havmiljøet ved Grønland reguleres på nuværende tidspunkt af kongelig anordning nr. 1035 af 22. oktober 2004 om ikrafttræden for Grønland af lov om beskyttelse af havmiljøet. Den kongelige anordning satte den dagældende danske lov om beskyttelse af havmiljøet i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger. Med nærværende lovforslag forslås den gældende anordning afløst af en særskilt lov for regulering af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Begrundelsen for dette er, at behovet for reguleringen af havmiljøet ved Grønland på visse områder afskiller sig væsentlig i forhold til behovene i de danske farvande, som reguleres i den danske havmiljølov. Som eksempel på disse forskelligheder kan nævnes at reguleringen af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, i modsætning til danske havmiljølov, bl.a. ikke indeholder EU-lovgivning, regulering vedr. kyster og havne, regulering af hurtigfærger og al regulering vedr. råstofaktiviteter. Derfor findes det hensigtsmæssigt at lave en særskilt lov for Grønland.

## 2. Lovforslagets formål

Formålet med lovforslaget er at sikre et opdateret retsgrundlag for beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. I de senere år har der været en øget og stadig stigende aktivitet i havområderne ved Grønland, og yderligere stigninger i skibstrafikken må forventes de kommende år. Derfor er der behov for at opdatere lovgivningen for havmiljøbeskyttelsen i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland for dermed at sikre, at beskyttelsen af havmiljøet ved Grønland er tilfredsstillende og fremtidssikkert.

Reguleringen af havmiljøet ved Grønland er på mange områder forskelligartet i forhold til Danmark, herunder særligt det faktum at Grønland ikke er medlem af EU. Derfor er der udarbejdet et forslag til en særlig lov for Grønland om beskyttelse af havmiljøet. Lovforslaget vil alene dække den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, hvor Danmark fortsat har kompetencen, og omfatter således ikke havne eller kystområder. På baggrund af Grønlands Selvstyres overtagelse af råstofområdet i 2010 indeholder lovforslaget heller ikke regulering af råstofaktiviteter.

Forslaget indeholder bestemmelser, som tilsigter at forebygge og begrænse forurening i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, herunder bestemmelser om f.eks. skibes udtømning af affald og olie, regler om indberetningspligt ved f.eks. grundstødninger og regler om myndighedernes muligheder for indgreb. Endvidere indeholder forslaget regler om miljøberedskabet, dvs. bekæmpelse af olie- og kemikaliefurening fra skibe og luftfartøjer i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

Statsrevisorerne udsendte den 11. september 2013 beretning om Danmarks indsats i Arktis i forlængelse af Rigsrevisionens beretning herom, som bl.a. havde fokus på Miljøministeriets og Forsvarsministeriets opgaveløsning i forhold til havmiljøet ved Grønland. Miljøministeren oplyste Rigsrevisionen, at Miljøministeriet ville vurdere, om der er behov for ændringer i retsgrundlaget for beskyttelse af havmiljøet ved Grønland. Forslaget er også en opfølgning herpå og har samtidig til formål at tydeliggøre Miljøministeriets og Forsvarsministeriets opgaver og ansvar ift. beskyttelsen af havmiljøet ved Grønland.

Bl.a. som forberedelse til nærværende lovforslag blev der nedsat en arbejdsgruppe, som skulle afklare myndighedskompetencerne i relation til havmiljøområdet ved Grønland. Arbejdsgruppen undersøgte særligt afgrænsningen mellem den del af havmiljøområdet, der fortsat er dansk område, og råstofområdet, som Grønlands Selvstyre overtog i 2010. Arbejdsgruppens drøftelser har givet klarhed over afgrænsningen mellem områderne, som nu afspejles i lovforslaget. Arbejdsgruppen bestod af Miljøministeriet, Forsvarsministeriet og Statsministeriet, ligesom Klima-, Energi- og Bygningsministeriet (Energistyrelsen) og Grønlands Selvstyre har været inddraget i arbejdet.

## 3. Havmiljøkompetencen ved Grønland - delt mellem Danmark og Grønland

Grønland og Danmark har kompetencen for havmiljøet på forskellige geografiske dele af havet ved Grønland. Ved lov nr. 921 af 25. november 1992 om ændring af en række miljølove ændredes lov nr. 850 af 21. december 1988 for Grønland om miljøforhold, og kompetencen vedrørende havmiljøet i søterritoriet blev dermed overført til Grønlands Selvstyre (daværende hjemmestyre). Søterritoriet ved Grønland er 3 sømil (5.556 m) målt fra de til enhver tid gældende basislinjer, jf. kongelig anordning nr. 191 af 27. maj 1963 om afgrænsning af søterritoriet ved Grønland. Kompetenceoverførslen trådte i kraft den 1. januar 1993, jf. lov nr. 921 af 25. november 1992 om ændring af en række miljølove.

Havmiljøet i søterritoriet ved Grønland reguleres således efter grønlandsk lovgivning. På nuværende tidspunkt reguleres havmiljøet i søterritoriet af landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 om beskyttelse af havmiljøet. Den 13. juni 2014 blev forslag til inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet sendt i høring, og inatsisartutloven indeholder nye bestemmelser om beskyttelsen af havmiljøet i søterritoriet samt opdatering af gældende regler. Forslaget til inatsisartutlov vil erstatte den gældende landstingsforordning. Det forventes, at inatsisartutloven træder i kraft i efteråret 2016.

Kompetencen vedrørende havmiljø i havområdet uden for søterritoriet, dvs. i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, er ikke overtaget af Grønlands Selvstyre og er således forsat dansk kompetenceområde. Den eksklusive økonomiske zone omfatter havområdet uden for søterritoriet (3 sømil) og ud til 200 sømil målt fra de til enhver tid gældende basislinjer. De to havområder defineres nærmere i lovforslagets § 5 og bemærkningerne dertil.

Havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland reguleres på nuværende tidspunkt af kongelig anordning nr. 1035 af 22. oktober 2004 om ikrafttræden for Grønland af lov om beskyttelse af havmiljøet (herefter havmiljøanordningen). Havmiljøanordningen er en tilpasset og en mindre omfattende udgave af den danske havmiljølov, idet anordningen er tilrettet med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger. Havmiljøanordningen indeholder i lighed med den danske havmiljølov bl.a. regler om udledninger til havet, miljøberedskab og indgrebsbeføjelser.

Med henblik på en tydeliggørelse af kompetencefordelingen og af myndighedernes ansvar og opgaver med hensyn til beskyttelsen af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, har den i afsnit 2. nævnte arbejdsgruppe anbefalet, at Naalakkersuisut ikke tillægges indgrebsbeføjelser over for skibe direkte i lovforslagets bestemmelser, idet dette skaber uklarhed om myndighedskompetencen. Naalakkersuisut vil dog kunne bemyndiges beføjelser af forsvarsministeren.

#### **4. Grønlands overtagelse af råstofområdet og råstofrelaterede havmiljøforhold**

Grønlands Selvstyre besluttede at overtage råstofområdet med virkning fra den 1. januar 2010. I forbindelse med overtagelsen vedtog Grønlands Selvstyre inatsisartutlov nr. 7 af 7. december 2009 om mineralske råstoffer og aktiviteter af betydning herfor (herefter den grønlandske råstoflov). Den grønlandske råstoflov ophævede den danske lov om mineralske råstoffer i Grønland, som før var retsgrundlaget for reguleringen af mineralske råstoffer i Grønland.

Et centralt spørgsmål for arbejdsgruppen, der behandlede myndighedskompetencerne i relation til havmiljøområdet i Grønland, jf. afsnit 2., var vurderingen af, om råstofrelaterede havmiljøforhold hører under havmiljøområdet eller råstofområdet. Afklaringen i arbejdsgruppen viste bl.a., at råstofrelaterede havmiljøforhold er en integreret del af råstofområdet, og at Grønlands Selvstyre dermed har overtaget kompetencen også for de råstofrelaterede havmiljøforhold som en del af råstofområdet den 1. januar 2010.

Med råstofrelaterede havmiljøforhold tænkes på havmiljøforhold i bred forstand, der knytter sig til råstofområdet, dvs. havmiljøforhold, der knytter sig til forundersøgelse, efterforskning eller udnyttelse af mineralske råstoffer eller andre ikke-levende ressourcer i Grønland eller andre dermed forbundne aktiviteter. Råstofrelaterede havmiljøforhold omfatter således havmiljøforhold ved anvendelse af undergrunden under havbunden til lagring eller formål vedrørende råstofaktiviteter og andre dermed forbundne aktiviteter, samt havmiljøforhold i forbindelse med forundersøgelse og udnyttelse af energi fra vand, vind eller undergrund til råstofaktiviteter og andre dermed forbundne aktiviteter. Råstofrelaterede havmiljøforhold omfatter desuden havmiljøforhold vedrørende rørledninger og andre installationer på havbunden, som er knyttet til råstofaktiviteter, herunder rørbunden transport af mineralske råstoffer, samt faste og mobile offshoreanlæg, boreskibe, supplieskibe, flydende produktions-, lager- og afskibningsenheder og andre skibe, når disse anvendes i tilknytning til forundersøgelse, efterforskning eller udnyttelse af mineralske råstoffer eller andre ikke-levende ressourcer i Grønland ("råstofskibe").

Ved råstofrelaterede havmiljøforhold forstås endvidere bl.a. udledning af stoffer til luften fra offshoreanlæg på havet og råstofskibe; afbrænding af affald på offshoreanlæg på havet og råstofskibe; udledning til havet af stoffer og materialer fra offshoreanlæg på havet og råstofskibe; krav til offshoreanlæggets beredskab til at bekæmpe forurening samt bekæmpelse og oprydning i tilfælde af forurening af havet fra offshoreanlægget og råstofskibe. Råstofrelaterede havmiljøforhold omfatter derudover videnskabelige, praktiske og andre undersøgelser af betydning for ovennævnte aktiviteter.

Området råstofrelaterede havmiljøforhold omfatter således havmiljøforhold vedrørende alle aktiviteter og forhold omfattet af råstofområdet, herunder alle aktiviteter og forhold omfattet af den grønlandske råstoflovgivning samt tilladelser og godkendelser meddelt i medfør af den grønlandske råstoflovgivning.

Råstofrelaterede havmiljøforhold omfatter skibstransport af mineralske råstoffer mellem to aktiviteter (f.eks. olie fra indvindingsstedet eller en mine til et anlæg på land), som begge er reguleret af den grønlandske råstoflovgivning. Almindelige skibstransporter er derimod ikke omfattet af råstofområdet, uanset om transporten måtte indebære transport af mineralske

råstoffer. Eksempelvis kan en rettighedshaver sælge mineralske råstoffer til en køber, der foranlediger transport af de mineralske råstoffer med skib fra udnyttelsesstedet i Grønland til et andet sted i Grønland eller et andet land. Det forudsættes i dette eksempel, at ingen af destinationerne er reguleret af den grønlandske råstoflovgivning. Havmiljøforhold i forbindelse med denne skibstransport vil ikke være omfattet af råstofområdet, men i stedet være omfattet af denne lov, i det omfang skibstransporten udføres i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

Grønlands Selvstyre kan dog som hidtil fastsætte yderligere bestemmelser og tilladelsesvilkår om rettighedshaverens forpligtelser og ansvar med hensyn til blandt andet havmiljøforhold i forbindelse med skibstransporten i Grønland, herunder også i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

Det skal bemærkes, at den ovenstående afgrænsning alene omhandler afgrænsningen mellem råstofområdet og havmiljøområdet. Beskrivelsen foreholder sig ikke til afgrænsningen mellem råstofområdet og andre områder.

Ved Grønlands Selvstyres overtagelse af råstofområdet, herunder råstofrelaterede havmiljøforhold, den 1. januar 2010, fik de grønlandske myndigheder den lovgivende og udøvende magt inden for råstofområdet. Regler, der var gældende for Grønland ved Grønlands Selvstyres overtagelse af kompetencen på råstofområdet den 1. januar 2010, og som ikke efterfølgende er blevet ændret eller ophævet af de grønlandske myndigheder, er fortsat gældende med de ændringer, der følger af selvstyreloven, indtil reglerne ændres eller ophæves af de grønlandske myndigheder. Dette følger af selvstyrelovens § 28, som sikrer, at der ikke opstår et retstomrum på de sagsområder, som overtages af Grønlands Selvstyre. Ved Grønlands Selvstyres overtagelse af råstofrelaterede havmiljøforhold den 1. januar 2010 omfattede de gældende regler blandt andet reglerne i havmiljøanordningen, samt regler udstedt i medfør deraf, i det omfang disse regler vedrørte råstofrelaterede havmiljøforhold.

På baggrund af ovenstående, vil der derfor i lovforslaget ikke blive redegjort for reguleringen af råstofrelaterede havmiljøforhold, herunder platforme.

## **5. Internationale konventioner**

I det følgende beskrives hovedlinjerne i udvalgte internationale konventioner, som har betydning for reguleringen af havmiljøet ved Grønland.

### **5.1. MARPOL-konventionen**

Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (herefter MARPOL-konventionen) er den mest omfattende konvention vedrørende forebyggelse af forurening af havmiljøet. Arbejdet med konventionen finder sted i FN's søfartsorganisation, IMO (International Maritime Organisation).

MARPOL-konventionen består af en konventionstekst og to protokoller, henholdsvis en protokol om indberetning af søulykker, der involverer farlige stoffer, og en protokol om voldgift.

Derudover består MARPOL-konventionen af seks bilag:

- Bilag I indeholder regler om forebyggelse af forurening af havet med olie (trådte i kraft 2. oktober 1983).
- Bilag II indeholder regler for kontrol af forurening med skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk (trådte i kraft 2. oktober 1983).
- Bilag III indeholder regler om forebyggelse af forurening med skadelige stoffer i emballeret form (trådte i kraft 1. juli 1992).
- Bilag IV indeholder regler for forebyggelse af forurening med kloakspildevand (trådte i kraft 27. september 2003).
- Bilag V indeholder regler for forebyggelse af forurening med affald (trådte i kraft 31. december 1988).
- Bilag VI indeholder regler for forebyggelse af forurening af luften (trådte i kraft 19. maj 2005).

Bilagene indeholder en række krav til de forskellige typer af udledninger af forurenende stoffer, herunder forbud mod visse udledninger, samt særlige forholdsregler i særlige havområder, eller når skibet er tæt på kyster. Bilagene udbygges og ændres løbende for at følge udviklingen inden for teknologi, miljø og de øvrige krav, der stilles til skibsfarten.

Konventionen og bilagene indeholder således regler om bl.a. modtageanlæg i havne, krav til anlæg om bord på skibene (godkendelse af anlæg), regler om transport, losning og lastning af farlige stoffer i emballeret form samt indberetning i tilfælde af forurening. Konventionen og bilagene omfatter endvidere forhold vedrørende konstruktionen af olietankskibe, samt regler om førelse af journaler vedrørende olie, skadelige flydende stoffer og affald. Disse regler er ikke indeholdt i nærværende lovforslag, men er omfattet af Søfartsstyrelsens regler, herunder i lov om sikkerhed til søs, som er sat i kraft for Grønland ved kongelig anordning nr. 882 af 25. august 2008.



### *Særlige havområder efter MARPOL-konventionen*

Efter MARPOL-konventionens bilag I, II, IV og V, der henholdsvis omhandler olie, skadelige flydende stoffer, kloakspildevand og affald, er visse havområder udpeget som "særlige havområder". Under hensyn til havområdets oceanografiske og økologiske forhold og dets særlige trafik er det fundet nødvendigt at indføre særlige bestemmelser til beskyttelse af havmiljøet i disse havområder. De særlige havområder er tildelt en stærkere beskyttelse, således at strengere krav til f.eks. udledninger eller et totalforbud er gældende i disse områder til forskel fra de øvrige havområder.

Følgende havområder er på nuværende tidspunkt i en eller flere af MARPOL-konventionens bilag udpeget som "særligt havområde": Middelhavsområdet, Østersøområdet, Sortehavet, Rødehavet, Golfområdet, Adenbugten, Nordsøområdet, det antarktiske område, de nordvest europæiske havområder, Oman-området i det Arabiske Hav, sydlige sydafrikanske farvande og det caribiske område.

### *MARPOL-konventionen og Grønland*

Ved Danmarks tiltrædelse af MARPOL-konventionen den 27. november 1980 blev der taget forbehold for Grønland. Dette forbehold blev ophævet den 1. januar 1997, og MARPOL-konventionen samt bilag I-III og V er gældende for Grønland.

MARPOL-konventionens bilag IV om kloakspildevand og bilag VI om luftforurening er ikke gældende for Grønland. Lovforslaget indeholder, ligesom den gældende havmiljøanordning, bemyndigelse for miljø- og fødevarerministeren til at fastsætte nærmere regler vedrørende kloakspildevand, samt flere bestemmelser vedrørende luftforurening. Lovforslaget omfatter således bestemmelser om kloakspildevand og luftforurening, men den nærmere regulering kan ske uden at skulle tage hensyn til MARPOL-konventionens krav, idet Grønland ikke er forpligtet til at leve op til MARPOL-konventionens regler om kloakspildevand eller luftforurening.

## 5.2. Havretskonventionen

De Forenede Nationers Havretskonvention (herefter havretskonventionen), der uofficielt betegnes som "Havets grundlov", repræsenterer en sammenskrivning, ajourføring og videreudvikling af reglerne for staternes udøvelse af jurisdiktion over havområderne. Konventionen indeholder endvidere regler om beskyttelse af havmiljøet samt om adgangen til udnyttelse af havets ressourcer og den dybe havbund uden for kyststaternes suverænitet og jurisdiktion. Havretskonventionen trådte i kraft den 16. november 1994, og Danmark tiltrådte havretskonventionen den 1. november 2004 uden territorialt forbehold for Grønland og Færøerne.

Havretskonventionen afgrænser og inddeler havområderne i zoner med særskilte jurisdiktions- og rettighedsforhold. Zoneinddelingen søger at skabe en balance mellem kyststaternes særlige interesse i de tilstødende havområder og søger samtidig at tilgodese alle staters interesse i frit at kunne benytte havområderne til sejlads, fiskeri m.v.

Kyststaterne har ret til en eksklusiv økonomisk zone, der strækker sig ud fra søterritoriet og indtil 200 sømil (ca. 370 km) målt fra de til enhver tid gældende basislinjer. Afgrænsningen af den eksklusive økonomiske zone mellem stater, der ligger overfor eller grænser op til hinanden, skal ske ved aftale på grundlag af folkeretten. I disse tilfælde, hvor afstanden til staternes kyster er mindre end 400 sømil, afgrænses områderne som udgangspunkt af en linje, der ligger lige langt fra de nærmeste punkter på staternes basislinje (midtlinjeprincippet).

I den eksklusive økonomiske zone har kyststaten suveræne rettigheder for så vidt angår efterforskning, udnyttelse, bevarelse og forvaltning af havbundens, undergrundens og den overliggende vandmasses naturlige ressourcer. Endvidere har kyststaten jurisdiktion mht. blandt andet anlæg, videnskabelig havforskning og beskyttelse og bevarelse af havmiljøet.

Det havområde, der ligger udenfor national jurisdiktion, er "det åbne hav". Alle stater har frihed til sejlads, overflyvning, fiskeri m.v. på det åbne hav. Der kan dog ske en vis indgriben over for skibe på det åbne hav blandt andet såfremt, der er risiko for forurening, jf. afsnit 5.3. nedenfor.

Flagstaten - og enhver anden berørt stat - skal omgående underrettes om enhver foranstaltning, der i henhold havretskonventionens afsnit 6 træffes overfor fremmede fartøjer, og kyststaten skal fremsende alle officielle beretninger om sådanne foranstaltninger til flagstaten. Håndhævelse tager udgangspunkt i princippet om flagstatsjurisdiktion og havretskonventionen indeholder flere bestemmelser, som medfører begrænsninger i forhold til håndhævelse over for fremmede skibe. Dette kan ses i f.eks. artikel 220, hvor der skal foreligge skærpende omstændigheder, før der kan foretages ransagning (fysisk inspektion) af et fremmed skib i den eksklusive økonomiske zone, jf. endvidere bemærkningerne til lovforslagets § 56.

Havretskonventionens regler og begrænsninger om fremmede skibe har også betydning for lovforslagets § 51 og § 55 om sanktioner, som beskrives nærmere i bemærkningerne til de nævnte foreslåede bestemmelser.

Havretskonventionens artikel 234 giver kyststaten ret til at udstede og håndhæve ikke-diskriminerende love og forskrifter til forebyggelse, begrænsning og kontrol af havforurening fra fartøjer i isdækkede områder inden for grænserne af den eksklusive økonomiske zone, hvor strenge klimatiske forhold og tilstedeværelsen af is, som dækker sådanne områder det meste af året, skaber forhindringer eller usædvanlige fare for sejladsen, og hvor forurening af havmiljøet vil kunne forårsage betydelig skade på eller uoprettelig forstyrrelse af den økologiske balance.

I nærværende lovforslags § 8 foreslås at miljø- og fødevarerministeren bemyndiges til at udpege sådanne isdækkede områder og fastsætte ikke-forskelsbehandlende havmiljøregler. I lovforslaget anvendes havretskonventionens artikel 234 konkret i forhold til indgreb over for udenlandske skibe, se afsnit 6.5.

### 5.3. 1969 Indgrebskonventionen og 1973 Indgrebsprotokollen

Konventionen af 29. november 1969 om indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker, vedtaget af FN's søfartsorganisation (IMO), giver mulighed for, at staterne kan træffe forholdsregler på det åbne hav, som er nødvendige for at forhindre, begrænse eller fjerne alvorlig og overhængende fare for olieforurening eller trussel herom, som med rimelig grund kan forventes at medføre skadelige virkninger af større omfang, af deres kyster eller dermed forbundne interesser. Det forudsættes, at olieforureningen eller truslen herom sker som følge af ulykke til søs eller handlinger i forbindelse hermed. Der er således tale om en konvention, som giver deltagerstaterne ret til at foretage beredskabsmæssige indgreb med henblik på at forhindre forurening af deres kyster, men ikke egentlige strafferetlige indgreb.

I tilknytning til den ovenstående konvention er der den 2. november 1973 vedtaget en protokol vedrørende indgriben på det åbne hav ved forurening af havet med andre stoffer end olie. Protokollen svarer indholdsmæssigt stort set til Indgrebskonventionen fra 1969 bortset fra, at den omhandler andre stoffer end olie. Danmark har tiltrådt konventionen og protokollen uden forbehold for Grønland.

Muligheden for indgreb overfor udenlandske skibe uden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland er foreslået i lovforslagets § 2, stk. 1, nr. 4, hvorefter lovforslaget også finder anvendelse på udenlandske skibe uden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Således vil der kunne ske indgreb overfor udenlandske skibe på det åbne hav, såfremt der er en risiko for forurening af den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

### 5.4. Polarkoden

FN's søfartsorganisation (IMO) har vedtaget en ny konvention om internationale miljø- og sikkerhedsregler for sejlads i polarområder (herefter Polarkoden). Danmark har, uden forbehold for Grønland, tiltrådt Polarkoden, så den bliver gældende, når den træder i kraft. Grønland har dog fortsat forbehold for MARPOL-konventionens bilag IV, som ændres af Polarkoden, jf. nedenfor.

Polarkoden er et særligt regelsæt, der skal iagttages, når skibe sejler i de polare farvande. Polarkoden omfatter både det Antarktiske havområde og det Arktiske havområde, herunder havområder omkring Grønland. Baggrunden for Polarkoden er, at man forventer en stigning i skibstrafikken i de polare farvande i de kommende år, og af hensyn til disse farvandes særligt sårbare miljø er det vigtigt med obligatoriske internationale regler vedrørende sejladsikkerhed, samt miljøregulering. Polarkoden stiller bl.a. krav til, hvilke typer af skibe der må sejle i de polare farvande, ligesom der stilles en række krav og anbefalinger til, hvilket redningsudstyr og overvågningsudstyr skibene bør have om bord, samt træning af besætningsmedlemmerne.

I Polarkoden er der blevet indarbejdet et særligt kapitel om beskyttelse af havmiljøet i de polare havområder. Dette kapitel indeholder bl.a. et forbud mod udledning af olie fra olietankere, samt udledning af skadelige kemikalier. Endvidere indeholder miljøkapitlet regler om strengere krav til udledning af kloakspildevand og affald. Polarkodens bestemmelser om miljøforhold samt ændringerne i MARPOL-konventionens bilag I, II, IV og V blev vedtaget i IMO's miljøkomite (MEPC) i maj 2015.

Polarkoden forventes at træde i kraft fra 1. januar 2017. Størstedelen af Polarkodens regler omhandler sejladsikkerhed og vil blive gennemført i Søfartsstyrelsens lovgivning. Polarkodens miljøkapitel samt ændringerne i de eksisterende bilag til MARPOL-konventionen vil kunne gennemføres via flere af lovforslagets bemyndigelser, således at Polarkodens miljøregler vil blive indarbejdet i bekendtgørelser med hjemmel i lovforslaget.

## 6. Redegørelse af lovforslagets hovedindhold

I det følgende gennemgås lovforslagets hovedindhold opdelt efter emner. Under de enkelte emner redegøres for gældende ret og den ordning, som lovforslaget lægger op til. Beskrivelsen tager alene udgangspunkt i lovens beskrivelse af de myndigheder, der umiddelbart har kompetence i henhold til lovens bestemmelser.

### 6.1. Lovforslagets anvendelsesområde

Lovforslagets geografiske anvendelsesområde omfatter den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, som defineres i lovforslagets § 5 og bemærkningerne hertil.

Lovforslaget omfatter danske og grønlandske skibe, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Lovforslaget omfatter endvidere danske og grønlandske luftfartøjer, som befinder sig på eller over den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

Dog skal det bemærkes, at den danske havmiljølov gælder for alle danske skibe og luftfartøjer, uanset hvor de befinder sig i verden. Således vil både den danske havmiljølov og nærværende lovforslag gælde for danske skibe, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Når et grønlandsk skib befinder sig på det åbne hav eller i andre landes søterritorium eller eksklusive økonomiske zone, så vil det grønlandsk skib blive betragtet som et dansk skib. På tilsvarende måde vil den danske havmiljølov således gælde for et grønlandsk skib eller luftfartøj, som befinder sig uden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

Lovforslaget omfatter endvidere udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, i det omfang det er foreneligt med international ret. I dette lovforslag anses færøske skibe som udenlandske skibe. Der er visse begrænsninger i forhold til indgreb over for udenlandske skibe, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Disse begrænsninger beskrives nærmere i bemærkningerne til lovforslagets § 56.

Lovforslaget omfatter endvidere også udenlandske skibe, der befinder sig uden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Dette er begrundet med hensynet til muligt indgreb over for udenlandske skibe i internationalt farvand i overensstemmelse med den internationale konvention fra 1969 om indgriben på åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker, samt protokollen fra 1973 om forurening med andre stoffer end olie. I medfør af konventionen og protokollen vil der kunne gribes ind over for et udenlandsk skib uden for den eksklusive økonomiske zone, såfremt der er en alvorlig forurening, som truer havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone. Se også bemærkningerne til lovforslagets § 2, stk. 1, nr. 4.

Som noget nyt finder lovforslaget endvidere anvendelse på aktiviteter, som foregår på is i den eksklusive økonomiske zone, jf. lovforslagets § 2, stk. 5. Dette gælder uanset, om der er tale om skibs- eller luftfartøjsbaserede aktiviteter, eller andre aktiviteter. Forurenende aktiviteter, der foregår på isen, såsom bortskaffelse af stoffer og materialer på isen eller gennem huller i isen, vil således også være omfattet af lovforslaget, i det omfang disse aktiviteter ville være omfattet af lovforslag, hvis de fandt sted fra et skib eller et luftfartøj.

### 6.2. Lovforslagets regler om udledninger

Lovforslaget har til formål at værne om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet. Lovforslagets regler er primært fokuseret på regulering af skibes påvirkning af havmiljøet. Lovforslaget har, ligesom den danske havmiljølov, i en vis udstrækning karakter af en rammelov. Denne form har vist sig at være hensigtsmæssig, idet den gør det muligt løbende at implementere den i mange henseender meget detaljerede og tekniske internationale regulering i forhold til udledninger i havet og til luften. Lovforslaget indeholder således bemyndigelser til fastsættelse af regler om skibes udledning af olie (kapitel 2), flydende stoffer, som transporteres i bulk (kapitel 3), stoffer og materialer i emballeret form, containere m.v. (kapitel 4), faste stoffer, som transporteres i bulk (kapitel 5), kloakspildevand (kapitel 7), affald (kapitel 8), samt regler om dumpning (kapitel 9) og anden forurening (kapitel 10). Reglerne om ballastvand beskrives særskilt nedenfor. Lovforslaget omhandler således primært udledninger til havet, men lovforslaget indeholder også bestemmelser om luftforurening, som er indeholdt i kapitel 10 om anden forurening.

Overordnet vil de ovennævnte bemyndigelser bruges til implementering af internationale regler, herunder særligt regler fra MARPOL-konventionen. F.eks. vil bemyndigelsen til at fastsætte nærmere regler om udtømning af olie være i overensstemmelse med MARPOL-konventionens bilag I, og reglerne vil bl.a. omfatte nærmere betingelser for, hvornår udtømning af olie kan ske, herunder grænser for hvilke mængder, der må udtømmes. Ligeledes vil reglerne om flydende stoffer, der transporteres i bulk, være i overensstemmelse med MARPOL-konventionens bilag II. Reglerne om skibes

adgang til udtømning af affald har også baggrund i MARPOL-konventionen, hvor udgangspunktet er, at udtømning af affald er forbudt, men hvor der dog kan ske udtømning af visse affaldstyper under nærmere betingelser.

Visse af bemyndigelserne i lovforslaget forventes ikke at blive udnyttet i umiddelbar forlængelse af lovforslagets ikrafttræden. Dette gælder f.eks. for bemyndigelsen til fastsættelse af reglerne om udtømning af spildevand. Reglerne om spildevand har baggrund i MARPOL-konventionens bilag IV, som endnu ikke er tiltrådt af Grønland Selvstyre, jf. afsnit 5.1. Den foreslåede bemyndigelse forventes således ikke udnyttet ved lovforslagets ikrafttrædelse, men man har valgt at videreføre denne bemyndigelse fra den gældende havmiljøanordning med henblik på at fremtidssikre lovforslaget. På samme måde videreføres nogle af de øvrige bemyndigelser, som allerede findes i den gældende havmiljøanordning, for at fremtidssikre lovforslaget med henblik på fremtidig implementering af internationale regler, herunder på baggrund af Polarkoden, jf. afsnit 5.4.

Størstedelen af lovforslagets bestemmelser viderefører regler i den gældende havmiljøanordning i tilrettet og ændret form. Lovforslaget er således ikke udtryk for en fuldstændig omskrivning eller omredigering af den gældende havmiljøanordning, men lovforslaget medfører, at reguleringen for beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland er opdateret, præciseret og moderniseret.

I forbindelse med lovforslagets ikrafttræden påtænkes det på nuværende tidspunkt at ajourføre gældende regler og udstede følgende bekendtgørelser for Grønland, som vil blive udstedt med hjemmel i lovforslaget:

- Bekendtgørelse om udtømning af affald
- Bekendtgørelse om udtømning af olie fra skibe
- Bekendtgørelse om kategorisering, klassifikation, transport samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk
- Bekendtgørelse om indberetning i henhold til lov om beskyttelse af havmiljøet

Derudover tilstræbes det at udarbejde en helt ny bekendtgørelse for Grønland om håndtering af ballastvand og sedimenter fra skibes ballastvandtanke.

Bekendtgørelserne vil blive udarbejdet i overensstemmelse med internationale havmiljøkonventioner gældende for Grønland, og der vil ved udformningen af bekendtgørelserne blive lagt vægt på ikke at fastsætte strengere krav, end hvad de internationale bestemmelser kræver. Af hensyn til reglernes internationale karakter og nærværende lovforslags sammenhæng med lovgivningen inden for søterritoriet ved Grønland, bestræbes der endvidere ved udarbejdelse af fremtidige bekendtgørelser, og ved administrationen af disse, at disse regler er i overensstemmelse med de inden for søterritoriet tilsvarende regler.

### 6.3. Tilsyn

#### 6.3.1. Gældende ret

Tilsynet med overholdelsen af bestemmelserne i havmiljøanordningen er delt mellem miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren, jf. havmiljøanordningens § 32, stk. 1.

Siden 2000 har forsvarsministeren haft ansvaret for den udøvende virksomhed på havmiljøområdet. Den udøvende virksomhed omfatter bl.a. bekæmpelse af olie- og kemikaliefurening, jf. havmiljøanordningens § 24, modtagelse af indberetninger fra skibe, jf. havmiljøanordningens kapitel 11, undersøgelser af skibe og kompetencen til at udstede et forbud eller påbud, jf. havmiljøanordningens kapitel 12 om indgreb.

Forsvarsministeriet er "til stede" i Grønland i form af Arktisk Kommando, herunder med skibe m.v. Arktisk Kommando har hovedsæde i Nuuk og erstatter den tidligere Grønlands Kommando. Arktisk Kommando kan således udføre forsvarsministerens udøvende beføjelser, og i praksis er det Arktisk Kommando, der efter den gældende havmiljøanordning modtager indberetninger, foretager anrån og ransagninger m.v.

Forsvarsministeren og politiet har adgang til et skib uden retskendelse for at udføre tilsyn. Forsvarsministeren og politiet har herunder adgang til skibets papirer og kan udtage prøver for at påse overholdelsen af havmiljøanordningen. Denne tilsynsbeføjelse begrænses dog af Havretskonventionens regler om indgreb over for fremmede skibe. Tilsynet må derudover ikke medføre unødige forsinkelser eller udgifter for skibet.

Miljø- og fødevareministerens tilsyn er af mere administrativ karakter, idet miljø- og fødevareministeriet ikke på samme måde er til stede i Grønland. Miljø- og fødevareministerens primære opgave efter den gældende danske havmiljølov er, at fastsætte nærmere regler efter havmiljøanordningen, ligesom miljø- og fødevareministeren har ansvaret for lovgivningen generelt.

Miljø- og fødevareministeren har efter gældende ret ikke ret til at gå om bord på skibe uden retskendelse på samme måde som forsvarsministeren. Miljø- og fødevareministeren kan dog på baggrund af f.eks. oplysninger fra borgere eller andre myndigheder udarbejde politianmeldelse for overtrædelse af loven. Det er endvidere miljø- og fødevareministeren, der kan give tilladelse til udledninger i havet med henblik på videnskabelig forskning af forureningsbekæmpelse, jf. havmiljøanordningens § 38.

#### 6.3.2. Lovforslagets ordning

Den gældende ordning vedrørende tilsyn videreføres i lovforslagets kapitel 14, således at miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren, eller den myndighed, som af disse myndigheder er bemyndiget dertil, fører tilsyn med lovforslagets bestemmelser og forskrifter udstedt i medfør heraf.

Forsvarsministeren (Arktisk Kommando) vil forsat have ansvaret for den udøvende virksomhed, herunder at forestå forureningsbekæmpelse, modtagelse af indberetninger, foretagelse af anrøb og udstedelse af påbud eller forbud.

Ligesom efter den gældende havmiljøanordning har forsvarsministeren, med henblik på at udøve tilsynsbeføjelsen, endvidere adgang til skibe uden retskendelse.

Ved lovforslaget vil der ske en vis udvidelse i tilsynsbestemmelsen i forhold til gældende ret, idet miljø- og fødevareministeren på linje med forsvarsministeren får adgang til skibe uden retskendelse i forbindelse med udøvelsen af tilsynsbeføjelsen. Dette er i overensstemmelse med tilsynsbestemmelsen i den danske havmiljølov. Da Miljø- og Fødevareministeriet hverken i Danmark eller i Grønland har enheder, der udfører faktiske fysiske tilsyn, har miljø- og fødevareministeren mulighed for at bemyndige en anden myndighed til at udøve de beføjelser, miljø- og fødevareministeren har efter lovforslaget. Reglerne om behandling af skibes ballastvand samt luftforurening er miljø- og fødevareministerens ressort, som det også vil fremgå af nedenstående gennemgang af lovforslagets indgrebsbestemmelser. Det er således miljø- og fødevareministeren, eller den miljø- og fødevareministeren bemyndiger dertil, der kan foretage ransagning i sager om overtrædelse af lovforslagets foreslåede bestemmelser om ballastvand og luftforurening. Derudover er det også miljø- og fødevareministeren, eller den miljø- og fødevareministeren bemyndiger dertil, der kan udstede påbud eller forbud ved forurening af luften.

#### 6.4. Indgreb

##### 6.4.1. Gældende ret

Ved siden af reglerne om tilsyn findes der i den gældende havmiljøanordning flere bestemmelser, som omhandler myndighedernes mulighed for indgreb i forbindelse med håndhævelsen af havmiljøanordningen.

Efter den gældende havmiljøanordnings § 28 kan forsvarsministeren og politiet, samt Naalakkersuisut, foretage undersøgelser af skibe, der er nødvendige for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet. Det er ikke en betingelse, at der faktisk er sket en forurening, idet undersøgelserne kan ske for at forhindre en forurening.

Det fremgår dog af havmiljøanordningens § 28, stk. 4, at der skal være sket en faktisk udtømning, før der kan foretages undersøgelser af udenlandske skibe, dvs. det ikke er nok, at der blot er fare for udtømning. Endvidere er det en betingelse, at der er en begrundet mistanke om, at udtømningen er begået af det pågældende udenlandske skib.

Ved undersøgelser efter havmiljøanordningens § 28 har myndighederne ret til at fotografere, kopiere papirer m.v., samt fjerne genstande uden vederlag.

Udover reglerne om tilsyn, findes der i den gældende havmiljøanordning flere bestemmelser, som omhandler myndighedernes mulighed for indgreb, der er nødvendige for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet.

Hvis der er tale om en forurening, som kan medføre alvorlig skade på havmiljøet, har forsvarsministeren, Naalakkersuisut og miljø- og fødevareministeren mulighed for i medfør af havmiljøanordningens § 29 at træffe yderligere foranstaltninger end påbud eller forbud, når dette er nødvendigt for at hindre eller bekæmpe forurening.

Hvis et skib afsejler eller fortsætter sin sejlads på trods af et sejladsforbud udstedt af forsvarsministeren, jf. ovenfor, eller hvis skibet f.eks. undlader at anløbe et reparationsværft med henblik på at udbedre de forhold, som begrundede sejladsforbuddet, kan forsvarsministeren i medfør af havmiljøanordningens § 30 endvidere udstede forbud mod, at skibet anløber grønlandsk havn. Dette anløbsforbud kan opretholdes, indtil de forhold, der førte til anløbsforbuddet, er bragt i orden. Forsvarsministeren kan dog tillade, at skibet anløber en bestemt grønlandsk havn, hvis forsat sejlads indebærer en risiko for tab af menneskeliv, skade på havmiljøet m.m.

##### 6.4.2. Lovforslagets ordning

I forbindelse med håndhævelsen af lovforslaget, er det vigtigt, at myndighederne har mulighed for effektivt at gribe ind over for aktiviteter, som medfører en risiko for eller har medført en forurening af havmiljøet.

Forsvarsministerens eller den myndighed, som forsvarsministeren bemyndiger dertil, og politiets ret til at foretage undersøgelser af skibe, når undersøgelsen findes nødvendig for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet, jf. den gældende havmiljøanordnings § 28, foreslås derfor videreført i lovforslagets § 29. Med henblik på en tydeliggørelse af kompetencefordelingen og af myndighedernes ansvar og opgaver med hensyn til beskyttelsen af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, foreslås det, at Naalakkersuisut ikke tillægges indgrebsbeføjelser over for skibe direkte i lovforslagets bestemmelser, idet dette skaber uklarhed om myndighedskompetencen. Naalakkersuisut vil dog kunne bemyndiges beføjelser af forsvarsministeren.

Den gældende bestemmelse i havmiljøanordningens § 28, stk. 4, indeholder, som omtalt i afsnit 6.4.1. ovenfor, en begrænsning med hensyn til undersøgelse af et udenlandsk skib. Det anføres, at der skal være sket en faktisk udtømning, dvs. det ikke er nok, at der blot er fare for udtømning. Endvidere er det en betingelse, at der er en begrundet mistanke om, at udtømningen er begået af det pågældende udenlandske skib. Denne begrænsning videreføres ikke i lovforslaget, idet begrænsningen kunne afskære forsvarsministeren fra at foretage indgreb i situationer, hvor der er fare for udtømning. Dette vil være i overensstemmelse med international ret. Ændringen medfører ikke en ændring i praksis, men det sikres, at forsvarsministerens indgrebsbeføjelser ikke begrænses unødigt.

Som beskrevet ovenfor i afsnit 6.4.1. kan miljø- og fødevareministeren efter den gældende havmiljøanordnings § 29 træffe yderligere foranstaltninger (f.eks. omgående fjernelse af vragedelene eller destruktion af lasten) ved situationer, der kan medføre alvorlig skade på havmiljøet. I overensstemmelse med den danske havmiljølov foreslås det med lovforslaget, at miljø- og fødevareministerens mulighed for at foretage indgreb indsættes i en selvstændig bestemmelse. Dette gøres for at tydeliggøre de forskellige myndigheders adgang til at meddele påbud eller forbud ved forurening eller fare for forurening. Miljø- og fødevareministerens indgrebsbeføjelser, herunder beføjelsen til at udstede påbud eller forbud, er indeholdt i lovforslagets § 30. Til forskel fra forsvarsministerens eller den myndighed, som forsvarsministeren bemyndiger dertil, og politiets indgrebsbeføjelser foreslås det, at miljø- og fødevareministerens indgrebsbeføjelser også finder anvendelse ved luftforurening.

Som angivet i afsnit 6.3. ved beskrivelsen af forsvarsministerens og miljø- og fødevareministerens tilsyn, er miljø- og fødevareministerens tilsyn og ansvar efter lovforslaget af mere administrativ karakter, idet myndigheder under miljø- og fødevareministerens ressort ikke er fysisk til stede i Grønland. Miljø- og fødevareministerens rolle ændres ikke ved indførelsen af den foreslåede selvstændige indgrebsbestemmelse i lovforslagets § 30. Påbud og forbud kan udstedes på baggrund af oplysninger, som miljø- og fødevareministeren modtager fra andre myndigheder eller borgere. Myndigheder under miljø- og fødevareministerens ressort behøver således ikke være fysisk til stede for at udstede et forbud eller påbud, såfremt disse vurderer, at forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening, herunder luftforurening. Miljø- og fødevareministerens indgrebsbeføjelse vil således som udgangspunkt blive anvendt i en mere administrativ kontekst og ikke ved aktuelle forureningssituationer.

Med hensyn til anvendelsen og afgrænsningen af de forskellige myndigheders indgrebsbeføjelser, foreslås det, at miljø- og fødevareministeren med den foreslåede § 31 bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om miljø- og fødevareministerens, forsvarsministerens eller den myndighed, som forsvarsministeren bemyndiger dertil, og politiets indgrebsbeføjelser. Afgrænsningen og fastsættelsen af de nærmere regler vil ske efter forhandlinger med forsvarsministeren.

Forsvarsministerens beføjelse til at udstede et anløbsforbud til grønlandske havne, som beskrevet ovenfor i afsnit 6.4.1., videreføres ikke i lovforslaget. Baggrunden for dette er, at lovforslagets geografiske anvendelsesområde ikke omfatter grønlandske havne. Lovforslaget omfatter den eksklusive økonomiske zone ved Grønland i overensstemmelse med den gældende kompetencefordeling mellem Danmark og Grønland på havmiljøområdet. Det bemærkes, at der i forslag til inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet, dvs. forslaget til den grønlandske havmiljølov for søterritoriet, er foreslået en bestemmelse, hvorefter Naalakkersuisut bemyndiges til at udstede anløbsforbud.

## 6.5. Anrøb og ransagning

### 6.5.1. Gældende ret

I forbindelse med udøvelsen af tilsyn foretager Arktisk Kommando anrøb af skibe. Anrøb giver Arktisk Kommando mulighed for at kalde et skib op og anmode om oplysninger, herunder om skibets last og næste anløbshavn. Ved anrøb kan der også gives oplysninger til skibet, således at Arktisk Kommando kan oplyse om særlige forholdsregler, der skal iagttages i den grønlandske

eksklusive økonomiske zone. Det antages, at anrÅb kan have en vis prÆventiv effekt, idet der ved anrÅb kan gøres opmærksom på havmiljølovgivningen, samt at skibet bliver opmærksomt på, at området overvåges af Arktisk Kommando.

Hvis der foreligger en konkret mistanke om, at et skib har overtrÅdt havmiljøanordningen, kan der alene foretages ransagning efter retsplejeloven for Grønlands regler om ransagning, jf. havmiljøanordningens § 46. Der er således ikke længere tale om tilsyn, når der foreligger en konkret mistanke, hvorefter havmiljøanordningens § 32, stk. 2, om undersøgelse af et skib uden retskendelse, ikke længere finder anvendelse. Ved sager om ulovlig olieudtømning fra skibe kan ransagning foretages af forsvarsministeren og politiet.

Såfremt et kriminalretligt ansvar efter havmiljøanordningens sanktionsbestemmelser indtræder, kan der ske tilbageholdelse af skibet indtil bøde og sagsomkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for denne betaling.

#### 6.5.2. Lovforslagets ordning

Den almindelige ulovbestemte adgang til at foretage anrÅb berøres ikke af lovforslaget. I lovforslaget foreslås en bestemmelse indsat på baggrund af havretskonventionens artikel 220, stk. 3, vedrørende anrÅb af udenlandske skibe ved begrundet mistanke om overtrædelse af lovforslaget. En tilsvarende beføjelse findes i den danske havmiljølovs § 62 a.

I forbindelse med en begrundet mistanke om overtrædelse af lovforslaget begået af et udenlandsk skib kan forsvarsministeren således efter den foreslåede bestemmelse i § 55 foretage anrÅb af det udenlandske skib. Forsvarsministeren kan anmode om oplysninger, som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt der er sket en overtrædelse af lovforslaget. Oplysningerne kan f.eks. omhandle skibets identitet, sidste og næste anløbshavn m.v. På baggrund af havretskonventionens begrænsninger vedrørende håndhævelse over for udenlandske skibe er det en betingelse, at der er tale om en situation, hvor der foreligger en *begrundet mistanke* om overtrædelse af lovforslaget. De øvrige betingelser for anrÅb af udenlandske skibe i forbindelse med en begrundet mistanke gennemgås nærmere i bemærkningerne til den foreslåede § 55.

De gældende regler i havmiljøanordningen om ransagning videreføres i lovforslagets § 56. På baggrund af de foreslåede bestemmelser om behandling af skibes ballastvand, foreslås det, at den foreslåede ransagningsbestemmelse i § 56 udformes således, at der også i sager om ulovlig udtømning af ballastvand eller sager om brug af ikke funktionsdygtigt ballastvandbehandlingsanlæg, samt i sager om ulovlig udledning til luften, kan udføres ransagning. Det foreslås, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at foretage ransagninger i disse sager. Som angivet ovenfor i afsnit 6.3. er miljø- og fødevareministerens tilsyn og beføjelser af en mere administrativ karakter, hvilket ikke ændres ved indsættelsen af miljø- og fødevareministerens mulighed for at foretage ransagning. Som anført ovenfor i afsnit 6.3. er Miljø- og Fødevareministeriet ikke til stede i Grønland, og udøvelsen af miljø- og fødevareministerens ransagningsbeføjelse forventes således at ville ske som led i en bemyndigelse af andre myndigheder eller efter konkret aftale med Arktisk Kommando eller Søfartsstyrelsen om at udøve beføjelsen på miljø- og fødevareministerens vegne. Politiet har en generel beføjelse til at håndhæve lovgivningen, herunder gennemføre ransagninger. Forsvarsministeren vil fortsat have beføjelsen i sager om ulovlig olieudtømning fra skibe.

I overensstemmelse med havretskonventionens art. 220, stk. 5, foreslås det, at der i lovforslagets § 56, stk. 4, indsættes særlige betingelser ved ransagning af udenlandske skibe. Ved ransagning af grønlandske eller danske skibe skal skibet med "rimelig grund" være mistænkt, jf. de almindelige regler om ransagning i retsplejeloven for Grønland. Ved ransagninger af udenlandske skibe er mistankekravet skærpet, således at der skal foreligge en "begrundet mistanke", før der kan foretages ransagning af skibet. Der skal endvidere være tale om mistanke om en betydelig udtømning eller udledning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet eller af luften. Som en sidste betingelse for ransagning af et udenlandsk skib skal skibet ydermere have nægtet at give oplysninger om dets identitet m.v., som anmodet om af forsvarsministeren ved anrÅb, jf. lovforslagets § 55, eller hvis de afgivne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation.

På baggrund af den særlige kompetencefordeling af havmiljøområdet ved Grønland, dvs. grønlandsk kompetence på det grønlandske søterritorium og dansk kompetence i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, kan der opstå særlige problemstillinger i forhold til skibe, der overtræder havmiljøreguleringen i det ene havområde, og efterfølgende sejler ind i det andet havområde.

Såfremt et dansk eller grønlandsk skib mistænkes for at have overtrÅdt havmiljøreguleringen i enten søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone, og derefter sejler ind i det andet havområde, vil der altid kunne foretages ransagning efter de almindelige regler om ransagning, idet der er tale om ikke-udenlandske skibe. Dette bygger på princippet om flagstatens eksklusive kompetence til at håndhæve regler over for dens egne skibe, også når disse skibe befinder sig i andre landes søterritorium eller eksklusive økonomiske zone.

I forhold til udenlandske skibe tager lovforslaget som noget nyt stilling til den situation, hvor der er begrundet mistanke om, at et udenlandsk skib har overtrådt havmiljøreguleringen gældende på søterritoriet og derefter sejler ind i den eksklusive økonomiske zone, hvor dette lovforslag finder anvendelse. Såfremt der er begrundet mistanke om, at det udenlandske skib, som nu befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, har overtrådt den gældende havmiljøregulering på søterritoriet, kan forsvarsministeren anmode skibet om at give oplysninger vedr. dets identitet m.v., som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted, jf. lovforslagets § 55. Når betingelserne for ransagning af udenlandske skibe, som beskrevet ovenfor og nærmere i bemærkningerne til § 56, er opfyldte, kan der ligeledes ske ransagning af det udenlandske skib, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, men hvor der foreligger begrundet mistanke om, at skibet på søterritoriet har overtrådt den der gældende havmiljøregulering. Bestemmelsen forventes hovedsagligt anvendt efter anmodning fra de grønlandske myndigheder, der er ansvarlige for havmiljøreguleringen på søterritoriet, ligesom efterforskningen primært bør ske efter den for søterritoriet gældende havmiljøregulering.

På tilsvarende måde indeholder det grønlandske lovforslag om beskyttelse af havmiljøet på søterritoriet indgrebsbeføjelser overfor udenlandske skibe, der befinder sig på søterritoriet, når der er begrundet mistanke om, at det udenlandske skib har overtrådt havmiljøreguleringen i den eksklusive økonomiske zone. Bestemmelserne skal sikre en sammenhæng mellem havmiljøreguleringen på søterritoriet og havmiljøreguleringen i den eksklusive økonomiske zone, der tilsammen har til formål at beskytte havmiljøet ved Grønland. Således undgår man, at kompetenceopdelingen fører til potentielle mangler i håndhævelsen af havmiljøbeskyttelsen ved Grønland.

Som anført i afsnit 5.2., giver havretskonventionens artikel 234 kyststaterne ret til at udstede og håndhæve ikke-diskriminerende love og forskrifter til forebyggelse, begrænsning og kontrol af havforurening fra fartøjer i isdækkede områder inden for grænserne af den eksklusive økonomiske zone, hvor strenge klimatiske forhold og tilstedeværelsen af is, som dækker sådanne områder det meste af året, skaber forhindringer eller usædvanlige fare for sejladser, og hvor forurening af havmiljøet vil kunne forårsage betydelig skade på eller uoprettelig forstyrrelse af den økologiske balance.

Artiklen giver bl.a. kyststaterne mulighed for at fravige de særlige betingelser for ransagning af udenlandske skibe, som gennemgået ovenfor. En sådan undtagelse foreslås i lovforslagets § 56, stk. 7, hvorefter de særlige betingelser for ransagning af udenlandske skibe, jf. § 56, stk. 4 og 5, ikke finder anvendelse, såfremt skibet med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, eller har overtrådt den gældende havmiljøregulering på søterritoriet, hvor der er sket en betydelig udtømmning, som har medført eller truer med at medføre alvorlig skade på havmiljøet i isdækkede områder. Ransagning skal i disse tilfælde ske i overensstemmelse med de almindelige regler om ransagning i retsplejeloven for Grønland, jf. § 56, stk. 1.

Det foreslås endvidere i § 56, stk. 8, at forfølgelse af udenlandsk skib skal ske i umiddelbar forlængelse af en overtrædelse af lovforslaget, som også kaldes "forfølgelse in continenti". Forfølgelse in continenti er et almindeligt anerkendt folkeretligt begreb, som også er indeholdt i havretskonventionens artikel 111. Muligheden for forfølgelse in continenti og betingelserne herfor beskrives nærmere i bemærkningerne til lovforslagets § 56, stk. 8.

## 6.6. Miljøberedskab

### 6.6.1. Gældende ret

Som anført ovenfor ligger ansvaret for den udøvende virksomhed i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland hos forsvarsministeren, hvorefter forsvarsministeren i samarbejde med andre myndigheder m.v. forestår bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening, jf. den gældende havmiljøanordnings § 24.

Såfremt der er sket eller er fare for forurening, som medfører udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, skal udgifterne for alle rimelige forholdsregler bæres af skibets ejere, jf. havmiljøanordningens § 31. Forsvarsministeren kan pålægge ejeren af skibet at stille sikkerhed for udgifterne og kan bestemme, at skibet skal tilbageholdes, indtil sikkerheden er stillet.

Ved lov nr. 850 af 21. december 1988 for Grønland om miljøforhold m.v. (bemyndigelsesloven) blev ansvaret for de miljønavigerende, der hidtil havde været varetaget af Statsministeriet, overført til det daværende hjemmestyre for Grønland. I forbindelse med overtagelsen af miljøområdet blev der tillige indgået aftale om, at bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening inden for basislinjerne, herunder havnene, skulle varetages af det grønlandske hjemmestyre/kommunerne.

Ved Grønlands overtagelse af havmiljøbeskyttelsen af søterritoriet i 1993 blev ansvaret for bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening overført til Grønland. Det er således Naalakkersuisut, der har ansvaret for miljøberedskabet på søterritoriet.



I forlængelse af arbejdet i arbejdsgruppen, som skulle afklare myndighedskompetencerne i relation til havmiljøområdet ved Grønland, jf. afsnit 2., blev et afklarende arbejde vedrørende rækkevidden af tekstanmærkning nr. 6 i finansloven for 2014 (under § 12 om Forsvarsministeriets område) iværksat under ledelse af Forsvarsministeriet. Behovet for en afklaring på dette område mellem de relevante danske og grønlandske myndigheder udsprang blandt andet af en henvendelse til Arktisk Kommando fra det grønlandske Departement for Boliger, Natur og Miljø. Henvendelsen var en opfølgning på øvelsen SAREX 2013, hvor grønlandske myndigheder undervejs anmodede om assistance til håndtering af en forureningssituation inden for søterritoriet med henvisning til netop tekstanmærkningen. Indholdet af brevet, herunder de grønlandske myndigheders fortolkning af tekstanmærkningens rækkevidde, gav anledning til at iværksætte det afklarende arbejde.

Det afklarende arbejde vedrørende tekstanmærkningen pågår fortsat. Relevante danske og grønlandske myndigheder er inddraget i arbejdet.

#### 6.6.2. Lovforslagets ordning

Forsvarsministeren vil fortsat forestå bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, jf. lovforslagets § 26.

Med henblik på en tydeliggørelse af kompetencefordelingen og af myndighedernes ansvar og opgaver med hensyn til beskyttelsen af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, har den i afsnit 2. nævnte arbejdsgruppe anbefalet, at Naalakkersuisut ikke tillægges indgrebsbeføjelser over for skibe direkte i lovforslagets bestemmelser, idet dette skaber uklarhed om myndighedskompetencen. Naalakkersuisut vil dog kunne bemyndiges beføjelser af forsvarsministeren.

Den foreslåede bestemmelse i § 33, hvorefter skibets ejer skal afholde udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, har sammenhæng med søloven, som blev sat i kraft for Grønland ved kongelig anordning nr. 8 af 15. januar 1996, idet sølovens § 183 og § 191 indeholder et objektivt ansvar for enhver forureningsskade. Den foreslåede § 33 supplerer således sølovens regler og fastslår et objektivt ansvar for udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger.

Den foreslåede § 33 finder anvendelse i de situationer, hvor myndighederne finder behov for at iværksætte beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, og disse foranstaltninger kan anses som rimelige i forhold til den pågældende hændelse. Det er uden betydning, om der faktisk er sket udtømning, ligesom det er uden betydning, om der er sket indberetning af hændelsen. Den foreslåede bestemmelse omfatter også luftfartøjer. På samme måde som skibe, ifalder luftfartøjer således objektivt ansvar for udgifterne til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltningerne. Retsstillingen er i overensstemmelse med ordningen efter den danske havmiljølov.

Det foreslås i § 33, stk. 2, at bemyndige forsvarsministeren til at kunne fastsætte nærmere regler vedrørende udgifterne til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger.

#### 6.7. Indberetning

##### 6.7.1. Gældende ret

Behovet for indberetningspligt skal ses i sammenhæng med forureningssituationer, idet indberetning skal sikre en så hurtig og effektiv bekæmpelsesindsats som muligt, således at forureningen og skadevirkningerne heraf begrænses mest muligt.

Efter havmiljøanordningens § 25 skal der ske indberetning til Arktisk Kommando, såfremt der sker udtømning eller dumpning i strid med havmiljøanordningen. Indberetningspligten gælder for ejere og brugere m.v. på skibe. Endvidere skal der ske indberetning ved enhver form for kollision eller grundstødning, eller såfremt der af andre grunde er fare for udtømning. Såfremt der iagttages væsentlig spild af olie eller skadelige flydende stoffer skal der også straks ske indberetning. I de nævnte situationer kan Arktisk Kommando endvidere anmode om alle de oplysninger, som kan have betydning for bekæmpelsesforanstaltningerne.

Miljø- og fødevareministeren er bemyndiget til at fastsætte nærmere regler om indberetning, herunder også indberetning af anden forurening end nævnt i havmiljøanordningens § 25, jf. havmiljøanordningens § 26. Denne bemyndigelse blev udnyttet ved ikrafttræden for Grønland af bekendtgørelse nr. 771 af 24. oktober 1998 om indberetning i henhold til lov om beskyttelse af havmiljøet.

Som særskilt bemyndigelse kan miljø- og fødevareministeren endvidere fastsætte regler om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord på skibe, samt om etableringen af en ordning for modtagelse, opbevaring og

videresendelse af disse oplysninger. En lignende bestemmelse findes i den danske havmiljølov og bestemmelsen bygger på et EF-direktiv fra 1993 om minimumskrav til skibe med farligt eller forurenende gods. Bemyndigelsen til at fastsætte regler om indberetning af farligt eller forurenende gods er endnu ikke udnyttet.

#### 6.7.2. Lovforslagets ordning

Ved lovforslaget foreslås det i § 27, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at udstede regler om indberetning og tilvejebringelse af oplysninger til brug for vurdering af forhold, der reguleres efter lovforslaget. I den forbindelse foreslås det, at den gældende havmiljøanordnings § 25 om indberetningspligt ikke videreføres. Miljø- og fødevareministerens nye bemyndigelse i lovforslagets § 27 vil således omfatte bemyndigelse til at udstede regler svarende til indberetningspligten fastsat i den gældende havmiljøanordnings § 25. Indberetningsreglerne vil således blive fastsat i en bekendtgørelse i stedet for direkte i lovtæksten, idet indberetningsreglerne anses for omfattende og tekniske til at være indeholdt direkte i lovtæksten.

Den nye bekendtgørelse om indberetninger i forbindelse med forureningssituationer vil indeholde regler svarende til den gældende indberetningsforpligtelse i havmiljøanordningens § 25, samt opdaterede regler om indberetninger på baggrund af gældende internationale regler (MARPOL-konventionen).

Miljø- og fødevareministerens bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler vedrørende indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods foreslås videreført i lovforslaget § 28. Bemyndigelsen foreslås endvidere udvidet til også at give mulighed for at fastsætte regler, som afskiberen (dvs. den, som afsender varer med et skib) skal iagttage ved transport af farligt eller forurenende gods. Bestemmelsen har baggrund i et EU-direktiv, og en lignende bestemmelse findes i den danske havmiljølov. Bemyndigelsen foreslås indsat med henblik på muligheden for at fastsætte nærmere regler om indberetning og forholdsregler ved transport af farligt eller forurenende gods, hvilket beskrives nærmere i de særlige bemærkninger til lovforslagets § 28.

#### 6.8. Håndtering af skibes ballastvand

##### 6.8.1. Gældende ret

Efter gældende ret er det lovligt at udtømme ballastvand, som ikke indeholder rester af lasten, olie el. lignende, og som har været ført i tanke, som alene anvendes til føring af ballastvand.

I 2004 vedtog FN's søfartsorganisation (IMO) den internationale konvention om kontrol og behandling af skibes ballastvand og sediment (herefter ballastvandkonventionen). Konventionen træder i kraft 12 måneder efter, at 30 lande, der tilsammen udgør 35 % af verdens samlede handelsflåde målt i bruttotonnage (måleenhed, som angiver hvor stor en handelsflåde et land har), har ratificeret konventionen. Pr. 1. juni 2014 har 40 lande, repræsenterende 30,25 % af verdens samlede bruttotonnage, ratificeret konventionen, herunder Canada, Norge, Sverige og Holland. Det skal bemærkes, at Danmark har tiltrådt ballastvandkonventionen med forbehold for Grønland.

Konventionen har til formål at forhindre, formindske og kontrollere forurening af havmiljøet som følge af overførslen af skadelige vandorganismer og patogener (invasive arter), der sker via skibes ballastvand. Midlerne til at nå dette mål er fastsættelse af en række detaljerede krav til håndteringen af skibes ballastvand og sediment og kontrol med overholdelse af disse krav.

Skibe og deres ballastvand er ifølge FN en af verdens største kilder til indførsel af invasive arter i vandområder. Invasive arter, i ballastvandkonventionen omtalt som "skadelige vandorganismer og patogener" kan, såfremt de indføres i et vandområde, resultere i overførsel af sygdomme og påvirkninger af kystvand, fisk og mennesker. Invasive arter er således med til at forårsage skade på havmiljøet. FN vurderer, at invasive arter udgør en trussel mod havenes biodiversitet.

Anvendelse af ballastvand er uundværligt for en lang række skibe, da skibets sødygtighed i høj grad afhænger af, at skibet ligger rigtigt i vandet. I overensstemmelse med konventionen defineres ballastvand således som vand, der tages ombord på et skib for at regulere skibets styrlast, slagside, dybgang, stabilitet eller spændinger.

Det vand, skibet tager ombord og udtømmer som ballastvand, stammer overvejende fra kystvandene. Vandet kan derfor variere i renhed, saltholdighed m.v. og indeholder typisk også en vis mængde andre stoffer end vand. Disse stoffer udgøres hovedsagligt af levende organismer (planter, dyr, bakterier m.v.), døde organismer og dele heraf, samt af ikke-organisk materiale, som sten, sand og andre mineraler, der hovedsageligt stammer fra havbunden.

Så længe stofferne er opblandet i ballastvandet, omtales de som suspenderede stoffer, mens de stoffer, der over længere tid har bundfældet sig i skibets ballastvandtanke, omtales som sediment. Når udtrykket ballastvand anvendes i konventionen og i

dette lovforslag, tænkes der således på det optagne ballastvand inklusiv de stoffer, der måtte være opblandet i vandet. Når udtrykket sedimenter anvendes, tænkes der derimod alene på de stoffer, der har bundfældet sig i skibets tanke.

Konventionen regulerer også søfartsforhold. Disse dele af ballastvandkonventionen hører under Erhvervs- og Vækstministeriet. Det drejer sig om de dele af konventionen, som vedrører syn, certificering, ballastvandsplaner og -journaler og typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand, for så vidt angår søsikkerhedsaspekter.

#### 6.8.2. Lovforslagets ordning

Da lovforslaget i forvejen i udstrakt grad er en rammelov, foreslås det, at ballastvandkonventionen primært gennemføres via en række nye bemyndigelsesbestemmelser og den efterfølgende udmøntning heraf i en bekendtgørelse.

Lovforslaget indeholder således forslag om bemyndigelsesbestemmelser om skibes håndtering af ballastvand, se lovforslagets kapitel 6. Disse bestemmelser foreslås indsat i lovforslaget med henblik på at gennemføre ballastvandkonventionen i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

Danmark har, som nævnt ovenfor i afsnit 6.8.1., tiltrådt ballastvandkonventionen med forbehold for Grønland. Ballastvandkonventionen får således kun retsvirkning for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, såfremt Grønlands Selvstyre ønsker det. De i lovforslaget foreslåede bestemmelser om ballastvand foreslås derfor indført i lovforslaget, således at retsgrundlaget er på plads, såfremt Grønlands Selvstyre ønsker, at ballastvandkonventionen skal omfatte Grønland. Tilsvarende regler om skibes behandling af ballastvand på søterritoriet er indført i forslag til inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet, jf. afsnit 3.

Lovforslagets forståelse af ballastvandkonventionen og de i kapitel 6 foreslåede bestemmelser om håndtering af ballastvandkonventionen skal læses i overensstemmelse med reguleringen i den danske havmiljølov, se derfor endvidere bemærkningerne til forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet og lov om miljøbeskyttelse, jf. 2010/1 LSF 164.

##### 6.8.2.1. Konventionens ikrafttrædelse, indfasning af reglerne og forbehold

Når ballastvandkonventionen træder i kraft, vil konventionens krav om behandling af ballastvand blive indfaset gradvist. Til dette formål indeholder konventionen detaljerede regler, der angiver, fra hvilket tidspunkt de enkelte skibe skal overholde kravene til behandling af ballastvand. Tidspunktet for, hvornår det enkelte skib bliver omfattet af behandlingskravene, afhænger af byggeår og kapaciteten af skibets ballastvandstanke. Den trinvis indfasning af behandlingsstandarder fremgår af konventionens regel B-3, hvoraf det fremgår, at skibets alder og ballastvandskapacitet er afgørende for, fra hvilket tidspunkt skibet skal overholde konventionens behandlingsstandard. Denne regel (B-3) blev dog ændret i december 2013, da FN's søfartsorganisation (IMO) vedtog resolution A.1088(28), som ændrer ballastvandkonventionens datoer for, hvornår skibe skal rense deres ballastvand. Baggrunden for denne resolution er, at man må indse, at konventionens ikrafttræden vil ske på et senere tidspunkt, end man forventede, da konventionsteksten og regel B-3 blev affattet i 2004. Man er således i "tidsnød" i forhold til tidsrammen for skibenes installering af ballastvandbehandlingsanlæg. Juridisk kan man ikke ændre i konventionen, før denne er trådt i kraft, men vedtagelse af en resolution er den almindelige fremadgangsmåde i FN's søfartsorganisation (IMO). Resolutionen er således en politisk tilkendegivelse om, at man vil ændre konventionen, når denne træder i kraft.

På samme måde, som der skete ved indførelsen af ballastvandregerne i dansk ret (lov nr. 423 af 10. maj 2011 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet og lov om miljøbeskyttelse), bemærkes det, at det ikke er hensigten, at lovforslagets foreslåede bestemmelser om behandling af ballastvand skal kunne indebære ekspropriation over for de berørte parter, jf. grundlovens § 73. Dette er ligeledes bemærket i bemærkningerne til forslag til inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet (gældende i søterritoriet), hvor det anføres, at kravene om behandling af ballastvand tidligst skal overholdes 3 år fra inatsisartutlovens ikrafttræden. For at sikre ensartede regler inden for søterritoriet og i den eksklusive økonomiske vil der ved udarbejdelsen af de nærmere regler om behandling af ballastvand i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland blive fastsat en overgangsordning, der er tidsmæssigt overens for alle grønlandske skibe og skibe, der sejler i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland eller på søterritoriet.

##### 6.8.2.2. Behandling af ballastvand

Der er forskellige behandlingsmetoder: Udskiftning, behandling og anvendelse af andre metoder.

Udskiftning af ballastvand er en metode til at forebygge overførsel af invasive arter fra et havområde til et andet. Metoden er dog mindre effektiv end egentlig behandling af ballastvand. Ved udskiftning udnyttes det, at der ofte er stor forskel på saltholdigheden i det vand, organismene normalt lever i og optages med, og det vand, de udtømmes i. Denne forskel i saltholdigheden vil ofte virke dræbende på organismen. Udskiftning af ballastvand betyder, at skibet udtømmer ubehandlet

ballastvand så langt fra land, at risikoen for overførsel af invasive arter begrænses. Ifølge konventionens regel B-4 må ubehandlet ballastvand som udgangspunkt kun udtømmes mindst 200 sømil fra land (målt fra basislinjen) i en havdybde over 200 meter. Regel B-4, pkt. 2, giver endvidere mulighed for at udpege såkaldte udskiftningsområder, hvorved forstås et afgrænset område, som en part har udpeget, hvor det er tilladt at foretage udskiftning af ubehandlet ballastvand, selvom afstandskravene ikke er opfyldt.

Behandling (rensning) af ballastvand vil sige, at de invasive arter fjernes fra ballastvandet, inden det udtømmes i havet igen. Behandlingen skal foregå ved anvendelse af et typegodkendt anlæg til behandling af ballastvand og kan foregå med eller uden anvendelse af aktive stoffer. Se bemærkningerne til de foreslåede §§ 16-18.

Ballastvandkonventionen giver også mulighed for, at konventionens krav kan opfyldes ved anvendelse af andre metoder end udskiftning og behandling. Sådanne andre metoder skal dog yde mindst samme beskyttelse som udskiftning eller behandling. Herudover skal principperne, der anvendes i den anden metode, være godkendt af IMO's komité til beskyttelse af havmiljøet (MEPC). Endelig giver konventionen mulighed for, at skibe kan aflevere ballastvandet til et modtageanlæg uden for skibet (regel B-3, pkt. 6).

Ved visse nødsituationer vil konventionens krav til behandling af ballastvand ikke finde anvendelse, jf. konventionens regel A-3. Bestemmelserne finder anvendelse uanset, om der er tale om udskiftning, behandling eller anvendelse af andre ballastvandbehandlingsteknologier. Kravet om behandling af ballastvand skal således ikke overholdes i situationer, hvor udtømning af ballastvand og sedimenter er nødvendig til sikring af et skibs eller besætnings sikkerhed, hvor utilsigtet udtømning af ballastvand og sedimenter skyldes skade på skibet eller dets udstyr, såfremt alle rimelige forholdsregler er truffet til forebyggelse eller begrænsning af udtømningen, eller hvor udtømningen af ballastvand og sedimenter sker for at forhindre eller begrænse anden forurening fra skibet.

Udover ovenfor nævnte bestemmelser om nødsituationer indeholder konventionens regel A-3 en række yderligere undtagelser, der sigter på situationer, hvor optagning og udtømning af ubehandlet ballastvand ikke vurderes at indebære nogen risiko. Konventionen giver mulighed for, at udtømning af ubehandlet ballastvand kan finde sted, hvis optagelsen og udtømningen af det samme ballastvand sker, når skibet befinder sig på åbent hav. Endelig er optagning og efterfølgende udtømning af ubehandlet ballastvand fra et skib i samme område tilladt, medmindre der i skibets tanke er sket sammenblanding af ballastvand fra forskellige områder.

Ydermere undtages visse typer af skibe helt fra reglerne om ballastvand, f.eks. skibe der har en samlet længde på mindre end 50 meter og med maksimalt 8 kubikmeter ballastvandskapacitet, og som udelukkende anvendes til fritidsaktiviteter eller konkurrence, eller som hovedsagligt bruges til eftersøgning og redning. Endvidere er udgangspunktet, at skibe, der udelukkende opererer på farvande, som er under en parts jurisdiktion og på åbent hav, heller ikke er omfattet af reglerne om ballastvand, medmindre det pågældende land bestemmer andet. Udgangspunktet er således, at et skib, der alene sejler i det grønlandske søterritorium, i den eksklusive økonomiske zone eller på åbent hav, som udgangspunkt ikke vil være omfattet af reglerne om ballastvand. Dog kan andet bestemmes, såfremt dette findes nødvendigt, herunder i henhold til beskyttelsen af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone.

Det foreslås i lovforslaget, at miljø- og fødevarerministeren bemyndiges til at fastsætte regler om behandling af ballastvand. Konventionens krav til behandling af ballastvand, herunder reglerne om metoderne til behandling (uden aktive stoffer, med aktive stoffer og ved brug af andre metoder), foreslås fastsat i en bekendtgørelse med hjemmel i den foreslåede § 17, stk. 2. Det betyder bl.a., at konventionens behandlingskrav som beskrevet i regel D-2 vil blive anvendt.

Hjemlen i den foreslåede § 17, stk. 2, foreslås bl.a. anvendt til at fastsætte regler om, at udtømning af ubehandlet ballastvand er tilladt, når formålet hermed er at forhindre eller begrænse anden forurening fra skibet, idet en sådan nødsituation ikke vurderes at være omfattet af lovforslagets § 49, der omhandler en række andre nødsituationer. Hjemlen vil endvidere blive anvendt til at fastsætte nærmere regler om, i hvilke andre situationer der kan undtages fra behandlingskravene, samt at visse skibe helt kan undtages fra reglerne om ballastvand.

#### *6.8.2.3. Typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand*

I henhold til konventionen skal anlæg til behandling af ballastvand opfylde en række krav, inden de kan typegodkendes (regel D-3). Selve typegodkendelsen af anlæg til behandling af ballastvand skal ifølge konventionen foretages af en national myndighed, i overensstemmelse med den af IMO udarbejdede retningslinje G8 om typegodkendelse.

Anlæg til behandling af ballastvand, der anvender aktive stoffer, skal ligeledes typegodkendes af en national myndighed, men en sådan typegodkendelse forudsætter tillige, at IMO i overensstemmelse med retningslinje G9 har vurderet, at anlæggets brug

af aktive stoffer er miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarligt. IMO's vurdering tager ikke stilling til, om anlæg, der bruger aktive stoffer, rent faktisk er i stand til at opfylde konventionens behandlingsstandarder. Det er alene den nationale myndighed, der foretager denne vurdering.

Det foreslås i lovforslagets § 18, stk. 1, at miljø- og fødevareministeren meddeler typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand, for så vidt angår anlæggets evne til at leve op til behandlingskravene i konventionens regel D-2. Den del af typegodkendelsen, der vedrører søfartsforhold, herunder sikkerhed, varetages af Søfartsstyrelsen med hjemmel i lov om sikkerhed til søs. Det foreslås i § 18, stk. 2, at ministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om typegodkendelse i henhold til § 18, stk. 1.

#### *6.8.2.4. Dispensation og klageadgang*

Ballastvandkonventionen giver mulighed for, at parterne under visse nærmere beskrevne betingelser kan give skibe dispensation fra konventionens krav om udskiftning eller behandling af ballastvand. Adgangen til at opnå dispensation er begrænset til skibe i fast rutefart (regel A-4). Dispensationen kan højst gives for en periode på 5 år. Tildeling af dispensation skal ske på baggrund af IMO's retningslinjer, som bl.a. stiller krav om gennemførelse af en risikovurdering. En risikovurdering skal bl.a. indeholde oplysninger om de berørte havnes og områdets evt. invasive arter, og risikoen for overførsel af uønskede arter mellem de områder, der ønskes dispensation for, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 17, stk. 3.

Der foreslås indført en bemyndigelse i § 17, stk. 3, for miljø- og fødevareministeren til at fastsætte regler om adgangen til at dispensere fra kravene til behandling af ballastvand. Udmøntningen af denne hjemmel vil ske i en bekendtgørelse, der vil følge IMO's retningslinjer for risikovurdering og meddelelse af dispensationer. Dispensationer vil alene gives efter dette lovforslag, såfremt skibet har anløb i et område, der er beliggende i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

Ved lovforslaget foreslås der indsat klageadgang vedrørende afgørelser om dispensation for behandling af ballastvand. Det foreslås at klager over disse afgørelser skal ske til Natur- og Miljøklagenævnet. En tilsvarende klageadgang over afgørelser om dispensation vedr. ballastvand er også indeholdt i den danske havmiljølov og sker ligeledes til Natur- og Miljøklagenævnet. Antallet af ansøgninger om dispensationer forventes at være begrænset på grund af dispensationsbestemmelsens anvendelsesområde, hvorefter antallet af klager over afgørelser om dispensation tilsvarende vil være begrænset.

Man kan ikke klage til Natur- og Miljøklagenævnet efter den gældende havmiljøanordning. I forbindelse med lovforslagets ikrafttrædelse sættes lov om Natur- og Miljøklagenævnet således i kraft for Grønland ved kongelig anordning. Den kongelige anordning om ikrafttræden af lov om Natur- og Miljøklagenævnet vil tilpasse loven med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger og vil indeholde nærmere regler om behandling af klagesager efter lovforslaget. Det er alene klager over afgørelser om dispensation for behandling af ballastvand, jf. lovforslagets § 17, stk. 3, der vil blive behandlet af Natur- og Miljøklagenævnet.

De foreslåede bestemmelser om klageadgang findes i lovforslagets kapitel 15.

### 6.9. Særlig 5-årig forældelsesfrist

#### *6.9.1. Gældende ret*

I modsætning til den danske straffelov indeholder kriminalloven for Grønland (lov nr. 306 af 30. april 2008, herefter kriminalloven) ikke forældelsesfrister, men kriminallovens § 21 indeholder påtalefrister, dvs. frister for, hvornår anklagemyndigheden har adgang til at rejse påtale for en lovovertrædelse.

Det følger af kriminallovens § 21, stk. 1, nr. 1, at der for fysiske personer som udgangspunkt gælder en 2-årig påtalefrist i sager, hvor der alene kan idømmes bøde eller konfiskation. Ved lovovertrædelser, hvor der kan idømmes foranstaltninger, finder kriminallovens § 21, stk. 1, nr. 2, anvendelse, hvorefter påtalefristen beror på en konkret vurdering af, om der er forløbet så lang tid, at der ikke længere skønnes at være forudsætninger for at iværksætte foranstaltninger.

Den 2-årige påtalefrist gælder dog ikke for juridiske personers kriminalretlige ansvar, jf. kriminallovens § 21, stk. 2. Juridiske persons kriminalretlige ansvar vil således altid være omfattet af den påtalefrist, der er angivet i kriminallovens § 21, stk. 1, nr. 2, hvorefter der skal foretages en konkret afvejning ved overvejelser om påtale.

Efter den gældende havmiljøanordning er udgangspunktet bødestraf, hvorefter den 2-årige forældelsesfrist normalvis vil finde anvendelse, men dog alene for fysiske personer. Ved juridiske personers overtrædelser, samt ved skærpende omstændigheder, som angivet i havmiljøanordnings § 43, stk. 3, og § 44, stk. 3, kan der dog ske idømmelse af foranstaltninger efter kriminalloven. I disse tilfælde vil kriminallovens § 21, stk. 1, nr. 2, finde anvendelse.

### 6.9.2. Lovforslagets ordning

Det foreslås, at der indføres en særlig forældelsesfrist på 5 år for visse overtrædelser af lovforslaget. Baggrunden for dette er, at der kan opstå "skjulte" lovovertrædelser, som først opdages på et langt senere tidspunkt, herunder ved ulovlig udtømmning af olie og affald, og ulovlig dumpning af stoffer eller materialer m.v. Det bemærkes, at de almindelige regler om forældelse i øvrigt finder anvendelse ved overtrædelse af lovforslaget, jf. kriminallovens kap. 6.

Ved lov nr. 1401 af 27. december 2008 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet blev der indsat en tilsvarende 5-årig forældelsesfrist i den danske havmiljølov. Bestemmelsen er indeholdt i den danske havmiljølovs § 60.

Lovforslagets forslag om en særlig 5-årig forældelsesfrist vil endvidere sikre overensstemmelse med havmiljøreguleringen inden for søterritoriet, idet der i forslag til inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet på tilsvarende vis foreslås indført en forældelsesfrist på 5 år for overtrædelse af inatsisartutloven.

Den foreslåede forældelsesfrist er indsat i lovforslagets § 53.

## 7. De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Ansvar for den udøvende virksomhed på havmiljøområdet har siden 2000 ligget hos Forsvarsministeriet. Den udøvende virksomhed omfatter bl.a. modtagelse af indberetninger, undersøgelser af skibe, samt tilsyn med overholdelsen af havmiljøreguleringen. Lovforslaget ændrer ikke i denne retsstilling, hvorfor lovforslaget ikke forventes at medføre øgede økonomiske eller administrative konsekvenser for Forsvarsministeriet, som ikke allerede er pålagt Forsvarsministeriet efter gældende regulering. For væsentlige nye opgaver, som forsvarsministeren måtte blive anmodet om at løse på vegne af miljø- og fødevarerministeren i medfør af denne lov eller bekendtgørelser udstedt i medfør heraf, kompenseres forsvarsministeren økonomisk efter reglerne for prisfastsættelse, jf. budgetvejledningens punkt 2.3.2 om priser ved salg af varer og ydelser.

Forslaget vurderes ikke at have økonomiske konsekvenser for Miljø- og Fødevarerministeriet eller staten. Lovforslaget forventes ikke at pålægge Miljø- og Fødevarerministeriet eller staten nye større administrative opgaver, end der allerede foreligger efter den nuværende regulering. Miljø- og Fødevarerministeriet vil som hidtil have det administrative ansvar for havmiljølovgivningen. Det skal dog bemærkes, at der med lovforslaget indsættes regler om behandling af skibes ballastvand. Miljø- og Fødevarerministeriet vil kunne få mindre administrative opgaver ift. reglerne om håndtering af ballastvand, herunder behandling af ansøgninger om dispensation og om udpegning af udskiftningsområder. Disse administrative opgaver varetages allerede i dag af Naturstyrelsen efter den danske havmiljølov i forhold til danske skibe.

Der er i lovforslaget indsat klageadgang for så vidt angår afgørelser om dispensationer for behandling af ballastvand. Klagerne skal ske til Natur- og Miljøklagenævnet. En tilsvarende klageadgang til Natur- og Miljøklagenævnet over afgørelser om dispensationer vedr. ballastvand er også indeholdt i den danske havmiljølov. Antallet af ansøgninger om dispensationer efter lovforslaget forventes at være stærkt begrænset. Klagesager til Natur- og Miljøklagenævnet vil derfor ligeledes være af stærkt begrænset omfang.

Forslaget vil ikke have administrative eller økonomiske konsekvenser for kommuner eller regioner, idet forslaget alene vedrører Grønland.

## 8. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget vurderes ikke at ville medføre nye økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet lovforslaget f.eks. ikke indeholder regler om gebyr eller afgifter for erhvervet. Lovforslaget vil videreføre den eksisterende regulering af skibsfartserhvervet efter havmiljøanordningen, men samtidig opdatere reguleringen, således at reglerne er i overensstemmelse med gældende internationale standarder. Det vurderes derfor, at lovforslaget ikke vil medføre øgede økonomiske eller administrative konsekvenser for skibsfarten.

Reglerne om behandling af skibes ballastvand medfører, at skibe skal kunne behandle deres ballastvand, hvilket kræver etablering og drift af et behandlingsanlæg om bord på skibet. Reglerne om ballastvand gælder allerede for alle danske skibe uanset, hvor de befinder sig, men dog tidligst fra ballastvandkonventionens ikrafttræden. Lovforslaget har således ingen økonomiske konsekvenser for danske skibe. Grønlandske skibe betragtes som værende danske skibe, når de befinder sig udenfor grønlandsk farvand. Reglerne om ballastvand får virkning for alle grønlandske skibe, når Grønlands Selvstyres eget lovforslag om beskyttelse af havmiljøet i søterritoriet træder i kraft, idet man i dette lovforslag stiller krav om behandling af skibes ballastvand på baggrund af Grønlands Selvstyres forventet tiltræden af ballastvandkonventionen. Reglerne om ballastvand i nærværende lovforslag, der vedrørende EEZ'en gennemføres således samtidig med det grønlandske lovforslag, hvorved alle grønlandske skibe, der sejler igennem søterritoriet skal behandle deres ballastvand. For at sikre, at lovforslagets foreslåede bestemmelser om ballastvand ikke vil indebære ekspropriation over for de berørte parter, jf. grundlovens § 73, er der i

lovforslaget indført en overgangsperiode på 3 år. Dette er tilsvarende indført i selvstyrets lovforslag om beskyttelse af havmiljøet i søterritoriet. For at sikre ensartede regler inden for søterritoriet og i den eksklusive økonomiske zone vil overgangsperioden begynde fra selvstyrets lovforslags ikrafttræden, således at overgangsordningen bliver ens for alle danske og grønlandske skibe og øvrige skibe, der sejler i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland eller i søterritoriet.

Det skal dog bemærkes, at grønlandske skibe, der alene sejler i søterritoriet ved Grønland, den eksklusive økonomiske zone og det åbne hav, som udgangspunkt ikke vil være omfattet af reglerne om ballastvand, hvorfor skibet ikke vil skulle have installeret et behandlingsanlæg. Når ballastvandkonventionen træder i kraft, vil en væsentlig del af verdens farvande være omfattet af reglerne i ballastvandkonventionen, hvorfor et grønlandsk skib, der sejler i disse farvande, skal overholde ballastvandkonventionens regler. De nærmere regler om ballastvand fastsættes i en bekendtgørelse med hjemmel i loven.

Lovforslaget vil, ligesom havmiljøloven, i en vis udstrækning være en rammelov, der bemyndiger miljø- og fødevarerministeren til at gennemføre internationale havmiljøkonventioner via bekendtgørelser. Denne form har vist sig at være hensigtsmæssig, idet den gør det muligt løbende at implementere de meget detaljerede og tekniske regler fra de internationale reguleringer i bekendtgørelser efter loven. Som anført tidligere, tilstræbes der ved lovforslagets ikrafttræden, at fire bekendtgørelser, udover bekendtgørelsen om ballastvand, vil træde i kraft samtidig. Det drejer sig om bekendtgørelse om udtømning af olie, bekendtgørelse om udtømning af affald, bekendtgørelse om indberetninger og bekendtgørelse om kategorisering, klassifikation, transport samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk. Ved ikrafttrædelsen af bekendtgørelserne forventes der alene mindre økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet, idet der vil ske en opdatering af de allerede gældende regler i overensstemmelse med international ret gældende for Grønland. Der vil ved udformningen af reglerne blive lagt vægt på ikke at fastsætte strengere krav end hvad de internationale konventioner kræver. En konkret vurdering af de eventuelle økonomiske eller administrative konsekvenser, som følge af bekendtgørelser, vil ske selvstændigt på tidspunktet for udarbejdelsen af bekendtgørelserne.

#### **9. De administrative konsekvenser for borgerne**

Lovforslaget indeholder ingen nye administrative konsekvenser for borgere. Lovforslaget er primært rettet mod den erhvervs-mæssige aktivitet, som foregår i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

Borgerne vil fortsat være omfattet af indberetningsforpligtelserne, hvorefter der skal ske indberetning, såfremt ejere, brugere eller førere af skibe iagttager væsentlig spild af olie eller skadelige stoffer, eller såfremt der er sket udtømning eller kollision m.v.

#### **10. De miljømæssige konsekvenser**

På grund af de stigende aktiviteter i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, er det essentielt, at havmiljøreguleringen kan håndtere de øgede aktiviteter. Såfremt der sker en olieforurening i havområderne ved Grønland, kan dette få store miljømæssige konsekvenser for havmiljøet.

For at forhindre en eventuel forureningssituation er det endvidere nødvendigt at forebygge og begrænse eventuelle ulovlige udtømminger fra skibe, hvilket vil ske med hjemmel i lovforslagets regulering af aktiviteter i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Ved lovforslagets ikrafttræden forventes det, at fire opdaterede bekendtgørelser og en ny bekendtgørelse (ballastvand) skal træde i kraft samtidigt med lovforslaget, hvorefter det sikres, at reguleringen på området lever op til gældende internationale regler.

Ved udarbejdelsen af lovforslaget er tilsynsforpligtelser og de forskellige håndhævelsesbeføjelser blevet gennemgået og drøftet mellem de ansvarlige myndigheder. Lovforslaget skaber således en tydelig ansvarsfordeling mellem de forskellige myndigheder.

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

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

#### **12. Høring af Grønlands Selvstyre og udtalelse fra Inatsisartut**

[...]

#### **13. Hørte myndigheder og organisationer m.v.**

Et udkast til lovforslag har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

[...]

#### 14. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for staten, regioner og kommuner	Ingen	Mindre administrative konsekvenser for Miljø- og Fødevareministeriet i forhold til reglerne om ballastvand.
Administrative konsekvenser for staten, regionerne og kommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen, Bemærk omkostninger til behandlingsanlæg af ballastvand via det grønlandske lovforslag. Alle grønlandske skibe som kun sejler i grønlandsk søterritorium, EEZ og åbent hav er som udgangspunkt ikke omfattet
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Klar og opdateret regulering	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	



# Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

## Til kapitel 1

Forslaget til *kapitel 1* indeholder bl.a. lovforslagets formålsbestemmelse, bestemmelse om lovforslagets anvendelsesområde, samt en række definitioner på forskellige begreber, der bruges videre i lovforslaget.

### Til § 1

Lovforslagets § 1, stk. 1, angiver lovforslagets formål i bred forstand, mens forslagens stk. 2 og 3 udtrykker lovforslagets formål mere konkret. Bestemmelsen svarer til den gældende havmiljøanordnings § 1.

Det foreslåede stk. 1 angiver som nævnt lovforslagets hovedformål i bred forstand og under inddragelse af bæredygtighedsprincippet. Samfundsudviklingen skal ske på et bæredygtigt grundlag, således at den menneskelige udnyttelse og påvirkning af havet og dets ressourcer ikke vil forhindre den nuværende eller fremtidige anvendelse af havet og dets ressourcer.

Det foreslåede stk. 2 svarer til § 1, stk. 2, i lov om beskyttelse af havmiljøet (herefter havmiljøloven). Det angives, at formålet med lovforslaget er at regulere aktiviteter med henblik på at forebygge og begrænse forurening og anden uønsket påvirkning af natur og miljø i den økonomiske eksklusive zone, herunder særligt havmiljøet. Støj, fart, frekvensen af gennemsejlinger i et område og andre uønskede påvirkninger af naturen og miljøet, herunder havmiljøet, er også omfattet af lovforslagets regulering.

Der foreslås i stk. 2, nr. 1-4, en række "beskyttelseskriterier", som skal underlægges en bred fortolkning ved beskrivelse af lovforslagets formål.

Med stk. 2 foreslås endvidere en præcisering af omfanget af opsamlingsbestemmelsen i lovforslagets § 25. Mens de foreslåede bestemmelser i lovforslagets kapitel 2-10 regulerer udledning, dumping, afbrænding og anden bortskaffelse af stoffer og materialer, kan der med hjemmel i den foreslåede bestemmelse i § 25 fastsættes regler om andre aktiviteter med det formål at forebygge og begrænse forurening og anden uønsket påvirkning af natur og miljø.

Efter den foreslåede bestemmelse i stk. 3 skal lovforslaget endelig sikre opretholdelsen af et beredskab til indsats mod forurening på havet, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 6.6. og bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 26.

### Til § 2

Lovforslagets § 2 angiver lovforslagets anvendelsesområde.

Som beskrevet i de almindelige bemærkninger, overtog Grønlands Selvstyre (daværende hjemmestyre) den 1. januar 1993 miljøbeskyttelse vedrørende havmiljøet i søterritoriet ved Grønland, dvs. fra basislinjen ud til 3-sømilsgrensens. Havmiljøet i søterritoriet reguleres på nuværende tidspunkt af landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 beskyttelse af havmiljøet.

Som foreslået i stk. 1 omfatter lovforslaget derfor alene den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, som er nærmere defineret i lovforslagets § 5 og bemærkningerne hertil.

Danske og grønlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, samt danske og grønlandske luftfartøjer, der befinder sig på eller over den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, er omfattet af lovforslaget. Et grønlandsk skib er et dansk skib, der er hjemmehørende i Grønland. Hvilke regler, der finder anvendelse for danske og grønlandske skibe uden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland er beskrevet nærmere i afsnit 6.1. i de almindelige bemærkninger.

Udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, er også omfattet af lovforslaget, men alene i det omfang det er foreneligt med international ret. I dette lovforslag anses færøske skibe som udenlandske skibe. Lovforslaget omfatter endvidere udenlandske skibe, der befinder sig uden for den eksklusive økonomiske zone, men også alene i det omfang det er foreneligt med international ret, som beskrevet i de almindelige bemærkninger afsnit 6.1.

Det foreslåede *stk. 2* undtager visse statsskibe fra lovforslagets anvendelsesområde. Dette er i overensstemmelse med MARPOL-konventionens artikel 3, stk. 3. Sådanne skibe skal dog bestræbe sig på at overholde lovforslagets bestemmelser, såfremt det er muligt.

Efter det foreslåede *stk. 3* er skibe, der udelukkende benyttes til fritidsformål, ikke omfattet af lovforslagets bestemmelser om kloakspildevand og indberetning. Ved anvendelsen af beføjelserne i de foreslåede kapitler 2 (olie), 6 (ballastvand og sediment), 7 (kloakspildevand), 8 (affald) og 10 (anden forurening) kan miljø- og fødevareministeren efter forhandlinger med Naalakkersuisut fastsætte særlige regler for lystfartøjer.

Sejl- og motorbåde m.v., der udlejes som lystfartøjer, anses som lystfartøjer, så længe de udelukkende benyttes til fritidsformål.

Det foreslåede *stk. 4* afgrænser lovforslagets anvendelsesområde som følge af, at Grønlands Selvstyre har overtaget råstofområdet, herunder råstofrelateret havmiljø, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 4. Bestemmelsen tydeliggør, at beskyttelsen af havmiljøet ikke omfatter råstofrelaterede havmiljøforhold, som er grønlandsk kompetence og reguleres af Grønlands Selvstyre.

Som noget nyt foreslås det i bestemmelsens *stk. 5*, at lovforslaget endvidere finder anvendelse på aktiviteter, som foregår på is i den eksklusive økonomiske zone, uanset om der er tale om skibs- eller luftfartøjsbaserede aktiviteter, eller andre aktiviteter. Således vil forurenende aktiviteter, der foregår på isen, såsom bortskaffelse af stoffer og materialer på isen eller gennem huller i isen, være omfattet af lovforslaget, i det omfang disse aktiviteter ville være omfattet af lovforslaget, hvis de fandt sted fra et skib eller et luftfartøj. Formålet med bestemmelsen er at sikre, at sådanne aktiviteter, der kan tænkes at forurene havet på samme måde som skibs- og luftfart, ikke efterlades uregulerede, alene fordi de foregår på isen i den eksklusive økonomiske zone og ikke involverer skibe eller luftfartøjer.

#### Til § 3

Lovforslagets § 3 er identisk med § 4 i den gældende havmiljøanordning.

Med bestemmelsen i *stk. 1* foreslås, at en række andre miljøpolitiske principper (udover det overordnede bæredygtighedsprincip, som nævnt i lovforslagets § 1) - mindst forurenende teknologi, bedst mulige forureningsbegrænsende foranstaltninger, renere teknologi og forsigtighedsprincippet - skal være rettesnor for lovens administration og for anvendelsen af lovens bemyndigelser. Principperne vil hovedsageligt have deres selvstændige betydning i forbindelse med overvejelser om generel regulering på områder, som ikke er konventionsbestemte.

Det foreslåede *stk. 2* angiver, at der ved bedømmelsen af omfanget og arten af de forebyggende foranstaltninger og ved imødegåelsen af forurening særligt skal lægges vægt på de ydre omgivers beskaffenhed og den sandsynlige indvirkning, forureningen vil have på disse. Endvidere skal der lægges vægt på det kredsløb, som stofferne og materialerne gennemløber, med henblik på at begrænse spild af ressourcer mest muligt.

Det bemærkes, at bestemmelsen ikke tilsigter at være udtømmende i forhold til de afvejninger, der skal foretages på miljøområdet. Således kan f.eks. økonomiske hensyn, tekniske hensyn, sikkerhedsmæssige hensyn, væsentligheds- og proportionalitetsvurderinger også indgå i disse afvejninger.

Det bemærkes endvidere, at det ikke er hensigten med bestemmelsen at tilsidesætte princippet om ensartede krav til skibe på baggrund af internationale vedtagelser, og der kan således ikke med henvisning til bestemmelsen fastsættes ensidige regler for grønlandske eller danske skibe.

#### Til § 4

Lovforslagets § 4 indeholder definitionerne på en række begreber, der anvendes videre i lovforslaget.

Det foreslåede *stk. 1* definerer begrebet "udtømning", der relaterer til udledning, udflydning eller bortskaffelse af stoffer og materialer fra den normale drift af skibe. Her tænkes bl.a. på stoffer eller materialer, der enten er nødvendige for skibets drift, eller som tages ombord som sædvanlig last.

Begrebet "dumpning" defineres i det foreslåede *stk. 2*. Det skal hertil bemærkes, at bortskaffelse i havet omfatter bortskaffelse såvel på havbunden som under havbunden.

Det foreslås i *stk. 3*, at anbringelse i havet af stoffer eller materialer med et andet formål end bortskaffelse ikke anses som udtømning eller dumpning. Anbringelsen skal reelt have et andet formål end bortskaffelse, dvs. der må ikke blot være tale om skjult affaldsbortskaffelse. Endvidere kan efterladelse på eller i havbunden af platforme eller andre anlæg til brug for råstofaktiviteter heller ikke anses som dumpning eller udtømning.

Ved begrebet "afbrænding" forstås bortskaffelse på havet ved termisk destruktion, jf. det foreslåede *stk. 4*.

I det foreslåede *stk. 5* defineres begrebet skib. Bestemmelsen findes ikke i den gældende havmiljøanordning, men begrebet svarer i det væsentligste til forståelsen af skib i henhold til gældende ret. Begrebet skib skal i henhold til *stk. 5* forstås i bred forstand. Som eksempler nævnes i lovforslaget hydrofoilbåde, luftpudefartøjer, undervandsfartøjer, flydende platforme og flydende materiel. Imidlertid er en lang række andre fartøjer ligeledes omfattet, f.eks. sejl- og motorbåde, flydende indretninger, flydende lagringsenheder (FSO'er) og flydende produktions-, lagrings- og afskibningsenheder (FPSO'er). Med flydende platforme i lovteksten tænkes også på flydende platforme, der bugseres eller forhales. Det bemærkes, at loven ikke omfatter skibe, herunder undervandsfartøjer, flydende indretninger, flydende lagringsenheder (FSO'er), flydende platforme, flydende produktions-, lagrings- og afskibningsenheder (FPSO'er), andre flydende anlæg og andet flydende materiel, som anvendes i forbindelse de i § 2, *stk. 4* nævnte aktiviteter jf. de almindelige bemærkninger afsnit 4.

#### Til § 5

Lovforslagets § 5 indeholder definitionerne på forskellige havområder ved Grønland.

Det foreslåede *stk. 1* indeholder definitionen af "den eksklusive økonomiske zone ved Grønland". Definitionen er identisk med definitionen i den gældende havmiljøanordnings § 6, *stk. 3*. Den eksklusive økonomiske zone er defineret i bekendtgørelse nr. 1020 af 20. oktober 2004 om den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, jf. kongelig anordning nr. 1005 af 15. oktober 2004 om ikrafttræden for Grønland af lov om eksklusive økonomiske zoner (lov nr. 411 af 22. maj 1996).

Den eksklusive økonomiske zone måles fra basislinjen, men omfatter alene havområdet uden for søterritoriet, dvs. 3 sømil fra basislinjen og indtil 200 sømil ud fra basislinjen. Den eksklusive økonomiske zone er visse steder begrænset af andre landes havområder.

Den gældende havmiljøanordning indeholder ikke en definition af søterritoriet ved Grønland. Idet søterritoriet grænser op til den eksklusive økonomiske zone, er det fundet hensigtsmæssigt at indsætte en sådan definition, hvilket sker ved den foreslåede bestemmelses *stk. 2*. Søterritoriet ved Grønland er defineret i kongelig anordning nr. 191 af 27. maj 1963 om afgrænsning af søterritoriet ved Grønland, som ændret ved kongelig anordning nr. 636 af 6. september 1991 og kongelig anordning nr. 1004 af 15. oktober 2004.

Søterritoriet ved Grønland er 3 sømil (5.556 m) målt fra basislinjen og består af det indre og ydre territoriale farvand. Bestemmelsens *stk. 3* indeholder definitionen på det ydre territoriale farvand.

Lovforslaget indeholder ikke en definition på det indre territoriale farvand, idet dette ikke er omfattet af lovforslagets anvendelsesområde. Det bemærkes dog, at der ved indre territorielt farvand forstås de vandområder, såsom havne, havneindløb, bugter m.v., der er beliggende inden for basislinjen.

Som tidligere nævnt omfatter lovforslaget alene den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, mens beskyttelsen af havmiljøet i søterritoriet (ydre og indre territorielt farvand) blev hjemtaget af Grønlands Selvstyre (daværende hjemmestyre) i 1993 og reguleres i inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet.

#### Til § 6

Lovforslagets § 6 er identisk med den gældende havmiljøanordnings § 6, *stk. 1* og 2.

Det foreslåede *stk. 1* indeholder definitionen af "nærmeste kyst" på baggrund af MARPOL-konventionen. Udtrykket er ikke direkte anvendt i lovforslaget, men forventes at blive brugt i bekendtgørelser, der udstedes med hjemmel i lovforslaget. Det er som hovedregel basislinjen, der anses for "nærmeste kyst".

Bestemmelsens *stk. 2* indeholder en bemyndigelse, således at miljø- og fødevareministeren til opfyldelse af internationale aftaler kan fastsætte regler om, hvad der forstås ved nærmeste kyst.

#### Til § 7

Lovforslagets § 7 er identisk med § 7 i den gældende havmiljøanordning.

Nærværende lovforslag omfatter som nævnt alene den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Den foreslåede bestemmelse indeholder en bemyndigelse, hvorefter miljø- og fødevarerministeren til opfyldelse af internationale aftaler kan bestemme, at et havområde er et særligt havområde. Der vil i internationalt regi forhandles om, hvorvidt man internationalt skal udpege visse havområder i det Arktiske som særlige havområder, hvor strengere regler vil finde anvendelse, enten på baggrund af MARPOL-konventionen eller Polarkoden.

I MARPOL-konventionen er visse havområder fastlagt som "særlige havområder", hvor det under hensyn til områdets oceanografiske og økologiske forhold og dets særlige trafik er fundet nødvendigt at indføre særlige bestemmelser til beskyttelse af havmiljøet.

MARPOL-konventionen fastsætter forskellige regler for, hvorledes et havområde bliver "effektivt" som "særligt havområde", og ikrafttrædelsestidspunkterne kan ikke altid forudses. Det er derfor mest hensigtsmæssigt at fastsætte reglerne i bekendtgørelsesform, efterhånden som det bliver aktuelt. Følgende havområder er på nuværende tidspunkt i en eller flere af MARPOL-konventionens bilag udpeget som "særligt havområde": Middelhavsområdet, Østersøområdet, Sortehavet, Rødehavet, Golfområdet, Adenbugten, Nordsøområdet, det antarktiske område, de nordvest europæiske havområder, Oman-området i det Arabiske Hav, sydlige sydafrikanske farvande og det caribiske område.

#### *Til § 8*

Lovforslagets § 8 foreslås indsat i lovforslaget som ny bestemmelse på baggrund af havretskonventionens art. 234, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 5.2.

Det foreslåede *stk. 1* giver miljø- og fødevarerministeren hjemmel til at udpege områder i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland som "isdækkede områder". Isdækkede områder skal forstås i overensstemmelse med havretskonventionens art. 234, således at de udpegede områder er havområder, hvor særligt strenge klimatiske forhold og tilstedeværelsen af is, som dækker sådanne områder det meste af året, skaber forhindringer eller usædvanlige farer for sejladsen, og hvor forurening af havmiljøet vil kunne forårsage betydelige skade på eller uoprettelig forstyrrelse af den økologiske balance.

Selve udpegningen af de isdækkede områder vil ske efter en nærmere undersøgelse af behovet for en sådan udpegnings og på grundlag af undersøgelser af de faktiske forhold i områderne, herunder tilstedeværelsen af is. Ved tilstedeværelse af is "det meste af året" forstås et havområde, hvor der er is i over 6 måneder af året. Udpegningen af havområderne vil ske på bekendtgørelsesniveau.

Formålet med udpegningen er at identificeret havområder, hvor særligt strenge klimatiske forhold og tilstedeværelsen af is, som dækker sådanne områder det meste af året, skaber forhindringer eller usædvanlige farer for sejladsen, og hvor forurening af havmiljøet vil kunne forårsage betydelige skade på eller uoprettelig forstyrrelse af den økologiske balance. De fysiske forhold i disse havområder gør, at det kan være nødvendigt at fastsætte særlige regler til beskyttelsen af havmiljøet i disse havområder. Derfor foreslås det i bestemmelsens *stk. 2*, at miljø- og fødevarerministeren bemyndiges til at fastsætte særlige regler i disse isdækkede områder, som anses nødvendige for at sikre beskyttelsen af havmiljøet i disse særligt udsatte havområder. Disse regler vil være ikkeforskelsbehandlede og gælde ens for alle skibe, dvs. både for danske og grønlandske skibe samt udenlandske skibe, i de isdækkede områder. Som eksempel på en bestemmelse, der alene vil gælde i isdækkede områder henvises til lovforslagets § 56, stk. 7.

#### ***Til kapitel 2***

Det foreslåede *kapitel 2* indeholder bestemmelser om udtømning af olie fra skibe. Reglerne har baggrund i MARPOL-konventionens bilag I.

#### *Til § 9*

Lovforslagets § 9 er identisk med § 8 i den gældende havmiljøanordning.

Den foreslåede bestemmelse definerer begreberne "olie" og "olietankskib". I lovforslagets forstand omfatter begrebet olie enhver blanding, der indeholder olie, jf. det foreslåede *stk. 1*. Olietankskib defineres som et skib, der er indrettet til at transportere olie, eller som transporterer olie i bulk, jf. det foreslåede *stk. 2*. Definitionen bygger på MARPOL-konventionens bilag 1 og skal forstås i overensstemmelse hermed.

Animalske og vegetabiliske olier reguleres dog efter reglerne i lovforslagets kapitel 3 om flydende stoffer, som transporteres i bulk.

#### *Til § 10*

Lovforslagets § 10 svarer til den gældende havmiljøanordnings § 9, men omfatter ikke råstofrelaterede havmiljøforhold, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 4.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 1*, at udtømning af olie kun må finde sted i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af *stk. 2*.

Det foreslåede *stk. 2* indeholder en bemyndigelse for ministeren til at fastsætte nærmere regler om udtømning af olie. Disse regler vil blive fastsat i overensstemmelse med MARPOL-konventionens bilag I og vil bl.a. omfatte regler om, hvordan udtømningen skal foregå, herunder at udtømningen skal ske under anvendelse af godkendte systemer, og regler om hvilke mængder, der må udtømmes.

Det tilstræbes, at der ved lovforslagets ikrafttrædelse, udstedes en ny bekendtgørelse for Grønland om udtømning af olie i overensstemmelse med de gældende internationale regler om udtømning af olie. Denne bekendtgørelse vil erstatte den gældende bekendtgørelse om udtømning af olie (bekendtgørelse nr. 485 af 15. juni 1999).

#### *Til kapitel 3*

Det foreslåede *kapitel 3* indeholder bestemmelser vedrørende flydende stoffer, der transporteres i bulk, samt regler om tankskyllevand. Disse regler har baggrund i MARPOL-konventionens bilag II.

#### *Til § 11 og § 12*

De foreslåede bestemmelser i § 11 og § 12 svarer til §§ 10-12 i den gældende havmiljøanordning, men indeholder også regler om ballastvand.

Definitionen af flydende stoffer i den foreslåede bestemmelse i § 11 bygger på MARPOL-konventionens bilag II og medfører, at f.eks. gasarten buthan og ammoniak vil blive betragtet som luftarter, når temperaturen 37,8 C lægges til grund.

Med § 12 foreslås, at udtømning af flydende stoffer, som transporteres i bulk, alene må udtømmes i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i medfør af lovforslagets § 12.

Hidtil har man lovligt kunne udtømme uforurenat ballastvand, hvorved forstås ballastvand, der ikke indeholder lastrester, olie eller lignende, og som har været ført i tanke, som alene anvendes til føring af ballastvand. Med indførelsen af reglerne om ballastvand indsnævres definitionen af flydende stoffer således, at vand fremover ikke vil være omfattet heraf, jf. definitionen i den foreslåede § 11. Som konsekvens heraf er der heller ikke længere et behov for at undtage vand fra forbuddet mod udtømning af flydende stoffer, jf. forslaget § 12. Ændringerne muliggør en særskilt regulering af ballastvand, jf. de foreslåede bestemmelser om ballastvand i lovforslagets §§ 16-18.

Det skal dog bemærkes, at der ikke ændres på de gældende regler for udtømning af ballastvand, der indeholder lastrester, olie eller lignende. Således vil f.eks. udtømning af olieholdigt ballastvand stadig være underlagt lovforslagets bestemmelser om udtømning af olie, jf. lovforslagets § 10. Dog vil fremtidig udtømning af forurenat ballastvand både skulle opfylde kravene om udtømning af f.eks. olie, og de nye krav om udtømning af ballastvand, der forventes fastsat med hjemmel i den foreslåede § 17, *stk. 2*.

I § 12 foreslås det, at miljø- og fødevarerministeren til opfyldelse af internationale aftaler bemyndiges til at fastsætte regler om klassifikation af flydende stoffer og om udtømning af skadelige flydende stoffer, hvilket vil ske i overensstemmelse med reglerne i MARPOL-konventionen bilag II.

MARPOL-konventionen inddeler skadelige flydende stoffer, som transporteres i bulk, i kategorierne X, Y, Z og andre stoffer, graderet efter stoffernes skadevirkning på det marine miljø m.v., således at kategori X omfatter de skadeligste stoffer og kategori Z omfatter de mindre farlige, men dog skadelige stoffer.

Bekendtgørelse nr. 166 af 1. april 1987 om klassifikation og kategorisering samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk, er sat i kraft for Grønland. Det forventes, at der ved lovforslagets ikrafttræden vil blive udstedt en ny bekendtgørelse indeholdende de opdaterede regler på området. MARPOL-konventionens kategorisering af stoffer ændres og ajourføres løbende. Bekendtgørelsen forventes at indeholde bestemmelser om, hvor og under hvilke forhold udtømning af stoffer under de forskellige kategorier må finde sted.

#### *Til § 13*

Lovforslagets § 13 er identisk med § 13 i den gældende havmiljøanordning.

Det foreslås i § 13, at miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om losning og udtømning af tankskyllevand og om kontrol med overholdelse af bestemmelserne, herunder om udpeging og bemyndigelse af personer, der skal udføre kontrollen.

Reguleringen af udtømning af tankskyllevand er hidtil foretaget ved bekendtgørelse nr. 166 af 1. april 1987 om klassifikation og kategorisering samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk, som nævnt i bemærkningerne til lovforslagets § 12.

De øvrige forhold vedrørende tankskyllevand er reguleret i Søfartsstyrelsens regler, jf. kapitel XXII i bekendtgørelse nr. 491 af 13. maj 2014 om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, skibes bygning og udstyr m.v.

Der forventes således ikke ved lovforslagets ikrafttræden at blive fastsat yderligere regler vedrørende tankskyllevand, men bestemmelsen foreslås, således at der er fortsat er hjemmel til at udstede bekendtgørelse indeholdende de opdaterede regler om tankskyllevand i henhold til havmiljølovgivningen.

#### **Til kapitel 4**

##### *Til § 14*

Lovforslagets § 14 er identisk med § 14 i den gældende havmiljøanordning.

Med § 14 foreslås det, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at fastsætte regler om transport af de omfattede stoffer samt regler om varsling og pligten til at afgive oplysninger om lastens indhold. Bestemmelsen giver bl.a. mulighed for at gennemføre bestemmelser fra MARPOL-konventionens bilag III om transport af skadelige stoffer i emballeret form. Ved skadelige stoffer forstås stoffer, som er identificeret som skadelige for havmiljøet efter den internationale maritime farligt gods kode (IMDG-koden).

I Meddelelse D fra Søfartsstyrelsen (teknisk forskrift for skibe bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart), jf. bekendtgørelse nr. 556 af 26. maj 2011, er der fastsat regler om skibes transport af stoffer og materialer i emballeret form.

Nærværende bemyndigelse forventes ikke udnyttet ved lovforslagets ikrafttræden, men indsættes for at fremtidssikre lovforslaget, såfremt der skulle opstå behov for at fastsætte nærmere regler om stoffer og materialer i emballeret form med hjemmel i havmiljølovgivningen.

#### **Til kapitel 5**

##### *Til § 15*

Lovforslagets § 15 er identisk med § 15 i den gældende havmiljøanordning.

Med § 15 foreslås, at ministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om faste stoffer, der transporteres i bulk, herunder regler om udtømning og klassificering af disse stoffer.

Bemyndigelsen i § 15 i den gældende havmiljøanordning har ikke været udnyttet. Bemyndigelsen foreslås med henblik på at fremtidssikre lovforslaget, således at hvis der bliver fastsat internationale regler vedr. faste stoffer, som transporteres i bulk, f.eks. et nyt bilag til MARPOL-konventionen, så er der mulighed for, at miljø- og fødevareministeren kan gennemføre disse regler i havmiljølovgivningen.

Indtil bemyndigelse udnyttes, skal håndtering af udtømning af faste stoffer som hidtil ske efter det generelle dumpningsforbud indeholdt i lovforslaget eller efter reglerne om udtømning af affald, som er indeholdt i lovforslagets §§ 17, 20 og 21.

### ***Til kapitel 6***

Forslaget til *kapitel 6* indeholder bestemmelser til gennemførelse af den internationale konvention om kontrol og håndtering af skibes ballastvand og sedimenter (herefter ballastvandkonventionen). Skibes behandling af ballastvand skal medvirke til at forhindre, formindske og kontrollere overførelsen af skadelige vandorganismer og patogener ved hjælp af kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter. Reguleringen af skibes ballastvand er også beskrevet i de almindelige bemærkninger til lovforslaget afsnit 6.8.

#### *Til § 16*

De foreslåede *stk. 1* og *stk. 2* indeholder definitioner af ballastvand og sedimenter. Definitionerne er i overensstemmelse med forståelsen af ballastvand og sedimenter i forhold til ballastvandkonventionen.

I det foreslåede *stk. 1* defineres ballastvand som vand, der tages ombord på et skib for at regulere skibets styrlast, slagside, dybgang, stabilitet eller spændinger. De suspenderede stoffer, der er i vandet, er også omfattet af reglerne om ballastvand. Med suspenderede stoffer menes sedimenter, der er opblandet med ballastvandet.

Tages vand ombord af flere grunde, vil det stadig være at betragte som ballastvand, hvis en af disse grunde er regulering af skibets styrlast, slagside, dybgang, stabilitet eller spændinger. Således vil vand, der tages ombord på et skib både som ballastvand og med henblik på f.eks. rensning eller kølning af en fiskelast, være omfattet af begrebet ballastvand og dermed af konventionens krav.

Det foreslåede *stk. 2* definerer sedimenter. Når de suspenderede stoffer er bundfældet, bliver de til sedimenter. Udtømning af sedimenter i havet vil falde ind under dumpningsforbuddet i lovforslagets kapitel 9, idet sedimenter ikke betragtes om "optaget havbundsmateriale".

Bestemmelsens foreslåede *stk. 3* indeholder definitionen på et godkendt anlæg, som er et anlæg til behandling af ballastvand, der er typegodkendt i henhold til de foreslåede regler i lovforslagets § 18.

Et anlæg, som er typegodkendt af en myndighed eller virksomhed i udlandet i overensstemmelse med ballastvandkonventionens krav, sidestilles efter bestemmelsens *stk. 4* med et anlæg, der er typegodkendt efter lovforslagets § 18, og regler udstedt efter lovforslagets § 18, stk. 2. Det er en forudsætning, at myndigheden eller virksomheden er udpeget af en stat, der har tiltrådt ballastvandkonventionen.

#### *Til § 17*

Efter lovforslagets § 17, *stk. 1*, må skibes ballastvand fremover alene udtømmes i havet i overensstemmelse med bestemmelserne i det foreslåede kapitel 6 og regler fastsat i medfør heraf.

Udtømning af ballastvand skal ske ved behandling af et typegodkendt og funktionsdygtigt anlæg. Det understreges således, at såfremt et typegodkendt anlæg er defekt, vil udtømningen ikke være i overensstemmelse med de foreslåede regler i dette kapitel. Endvidere skal anlægget leve op til de internationale fastsatte behandlingsstandarder, hvilket vil sige de værdier, som ballastvandkonventionen stiller krav om ved udtømning af ballastvand. Udtømning af ballastvand må således alene finde sted, såfremt:

- Vandet indeholder mindre end 10 levedygtige organismer pr. kubikmeter – større end eller lig med 50 mikrometer i mindstemål og
- Vandet indeholder mindre end 10 levedygtige organismer pr. milliliter – mindre end 50 mikrometer i mindstemål, og
- Udtømningen af indikatormikrober ikke overstiger nærmere fastsatte koncentrationer.

Det foreslåede *stk. 2* bemyndiger miljø- og fødevarerministeren til at fastsætte nærmere regler om udtømning af ballastvand, herunder regler om hvor og hvornår et skib må udtømme ballastvand, og hvordan udtømningen skal foregå, dvs. at den skal ske i overensstemmelse med internationalt fastsatte behandlingsstandarder og under anvendelse af typegodkendte og funktionsdygtige anlæg, eller at udtømningen kan ske i overensstemmelse med fastsatte regler om udskiftning af urensset ballastvand eller ved brug af andre godkendte metoder.

Som anført i de almindelige bemærkninger afsnit 6.8. vil kravene i konventionen indføres gradvist, og kravene til, hvornår skibene er omfattet af kravene til behandling af ballastvand, afhænger af ballastvandkonventionens ikrafttræden. Reglerne om ballastvand vil blive fastsat nærmere i en bekendtgørelse med hjemmel i loven. Bekendtgørelsen vil minde om den danske bekendtgørelse om håndtering af ballastvand og sedimenter fra skibes ballastvandanke, jf. bekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2012.

Det foreslås, at der i *stk. 3* indsættes en hjemmel for miljø- og fødevareministeren til at dispensere fra kravene om behandling af ballastvand. Miljø- og fødevareministeren vil efter denne bestemmelse kunne meddele en dispensation til skibe, som sejler på en fastlagt rute, hvor mindst et anløb er beliggende i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Udmøntningen af denne hjemmel vil ske i en bekendtgørelse, der vil følge IMO's retningslinjer for risikovurdering og meddelelse af dispensationer.

Tildeling af dispensation skal ske på baggrund af IMO's retningslinjer, som bl.a. stiller krav om gennemførelse af en risikovurdering. En risikovurdering skal bl.a. indeholde oplysninger om de berørte havnes og områders evt. invasive arter, og risikoen for overførsel af uønskede arter mellem de områder, der ønskes dispensation for. En risikovurdering efter IMO's retningslinjer skal kunne dokumentere, at risikoen ved en given dispensation efter konventionens regler er "lav". Myndigheden kan ikke give en dispensation, såfremt risikoen bedømmes som "høj". Hvis der er tvivl om bedømmelsen eller manglende viden, kan det medvirke til en høj risiko-bedømmelse. Det foreslås, at ministeren fastsætter regler om, at risikovurderingen sker for ansøgers egen regning.

For at sikre, at risikovurdering foretages på et videnskabeligt forsvarligt grundlag, indeholder ballastvandkonventionens retningslinje G7 vejledning og information om risikovurderingsprincipper og – metoder, databehov, vejledning om anvendelsen af risikovurderingsmetoder, procedurer for meddelelse af dispensationer, hørings- og kommunikationsprocesser, informationer vedrørende revision af dispensationer og vejledning vedrørende teknisk bistand, samarbejde og regionalt samarbejde.

G7 definerer 3 overordnede risikovurderingsprincipper, som kan anvendes alene eller kombineret:

- Miljøsammenlignende risikovurdering: Sammenligning af miljøforholdene der, hvor ballastvand ønskes optaget og udtømt (donor- og modtagerregion), f.eks. sammenligning af temperatur og saltholdighed.
- Biogeografisk risikovurdering af arter: Sammenligning af ikke-indfødte og skadelige indfødte arter, der lever i donor- og modtagerregioner. Findes de samme arter i større eller mindre omfang i både donor- og modtagerregionerne, er dette en direkte indikation af, at miljøforholdene er tilstrækkeligt ensartede til, at invasive arter kan overføres mellem regionerne.
- Artsspecifik risikovurdering: Oplysninger om en potentielt invasiv arts livshistorie og fysiologiske tolerancer bruges til at vurdere dens mulighed for at overleve og gennemføre alle stadier af sin livscyklus i modtagerområdet. Dette gøres ved at sammenligne oplysningerne om hver enkelt potentiel invasiv art med miljøforholdene i modtagerhavnen for at bestemme risikoen for, om arten kan overleve og etablere sig.

Når dispensationshjemlen udmøntes, kommer det til at fremgå, at enhver dispensation for at være gyldig skal meddeles FN's søfartsorganisation (IMO). Der vil kun ske dispensation for skibe, der sejler mellem bestemte havne eller områder. En dispensation kan maksimalt gives for 5 år, hvorefter der skal søges på ny.

Det foreslås, at der skal være mulighed for at klage over en afgørelse om dispensation fra krav om behandling af ballastvand. Natur- og Miljøklagenævnet vil være klagemyndighed på området. Se endvidere de foreslåede klagebestemmelser i lovforslagets kapitel 15.

Det foreslås i bestemmelsens *stk. 4* at give ministeren mulighed for at fastsætte regler om udpegning af udskiftningsområder, hvor udtømning af ubehandlet ballastvand vil kunne ske.

#### *Til § 18*

Det foreslås, at der i *§ 18, stk. 1*, indsættes hjemmel for miljø- og fødevareministeren til at typegodkende anlæg til behandling af ballastvand, for så vidt angår anlæggets evne til at leve op til behandlingsstandarderne i ballastvandkonventionen. Det vil typisk være producenten af et anlæg til behandling af ballastvand, der ansøger om typegodkendelsen.

Miljø- og fødevareministerens kompetence til at træffe afgørelse i sager om typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand vil blive delegeret til Naturstyrelsen i medfør af lovforslagets § 37, stk. 1, og med hjemmel i § 37, stk. 2, vil der blive fastsat regler om, at Naturstyrelsens afgørelser ikke skal kunne påklages til miljø- og fødevareministeren. Årsagen hertil er, at Naturstyrelsens afgørelser vil være baseret på resultaterne af klassifikationsselskabernes test af behandlingsanlæggene, og at en anden instans, det være sig ministeren eller Natur- og Miljøklagenævnet, på baggrund af de samme testresultater må forventes at nå frem til samme afgørelse som Naturstyrelsen.



I typegodkendelsen indgår både en vurdering af anlæggets evne til at opfylde konventionens miljøkrav, dvs. de behandlingsstandarder, som fastsættes med hjemmel i den foreslåede § 17, stk. 2, og en vurdering af, om anlægget er sikkerhedsmæssigt forsvarligt i forhold til skibet, udstyret på skibet og mandskabet. Kompetencen til at typegodkende anlæg til behandling af ballastvand, for så vidt angår anlæggets forsvarlighed i forhold til skibet, udstyret på skibet og mandskabet, ligger hos erhvervs- og vækstministeren, i praksis Søfartsstyrelsen. Søfartsstyrelsen typegodkender anlæggets sikkerhedsmæssige aspekter med hjemmel i lov om sikkerhed til søs, mens det er miljø- og fødevareministeren, i praksis Naturstyrelsen, der godkender anlægget for så vidt angår anlæggets miljømæssige aspekter, herunder anlæggets evne til at opfylde behandlingskrav fastsat i medfør af den foreslåede § 17, stk. 2.

Der foreslås i *stk. 2* en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter miljø- og fødevareministeren vil kunne fastsætte nærmere regler om proceduren i forbindelse med den miljømæssige typegodkendelse af et anlæg til behandling af ballastvand, herunder krav til ansøgningen og kriterier for godkendelse m.v.

Det fremgår af ballastvandkonventionens regel D-3, at et anlæg, der anvender aktive stoffer til behandling af ballastvand, skal godkendes af FN's søfartsorganisation, inden anlægget kan siges at overholde konventionens krav. FN's søfartsorganisations vurdering omfatter alene, hvorvidt det er miljømæssigt og sikkerhedsmæssigt forsvarligt at anvende det aktive stof. Anlæggets evne til at behandle (rense) ballastvandet vurderes af de nationale myndigheder.

De nationale myndigheder kan ikke godkende et anlæg, der anvender aktive stoffer til behandling af ballastvand, uden at inddrage FN's søfartsorganisation. Det fremgår derfor af *stk. 2*, at miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om inddragelse af FN's Søfartsorganisation. FN's Søfartsorganisation opkræver et gebyr på 50.000 USD for deres miljø- og sikkerhedsgodkendelse af et anlæg, der anvender aktive stoffer. Dette opkræves ved den indledende og derefter endelige godkendelse i overensstemmelse med ballastvandkonventionens retningslinjer (G9). Det foreslås ligeledes, at ansøgeren af en typegodkendelse betaler alle omkostningerne i forbindelse med ansøgningen, herunder også eventuelle udgifter til FN's søfartsorganisation.

Det foreslås i *stk. 3*, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at autorisere klassifikationselskaber til at varetage hele eller dele af typegodkendelsen i henhold til *stk. 1*. Herved sikres, at opgaven kan lægges ud til klassifikationselskaber, der har den fornødne ekspertise til at foretage vurderingen af anlæggets overensstemmelse med konventionens retningslinjer (G8). Lovforslagets § 38 indeholder regler om autorisering af klassifikationselskaber, som dog sigter på andre opgaver end typegodkendelse (udstedelse af certifikater og syn på skibe, herunder undersøgelser og prøvetagning på skibe). I *stk. 4* foreslås, at miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om gebyrer for myndigheders og klassifikationselskabers behandling af ansøgninger om typegodkendelse. Gebyret kommer til at svare til de omkostninger, som er forbundet med behandlingen af en ansøgning.

Det foreslåede *stk. 5* indeholder en bemyndigelse til at fastsætte regler om klage over afgørelser truffet af klassifikationselskaber, der i medfør af *stk. 3* varetager hele eller dele af den i *stk. 1* nævnte typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand. Det er hensigten at fastsætte regler om, at sådanne afgørelser kan påklages til Naturstyrelsen. Endvidere er det hensigten at fastsætte regler om, at Naturstyrelsens afgørelser i disse sager ikke skal kunne påklages yderligere, hverken til miljø- og fødevareministeren eller til anden administrativ myndighed, jf. bemærkningerne til *stk. 1* ovenfor.

Klage over den del af en typegodkendelse, der vedrører søfartsforhold, skal ske i henhold til lov om sikkerhed til søs, som administreres af Erhvervs- og Vækstministeriet (Søfartsstyrelsen).

## **Til kapitel 7**

### *Til § 19*

Lovforslagets § 19 svarer til § 16 i den gældende havmiljøanordning.

Det foreslås i § 19, at miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler vedrørende udtømmning af kloakspildevand. Ved internationale aftaler tænkes der først og fremmest på MARPOL-konventionens bilag IV.

I overensstemmelse med MARPOL-konventionens bilag IV forstås der ved kloakspildevand:

- 1) afløbsstoffer og andet affald fra enhver form for toiletter og urinaler,
- 2) afløbsstoffer fra hospitalsrum (apotek, sygerum m.v.), der er udledt fra vaskekummer, badekar og afløb anbragt i sådanne rum,

- 3) afløbsstoffer fra steder, hvor der findes levende dyr, eller
- 4) andet spildevand, når det er blandet med afløbsstoffer som defineret i nr. 1 – 3.

MARPOL-konventionens bilag IV er ikke tiltrådt for Grønland, jf. de almindelige bemærkninger i afsnit 5.1. Den foreslåede bemyndigelse forventes således ikke udnyttet ved lovforslagets ikrafttrædelse, men bestemmelsen foreslås med henblik på at fremtidssikre lovforslaget, således at der er mulighed for at fastsætte nærmere regler i tilfælde af, at Grønlands Selvstyre skulle ønske, at MARPOL-konventionens bilag om kloakspildevand kommer til at omfatte Grønland eller på baggrund af Polarkodens regler om spildevand, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 5.4.

### ***Til kapitel 8***

Det foreslåede *kapitel 8* indeholder bestemmelser, som regulerer skibes adgang til udtømning af affald. Hovedreglen er, at udtømning af affald er forbudt, men under nærmere betingelser kan der ske udtømning af visse affaldstyper. Reglerne har baggrund i MARPOL-konventionens bilag V.

#### *Til § 20 og § 21*

Lovforslagets § 20 og § 21 svarer til § 17 og § 18 i den gældende havmiljøanordning, men omfatter ikke råstofrelaterede havmiljøforhold, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 4.

Det foreslås i § 20, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at fastsætte regler om udtømning af levnedsmiddelfald. Det foreslås i § 21, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at fastsætte regler om udtømning af affald, der ikke er levnedsmiddelfald.

Udtømning af affald fra skibe er hidtil reguleret i bekendtgørelse nr. 534 af 21. juni 1992 om udtømning af affald fra skibe m.v., som er sat i kraft for Grønland. Ved lovforslagets ikrafttræden forventes det at kunne udstede en ny bekendtgørelse for Grønland med ajourførte regler, som bygger på de nyeste ændringer i MARPOL-konventionens bilag V. Bekendtgørelsen forventes at indeholde regler om, hvor, hvornår og under hvilke betingelser der må udtømmes affald. MARPOL-konventionens udgangspunkt er, at udtømning af affald er forbudt, men undtager visse former for affald, således at der kan ske udtømning af disse affaldstyper under nærmere betingelser.

### ***Til kapitel 9***

#### *Til § 22*

Lovforslagets § 22 er identisk med § 19 i den gældende havmiljøanordning.

Bestemmelsen indeholder et generelt dumpningsforbud. Definitionen af dumpning findes i lovforslagets § 4, stk. 2. Dumpning af optaget havbundsmateriale er dog undtaget dette forbud.

Uden for dumpningsforbuddet falder den såkaldte nøddumping, idet der lovligt kan foretages dumpning, såfremt der er overhængende fare for menneskeliv eller for at betydelige værdier skal gå tabt, jf. også bemærkningerne til lovforslagets § 49.

I bestemmelsens *stk. 2* foreslås det, at enhver indlastning og transport af stoffer eller materialer ikke er tilladt, når formålet er dumpning, bortset fra dumpning af havbundsmateriale. Dette gælder uanset, om der måtte være givet dumpningstilladelse i udlandet. Uanset formuleringen af bestemmelsen er det ikke hensigten at forhindre transport i den eksklusive økonomiske zone af stoffer eller materialer bestemt for dumpning (eller afbrænding, jf. nedenfor). En sådan hindring ville være i modstrid med folkeretten, udtrykt gennem Havretskonventions regler om "uskadelig passage" gennem søterritoriet og "transitpassage" gennem internationale stræder. Lovforslaget vil blive administreret i overensstemmelse hermed.

### ***Til kapitel 10***

Forslaget til *kapitel 10* har karakter af et "opsamlingskapitel", idet kapitlet indeholder bestemmelser vedrørende en række forureningsaktiviteter, der ikke falder ind under de øvrige kapitler. Kapitlet indeholder endvidere lovforslagets "opsamlingsbestemmelse".

#### *Til § 23*

Lovforslagets § 23 svarer til § 21 i den gældende havmiljøanordning, men omfatter ikke råstofrelaterede havmiljøforhold, jf. de almindelige bemærkninger 2.2.

Med *stk. 1* foreslås det, at afbrænding af stoffer eller materialer på havet forbydes, jf. dog undtagelsen i *stk. 3*. Bestemmelsen tager sigte på afbrænding af affald, der er frembragt på land.

På linje med lovforslagets § 22, *stk. 2*, forbyder det foreslåede *stk. 2* enhver indlastning og transport af stoffer og materialer, når formålet er afbrænding. Dette gælder således, uanset om der måtte være givet afbrændingstilladelse i udlandet.

Det foreslåede *stk. 3* indeholder en enkelt undtagelse fra forbuddet i *stk. 1*. Det drejer sig om afbrænding af normaldriftsaffald fra skibe, som dog vil kunne reguleres efter nærmere regler, jf. *stk. 4*.

I *stk. 4* foreslås det, at bemyndige miljø- og fødevareministeren til at fastsætte regler om bortskaffelse af normaldriftsaffald fra skibe ved afbrænding. Den tilsvarende bemyndigelse i den danske havmiljølovs § 31, *stk. 4*, er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 1542 af 10. december 2015 om forebyggelse af luftforurening fra skibe og platforme. Idet MARPOL-konventionens bilag VI på nuværende tidspunkt ikke er tiltrådt for Grønland, forventes bemyndigelsen ikke udnyttet ved lovforslagets ikrafttræden, men bestemmelsen foreslås for at fremtidssikre lovforslaget, således at der er adgang til at fastsætte nærmere regler om afbrænding, såfremt dette skulle blive relevant for Grønland.

#### *Til § 24*

Lovforslagets § 24 svarer til § 22 i den gældende havmiljøanordning, men omfatter ikke råstofrelaterede havmiljøforhold, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 4.

Det foreslås i *stk. 1*, at ministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om særlige foranstaltninger, herunder krav til brændstof om bord på skibe med henblik på at begrænse luftforurening.

Det foreslås i *stk. 2*, at miljø- og fødevareministeren kan fastsætte nærmere regler om, at brændstofleverandører i forbindelse med levering af brændstof til skibe for egen regning skal indhente, opbevare og udlevere dokumentation for den mængde og type af brændstof, som leveres til skibet.

I den tilsvarende bestemmelse i den danske havmiljølov (§ 32, *stk. 2*) er bemyndigelsen udmøntet ved bekendtgørelse nr. 640 af 12. juni 2014 om svovlindholdet i faste og flydende brændstoffer. Bekendtgørelsen bygger på MARPOL-konventionens bilag VI, der ikke på nuværende tidspunkt er tiltrådt for Grønland. Bemyndigelsen til at udstede en lignende bekendtgørelse forventes således ikke udnyttet ved lovforslagets ikrafttræden, men bestemmelsen foreslås for at fremtidssikre lovforslaget, således at der er adgang til at fastsætte nærmere regler om afbrænding, såfremt dette skulle blive relevant for Grønland.

#### *Til § 25*

Lovforslagets § 25 er identisk med § 23 i den gældende havmiljøanordning.

Den foreslåede § 25 har karakter af en "opsamlingsbestemmelse", der skal gøre det muligt inden for rammerne af lovens formål, jf. lovforslagets § 1, for miljø- og fødevareministeren at fastsætte regler til forebyggelse og begrænsning af forurening fra skibe og luftfartøjer, som ikke er direkte omfattet af de forudgående kapitler, de forudgående bestemmelser i dette kapitel eller anden lovgivning i øvrigt.

Der foregår løbende et arbejde med at forbedre og udbygge de internationale aftaler om forebyggelse og bekæmpelse af havforurening, og den foreslåede bestemmelse muliggør gennemførelsen af internationale vedtagelser herom.

Endvidere vil der efter bestemmelsen kunne fastsættes regler om specielle forhold eller særlige aktiviteter, der har betydning for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland på grund af dette farvands særlige karakter eller for at imødegå aktiviteter, der indebærer forureningsrisiko i øvrigt.

### **Til kapitel 11**

#### *Til § 26*

Lovforslagets § 26 svarer til § 24 i den gældende havmiljøanordning.

Det foreslås i § 26, at forsvarsministeren forestår bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Ansvar for den udøvende virksomhed på havmiljøområdet uden for søterritoriet har siden 2000 ligget hos forsvarsministeren, hvor det blev overført til Forsvarsministeriet fra Miljø- og Fødevarerministeriet. Kompetenceoverførelsen skete ved kongelig resolution af 11. juni 1999, jf. bekendtgørelse nr. 525 af 24. juni 1999 om ændring i forretningernes fordeling mellem ministrene.

Under de fleste forhold vil bekæmpelse mest effektivt, økonomisk og med færrest skadevirkninger på miljøet kunne ske, mens forureningen befinder sig på eller i vandet.

Bestemmelserne giver mulighed for et samarbejde med andre myndigheder. Bestemmelsen udelukker ikke samarbejde med private, eksempelvis rederier, virksomheder med relation til offshore, fiskere m.v., der er beskæftiget eller opererer i den grønlandske eksklusive økonomiske zone.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 6.6. om miljøberedskabet.

### **Til kapitel 12**

#### *Til § 27*

Lovforslagets § 27 svarer til den gældende havmiljøanordnings § 26 og omhandler indberetning fra skibe og luftfartøjer. Indberetningsforpligtelserne og deres omfang skal ses i sammenhæng med især lovforslagets beredskabsbestemmelser og skal sikre en så hurtig og effektiv bekæmpelsesindsats som muligt, således at evt. skadevirkninger begrænses mest muligt.

Den gældende § 26 i havmiljøanordningen giver miljø- og fødevarerministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om den i havmiljøanordnings § 25 nævnte indberetningspligt, samt regler om indberetning af anden forurening af havet end den, der omfattes af den gældende § 25. Lovforslaget viderefører ikke den gældende havmiljøanordnings § 25, men bemyndigelsen i lovforslagets § 27 foreslås affattet således, at miljø- og fødevarerministerens bemyndigelse udvides til også at omfatte regler vedrørende tilvejebringelse af oplysninger fra myndigheder og visse personer til brug for vurdering af forhold, der reguleres efter lovforslaget. Der vil således blive udarbejdet en bekendtgørelse for Grønland om indberetningspligt, som svarer til indholdet af den gældende havmiljøanordnings § 25, ligesom der ved bekendtgørelsen vil ske en opdatering af reglerne indeholdt i den gældende bekendtgørelse om indberetning (bekendtgørelse nr. 771 af 24. oktober 1998 om indberetning i henhold til lov om beskyttelse af havmiljøet). Det forventes, at en opdateret bekendtgørelse vil træde i kraft samtidig med ikrafttrædelse af lovforslaget.

#### *Til § 28*

Lovforslagets § 28 svarer til havmiljøanordningens § 27, men indeholder endvidere en bemyndigelse til at fastsætte regler om indberetning.

Den gældende bemyndigelse i havmiljøanordningens § 27, stk. 1, som er identisk med lovforslagets § 28, stk. 1, er ikke udnyttet. Det foreslås i § 28, stk. 1 og stk. 2, at miljø- og fødevarerministerens bemyndiges til at fastsætte regler om indberetning og transport af farligt eller forurenende gods, idet der fortsat er overvejelser om, hvorvidt en lignende indberetningsordning vil være hensigtsmæssig at indføre for Grønland. Det kan nævnes, at Norge og Island har indført en lignende ordning og samarbejder således på europæisk plan om indberetning af oplysninger til SafeSeaNet, jf. nedenfor. Såfremt bemyndigelsen skulle blive udnyttet, forventes en eventuel bekendtgørelse at komme til at ligne den tilsvarende danske bekendtgørelse nr. 1728 af 16. december 2015 om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord på skibe.

Det foreslåede *stk. 1* bemyndiger som nævnt ovenfor miljø- og fødevarerministeren til at fastsætte nærmere regler om indberetning af oplysning om farligt eller forurenende gods om bord på skibe og om etableringen af en ordning for modtagelse, opbevaring og videresendelse af sådanne oplysninger. Den tilsvarende bestemmelse i havmiljøloven (§ 40) blev indsat med sigte på implementering af et EF-direktiv om minimumskrav til skibe på vej til eller fra Fællesskabshavne med farligt eller forurenende gods (direktiv 93/75/EØF). Hovedformålet med dette direktiv var at sikre, at oplysninger om lastens indhold af farligt eller forurenende gods (godsoplysninger) findes hos en kompetent myndighed i et EU-land, og at andre kompetente myndigheder nemt kan få adgang til disse oplysninger.

Dette direktiv blev ophævet af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF. Ved dette direktiv blev SafeSeaNet

oprettet. SafeSeaNet er et EU-baseret elektronisk netværk til udveksling af maritime relaterede informationer mellem medlemslandene. Systemet giver mulighed for, at myndighederne i EU-medlemslande hurtigt kan fremskaffe pålidelige oplysninger om bl.a. skibenes last af farligt gods, antallet af ombordværende mm. Skibene skal således afgive en række oplysninger til myndighederne med henblik på, at myndighederne til enhver tid har eller nemt kan få kendskab til skibenes laster og dermed hurtigere og mere effektivt kan tilrettelægge og iværksætte en beredskabsaktion, hvis en sådan skulle blive nødvendig.

Det foreslåede *stk. 2* indeholder en bemyndigelse, der giver miljø- og fødevareministeren mulighed for at fastsætte regler om indberetning i overensstemmelse med artikel 13 i ovennævnte direktiv (direktiv 2002/59/EF). Det fremgår af artikel 13, at uanset størrelse må skibe ikke i en havn i en medlemsstat tilbyde at transportere eller laste farligt eller forurenende gods, medmindre der er afgivet en erklæring til skibsføreren eller operatøren med de oplysninger, som er nævnt i et bilag til direktivet. Det er afskiberens ansvar at afgive den i dette direktiv krævede erklæring til skibsføreren eller til operatøren og sikre, at den last, der ønskes transporteret, er identisk med den, der er omfattet af erklæringen i overensstemmelse med første afsnit.

### ***Til kapitel 13***

Forslaget til *kapitel 13* indeholder regler om indgreb over for skibe i tilfælde, hvor dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet eller af luften.

#### *Til § 29*

Lovforslagets § 29 svarer til den gældende havmiljøanordnings § 28 med visse ændringer.

Af hensyn til den hast, der nødvendigvis må præge en bekæmpelsessituation, foreslås det i § 29, at forsvarsministeren eller den myndighed, ministeren bemyndiger dertil, får adgang til uden retskendelse at foretage undersøgelser på skibe, der er nødvendige af hensyn til en bekæmpelsesaktion. Sådanne undersøgelser må ikke medføre unødvendige forsinkelser for skibet, ligesom de ikke må medføre unødvendige udgifter.

Bestemmelsen giver endvidere adgang til at fotografere, kopiere eller medtage dokumenter eller andre genstande uden vederlag, forudsat at der udleveres en kvittering for de medtagne genstande. Myndighederne skal altid overholde proportionalitetsprincippet og inddrage den ulempe, som indgrebet medfører virksomheden i overvejelserne af, om indgrebet er nødvendigt. Fjernelse af udstyr, der er nødvendigt for sejlads eller drift, kan være ekstra indgribende på et skib, hvor det kan være sværere end på land at skaffe nyt udstyr. Hvis det er muligt at kopiere dokumenter på stedet eller lave udskrifter eller elektroniske kopier af nødvendige oplysninger, eller hvis det er tilstrækkeligt at tage fotos af forholdene, vil myndighederne ikke kunne foretage fjernelse. Det antages, at det kun helt undtagelsesvist vil være nødvendigt for myndighederne at fjerne udstyr, der har afgørende betydning for sejladsen eller driften af et skib. I de tilfælde, hvor der sker fjernelse, skal genstandene – medmindre det er nødvendigt at beholde dem til bevissikring – leveres tilbage hurtigst muligt efter, at myndighederne har haft mulighed for at uddrage og kopiere de nødvendige oplysninger. Hvor hurtigt dette skal ske, må også afhænge af, hvor stor ulempe det er for virksomheden at undvære dem.

Lovforslaget indeholder ikke bestemmelser svarende til § 28, stk. 4, i den gældende havmiljøanordning, da det ikke ønskes at afskære myndighederne fra at kunne foretage indgreb i situationer, hvor de nævnte begrænsninger ikke er påkrævet efter international ret, f.eks. i forbindelse med søulykker. Der sondres således ikke mellem danske og grønlandske skibe, og udenlandske skibe, men bestemmelsen skal fortsat læses i sammenhæng med lovforslagets § 2, stk. 1, nr. 3, hvor det fremgår, at lovforslagets bestemmelser kun gælder for udenlandske skibe, i det omfang det er foreneligt med international ret.

#### *Til § 30*

Lovforslagets § 30 omhandler miljø- og fødevareministerens indgrebsbeføjelser.

I *stk. 1* foreslås det, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at kunne forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller udstede et påbud om, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der er sket eller er fare for forurening af havet eller af luften. Se endvidere bemærkningerne til lovforslagets § 31, stk. 1. Til forskel fra forsvarsministerens beføjelser finder miljø- og fødevareministerens beføjelser også anvendelse, når det sker for at forhindre eller bekæmpe forurening af luften.

I bestemmelsens *stk. 2* foreslås det, at miljø- og fødevareministeren får hjemmel til at træffe yderligere foranstaltninger end de i *stk. 1* nævnte, såfremt dette er nødvendigt for at hindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre betydelig luftforurening eller alvorlige skader på havmiljøet.

Bestemmelsens *stk. 3* indeholder regler om, hvordan et forbud eller påbud skal meddeles. Meddelelsen kan ske mundtligt, men skal snarest efterfølgende meddeles skriftligt. Se endvidere bemærkningerne til lovforslagets § 31, *stk. 3*.

Det foreslås i *stk. 4*, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at offentliggøre oplysninger vedrørende et skibs tilbageholdelse, og miljø- og fødevareministeren kan vælge at gøre dette udelukkende digitalt. Det foreslåede *stk. 4* svarer til § 29, *stk. 5*, i den gældende havmiljøanordning.

Forbud eller påbud efter lovforslagets § 30 vil kunne påklages til Ankenævn for Søfartsforhold, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 42.

#### *Til § 31*

Lovforslagets § 31 omhandler forsvarsministerens indgrebsbeføjelser.

Forslaget i *stk. 1* giver forsvarsministeren mulighed for at foretage indgreb (forbud eller påbud) over for skibe, hvor det er nødvendigt for effektivt at begrænse og bekæmpe forurening eller for at hindre en truende forurening. Eksempelvis i tilfælde af en grundstødning kan føreren af skibet pålægges at tømme særligt udsatte lastrum, før skibet forsøges bragt flot eller forbyde, at et sådant forsøg gøres, indtil der er tilstrækkelig slæbebådsassistance, og det nødvendige bekæmpelsesmateriel er bragt frem.

Det foreslåede *stk. 2* giver forsvarsministeren hjemmel til at træffe yderligere foranstaltninger end de i *stk. 1* nævnte, såfremt dette er nødvendigt for at hindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre alvorlig skade på havmiljøet.

Til forskel fra den gældende havmiljøanordnings § 29, *stk. 4*, kan der efter den foreslåede bestemmelses *stk. 3* mundtligt meddeles forbud og påbud. Det vil typisk være vanskeligt inden for rimelige tidsrammer at skulle overlevere et skriftligt påbud eller forbud til et skib, som befinder sig på havet, når den hændelse, som udløser udstedelsen af påbuddet eller forbuddet, 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, før 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 meddeles mundtligt, men skal så snarest efterfølgende meddeles skriftligt. Med skriftlig meddelelse forstås også f.eks. telefaks og e-mail og andre moderne kommunikationsmidler.

I bestemmelsens *stk. 4* foreslås det, at forsvarsministeren kan bemyndige Naalakkersuisut til at udøve beføjelserne i *stk. 1*.

Forbud eller påbud efter lovforslagets § 31 vil kunne påklages til Ankenævn for Søfartsforhold, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 42.

#### *Til § 32*

Lovforslagets § 32 giver miljø- og fødevareministeren mulighed for at fastsætte nærmere regler, der afgrænser, hvornår lovforslagets § 30 og § 31 finder anvendelse. Formålet hermed er at kunne tydeliggøre, hvornår henholdsvis miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren foretager indgreb ved overtrædelse af lovforslaget eller regler udstedt i medfør heraf. Fastsættelsen af nærmere regler vil ske efter forhandlinger med forsvarsministeren.

Der vil kunne fastsættes regler om udøvelsen af beføjelserne, herunder hvilke typer af overtrædelser der kan føre til tilbageholdelse af et skib, og hvilke momenter der indgår i vurderingen af, om et skib skal tilbageholdes.

Man forventer ikke, at bemyndigelsen udnyttes ved lovforslagets ikrafttrædelse, men bemyndigelsen indsættes for at kunne fastsætte nærmere regler, såfremt man finder, at der er et behov herfor. Det skal bemærkes, at den tilsvarende mulighed for fastsættelse af nærmere regler efter havmiljølovens § 43 b tilsvarende endnu ikke er udnyttet.

#### *Til § 33*

Lovforslagets § 33 svarer til havmiljøanordningens § 31, dog med visse ændringer.

Den foreslåede bestemmelse i § 33 omhandler udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger og omfatter ejere af skibe og luftfartøjer.

Det foreslås i *stk. 1*, at ejere af skibe og af luftfartøjer ifalder objektivt ansvar for enhver forureningsskade, der er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf og som medfører udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger.

I sølovens § 183 og § 191 er der fastsat objektivt ansvar for enhver forureningsskade. Den foreslåede bestemmelse supplerer således sølovens regler og medfører et objektivt ansvar for udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger i de tilfælde, hvor der er sket, eller der er fare for forurening. Det er uden betydning, om der faktisk er sket udtømmning, ligesom det er uden betydning, om der er sket indberetning af hændelsen. Den foreslåede bestemmelse finder ikke anvendelse, såfremt det godtgøres, at hændelsen er en følge af de i sølovens § 184 eller § 192 nævnte årsager, herunder krig eller handlinger foretaget af tredjemand med forsæt. Søloven er sat i kraft for Grønland ved anordning nr. 8 af 15. januar 1996, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 6.6.

Det foreslåede *stk. 1* finder anvendelse i de situationer, hvor myndighederne har fundet behov for at iværksætte beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, og disse foranstaltninger kan anses som rimelige i forhold til den pågældende hændelse.

Det foreslås i bestemmelsens *stk. 2*, at forsvarsministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler vedrørende de nævnte udgifter i *stk. 1*. Forsvarsministeren kan endvidere pålægge ejeren af skibe eller luftfartøjer at stille sikkerhed for udgifterne, samt bestemme at skibe skal tilbageholdes, indtil denne sikkerhed er stillet, jf. det foreslåede *stk. 3*.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne i afsnit 6.6. om miljøberedskabet.

#### **Til kapitel 14**

Det foreslåede *kapitel 14* indeholder bestemmelser om tilsyn efter lovforslaget. Det faktum, at både miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren, eller den myndighed, som af disse myndigheder er bemyndiget dertil, har tilsynspligt efter lovforslaget, medfører ikke, at miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren, eller den myndighed, som af disse myndigheder er bemyndiget dertil, har pligt til at føre tilsyn med hinandens udøvelse af tilsynet.

#### **Til § 34**

Lovforslagets § 34 svarer til den gældende havmiljøanordnings § 32 med visse ændringer og omhandler tilsyn med overholdelsen af bestemmelserne i dette lovforslag og de forskrifter, der udstedes i henhold hertil.

Beføjelsen til at føre tilsyn med lovforslaget og bestemmelser udstedt i medfør heraf er, ligesom efter den gældende havmiljøanordning, tillagt miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, som af disse myndigheder er bemyndiget dertil, jf. det foreslåede *stk. 1*. Den foreslåede bestemmelse medfører ikke en forpligtelse for miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, som af disse myndigheder er bemyndiget dertil, til at føre tilsyn med hinandens beføjelser og forpligtelser efter lovforslaget. Tilsyn efter lovforslaget er nærmere beskrevet i de almindelige bemærkninger afsnit 6.3.

Det foreslås i bestemmelsens *stk. 2*, at miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, som af disse myndigheder er bemyndiget dertil, mod behørig legitimation uden retskendelse har adgang til skibe med henblik på at udøve tilsynsbeføjelsen.

Miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, som af disse myndigheder er bemyndiget dertil, og politiet har adgang til skibe med henblik på at udøve tilsynsbeføjelsen. Miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, som af disse myndigheder er bemyndiget dertil, kan herunder forlange at få adgang til skibets papirer, ligesom de kan udtage prøver. Vedrørende fjernelse af genstande m.v. henvises til bemærkningerne til den tilsvarende adgang i lovforslagets § 29, *stk. 1*. Tilsynet må ikke medføre unødvendige forsinkelser for skibe, ligesom det ikke må medføre unødvendige udgifter. Bestemmelsen giver adgang til rutinemæssig stikprøvekontrol, i tilfælde hvor der ikke foreligger nogen mistanke om ulovlige forhold.

Såfremt der er rimelig grund til mistanke om strafbart forhold skal bestemmelsen i lovforslagets § 56 anvendes. Lovforslagets § 56 omhandler ransagning i sager om overtrædelse af lovforslaget, hvorefter ransagningen skal ske i henhold til reglerne om ransagning i retsplejeloven for Grønland. Den foreslåede bestemmelse i § 34 kan således ikke (uden samtykke) bruges, hvis der er rimelig grund til mistanke om et strafbart forhold, medmindre indgrebet foretages for at tilvejebringe oplysninger til brug for behandlingen af andre spørgsmål end fastsættelse af straf.

#### *Til § 35*

Lovforslagets § 35 foreslår, at miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, der af disse myndigheder er bemyndiget dertil, skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning. En lignende bestemmelse findes i den danske havmiljølovs § 45 b.

Udgangspunktet i den foreslåede § 35 er, at miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, som af disse myndigheder er bemyndiget dertil, skal sikre en effektiv håndhævelse af loven og bestemmelser udstedt i medfør heraf. Den foreslåede bestemmelse indeholder dog mulighed for at undlade at behandle forhold, som efter en konkret vurdering må betragtes som værende af bagatelagtig karakter. Det gælder både, hvor miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, som af disse myndigheder er bemyndiget dertil, selv bliver opmærksom på forhold, og hvor der er modtaget en klage over forhold.

#### *Til § 36*

Lovforslagets § 36 omhandler fastsættelse af regler om udøvelse af tilsynsvirksomhed. En lignende bestemmelse findes i den danske havmiljølovs § 45 c.

Den foreslåede bestemmelse giver miljø- og fødevareministeren mulighed for efter forhandling med forsvarsministeren at fastsætte nærmere regler om udøvelse af tilsynsvirksomheden. Hører tilsynet ikke under miljø- og fødevareministerens ressort, vil de nærmere regler efter forhandling med forsvarsministeren blive udarbejdet i samarbejde med den pågældende minister, hvorunder tilsynsvirksomheden hører.

#### **Til kapitel 15**

Det foreslåede *kapitel 15* indeholder forskellige administrative bestemmelser, herunder om delegation, klageadgang og autorisering af klassifikationsselskaber.

#### *Til § 37*

Lovforslagets § 37 svarer til den gældende havmiljøanordnings § 33 med visse ændringer.

Miljø- og fødevareministeren foreslås efter *stk. 1* at have adgang til at delegere sine beføjelser efter lovforslaget til enhver myndighed inden for ministeriets administrative hierarki uanset myndighedens placering i det administrative hierarki. Endvidere vil miljø- og fødevareministeren kunne delegere sine beføjelser til andre statslige myndigheder efter forhandlinger med vedkommende minister. Delegationen kan alene ske til andre statslige myndigheder. Der kan således ikke efter denne bestemmelse ske delegation til private virksomheder m.v.

Bestemmelsen forventes bl.a. at blive brugt til bemyndigelse til Naturstyrelsen ift. reglerne om behandling af ballastvand, herunder beføjelsen til at udstede dispensationer til skibe for behandling af ballastvand. Ligesom efter den gældende havmiljøanordning, forventes der ligeledes at ske bemyndigelse til Arktisk Kommando i forhold til modtagelse af indberetning i henhold til lovforslaget.

Til forskel fra den gældende bestemmelse i havmiljøanordningen, indeholder den foreslåede bestemmelse ikke længere mulighed for bemyndigelse til Naalakkersuisut. Baggrunden for dette er, at man på nuværende tidspunkt ikke har beføjelser, som ville være hensigtsmæssige at kunne delegere til Naalakkersuisut, herunder særligt på baggrund af Grønlands Selvstyres overtagelse af råstofrelateret havmiljøforhold.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* kan miljø- og fødevareministeren fastsætte regler om klageadgang vedrørende afgørelser, der er truffet efter bemyndigelse i henhold til *stk. 1*, herunder at afgørelserne ikke skal kunne påklages. Bestemmelsen indebærer således, at miljø- og fødevareministeren kan afskære klageadgang for disse afgørelser.

I den foreslåede bestemmelses *stk. 3* bemyndiges ministeren til at fastsætte regler om udøvelsen af de beføjelser, der delegeres fra miljø- og fødevareministeren til en anden statslig myndighed efter forhandlinger med vedkommende



minister. Bestemmelsen omhandler de tilfælde, hvor ministeren benytter adgangen til at delegerer til andre statslige myndigheder uden for Miljø- og Fødevarerministeriet. I disse tilfælde foreligger der ikke et over-/underordningsforhold mellem miljø- og fødevarerministeren og den pågældende myndighed, men miljø- og fødevarerministeren bevarer sine beføjelser, herunder instruktionsbeføjelsen, i forhold til de delegerede opgaver, idet myndigheden på det delegerede område funktionelt vil høre under miljø- og fødevarerministeren.

#### *Til § 38*

Lovforslagets § 38 giver miljø- og fødevarerministeren mulighed for at autorisere klassifikationselskaber. En lignende bestemmelse findes i den danske havmiljølovs § 48 a.

I *stk. 1* foreslås det, at miljø- og fødevarerministeren bemyndiges til at autorisere klassifikationselskaber vedrørende forhold, der er omfattet af loven, herunder også regler udstedt i medfør af loven. Autoriserede klassifikationselskaber kan således på vegne af ministeren udstede certifikater og foretage syn med hensyn til alle forhold omfattet af lovforslaget.

Med bestemmelsens *stk. 2* foreslås det, at staten ikke er ansvarlig for fejl begået af et klassifikationselskab. Såfremt miljø- og fødevarerministeren begår fejl i forbindelse med udstedelse og fornyelse m.v. af autorisationerne, kan miljø- og fødevarerministeren ifalde erstatningsansvar efter dansk rets almindelige erstatningsregler.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* indebærer, at miljø- og fødevarerministeren ikke er forpligtet til at udføre syn og udstede certifikater i de tilfælde, hvor ministeren har autoriseret klassifikationselskaber i overensstemmelse med det foreslåede *stk. 1*. Miljø- og fødevarerministeren har dog til enhver tid mulighed for at udføre syn og udstede certifikater, uanset at der er sket autorisation af klassifikationselskaber efter *stk. 1*. Dette forventes imidlertid kun at ske, hvor der er særlig grund hertil, f.eks. med henblik på at bevare og udbygge erfaring og kompetence inden for området. Det foreslåede *stk. 3* indebærer endvidere, at ministeren kan henvise skibe til at få foretaget syn og udstedt certifikater hos klassifikationselskaberne inden for de områder, hvor selskaberne er autoriserede til at udføre opgaverne på miljø- og fødevarerministerens vegne.

Svarende til § 22, *stk. 4*, i anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs åbner den foreslåede bestemmelse *stk. 4* op for muligheden for erstatningsmæssig begrænsning (simpel uagtsomhed) med hensyn til mulige skader forårsaget af de autoriserede klassifikationselskaber. Bemyndigelsen er nødvendig, idet man kunne tænke, at klassifikationselskaber på grund af risikoen for erstatningsansvar ikke ville ønske at indgå aftale om autorisering. Bemyndigelsen vil dog alene blive anvendt, såfremt det skønnes formålstjenligt.

Bestemmelsens *stk. 5* medfører, at ministeren kan tilbagekalde en autorisation ved misligholdelse af stillede vilkår.

#### *Til § 39*

Bestemmelsen fastslår, hvem der skal have meddelelse om afgørelser efter lovforslaget.

Som udgangspunkt skal afgørelsens adressat skriftlig have meddelelse om afgørelsen, jf. det foreslåede *stk. 1*. Dog findes der særlige regler i indgrebsbestemmelserne i lovens kapitel 13, hvorefter påbud eller forbud i særlige tilfælde kan meddeles mundtligt, men snarest efterfølgende skal meddeles skriftligt. Der henvises til bemærkningerne til § 30 og § 31.

De myndigheder, som har været inddraget i sagens behandling, samt de klageberettigede personer, jf. § 43, *stk. 1*, nr. 1 og 2, og de klageberettigede foreninger og organisationer som er nævnt i lovforslagets § 43, *stk. 1*, nr. 3 og 4, skal endvidere have meddelelse om afgørelsen. I forhold til de landsdækkende foreninger og organisationer, som nævnt i lovforslagets § 43, *stk. 1*, nr. 5 og 6, samt erhvervsorganisationer, som nævnt i lovforslagets § 43, *stk. 1*, nr. 7, skal disse foreninger og organisationer dog alene have meddelelse, såfremt de har anmodet miljø- og fødevarerministeren om det, jf. bestemmelsens *stk. 4*, 5 og 7 nedenfor.

Det foreslåede *stk. 2* fastsætter, at meddelelse om afgørelser til de personer, som er omfattet af lovforslagets § 43, *stk. 1*, nr. 2, dvs. enhver, der må antages at have en individuel væsentlig interesse i sagens udfald, kan ske ved offentlig annoncering, som kan ske alene digitalt.

Efter den foreslåede bestemmelse *stk. 3* kan lokale foreninger og organisationer, der har beskyttelse af naturen og miljøet som hovedformål, meddele miljø- og fødevarerministeren, at de ønsker underretning om afgørelser vedr. dispensation for behandling af ballastvand, jf. lovforslagets § 17, *stk. 3*. Dette gælder også lokale foreninger, der efter

deres formål varetager væsentlige rekreative interesser, når afgørelserne berører sådanne interesser. Den lokale forening eller organisation skal fremsende deres vedtægter, der dokumenterer, at foreningen eller organisationen er lokalt organiseret, og at dens hovedformål er beskyttelse af natur og miljø, eller at foreningen eller organisationen varetager væsentlige rekreative interesser, som berøres af afgørelserne. Det er alene lokale foreninger og organisationer, som har ønsket underretning om afgørelserne, der er klageberettiget, jf. lovforslagets § 43.

Ved "landsdækkende" forstås en forening eller organisation, som findes i eller geografisk dækker hele Danmark eller Grønland. Ved "lokale" forstås en forening eller organisation, som er begrænset til eller vedrører et mindre geografisk område i Danmark eller Grønland.

På samme måde foreslås det i *stk. 4*, at landsdækkende foreninger og organisationer, der efter deres vedtægter har beskyttelse af natur og miljø som hovedformål, kan meddele miljø- og fødevareministeren, at foreningen eller organisationen ønsker underretning om afgørelser i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i lovforslagets § 17, stk. 3. Dette gælder også for landsdækkede foreninger og organisationer, der efter deres formål varetager væsentlige rekreative interesser, når afgørelserne berører sådanne interesser, jf. *stk. 5*. Lokale afdelinger af landsdækkede foreninger er ikke omfattet af *stk. 4* og *5*. Erhvervsorganisationer, der varetager interesser inden for lovens områder, kan ligeledes meddele ministeren, at organisationer ønsker underretning om afgørelser i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i lovforslagets § 17, stk. 3, jf. det foreslåede *stk. 7*.

#### *Til § 40*

Lovforslagets § 40 angiver, hvilke oplysninger en afgørelse, der kan påklages, skal indeholde. Bestemmelsen svarer til den gældende havmiljøanordnings § 35.

Det foreslås, at afgørelsen skal oplyse datoen for klagefristen udløb. Endvidere foreslås det, at afgørelsen skal indeholder oplysninger om, til hvem klagen skriftligt skal påklages til, og at klagen skal være modtaget senest ved klagefristens udløb.

Særligt for afgørelser efter lovforslagets § 30 og § 31, skal det oplyses, at klagen skal indgives til Ankenævnet for Søfartsforhold, jf. lovforslagets § 42.

#### *Til § 41*

Lovforslagets § 41 omhandler klageadgangen til Natur- og Miljøklagenævnet og klagenævnets behandling af klager efter lovforslaget.

Efter den gældende havmiljøanordning findes der ikke klageadgang til Natur- og Miljøklagenævnet. I forbindelse med lovforslagets ikrafttrædelse sættes lov om Natur- og Miljøklagenævnet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1620 af 8. december 2015, således i kraft for Grønland ved kongelig anordning. Lov om Natur- og Miljøklagenævnet vil blive tilpasset de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger. Det er alene klager over afgørelser om dispensation for behandling af ballastvand, jf. lovforslagets § 17, stk. 3, der vil blive behandlet af Natur- og Miljøklagenævnet.

Det foreslås i *stk. 1*, at klager over afgørelser om dispensation truffet efter reglerne om ballastvand, jf. lovforslagets § 17, stk. 3, kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet. Klagesagen vil blive behandlet af klagenævnet i den sagkyndige sammensætning, som består af formanden eller en stedfortræder for denne og et antal sagkyndige medlemmer, som beskrevet i § 5, stk. 1, nr. 1 i lov om Natur- og Miljøklagenævnet.

Til brug for Natur- og Miljøklagenævnets behandling af afgørelser om dispensation truffet efter reglerne om ballastvand, jf. lovforslagets § 17, stk. 3, vil der ske beskikkelse af sagkyndige. Det foreslås i *stk. 2*, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om indstilling af sagkyndige til beskikkelse. Man vil således i en bekendtgørelse oplyste organisationer, som kan indstille sagkyndige til beskikkelse til brug for Natur- og Miljøklagenævnets behandling af klager over afgørelser efter reglerne fastsat i medfør af § 17, stk. 3. Udover disse organisationer vil styrelser under Miljø- og fødevareministeren endvidere have adgang til at indstille sagkyndige til beskikkelse med henblik på at sikre, at den fornødne kundskab vil være til stede i nævnet.

Det foreslås i *stk. 3*, at en klage skal være indgivet inden 4 uger fra afgørelsens meddelelse. Såfremt der er sket offentlig annoncering, jf. lovforslagets § 39, stk. 2, regnes klagefristen dog fra annonceringens dato. Såfremt klagefristen udløber på en lørdag eller helligdag, herunder søndag, forlænges klagefristen til den følgende hverdag.

Klagen skal indgives skriftligt til den myndighed, der har truffet afgørelsen og ikke direkte til Natur- og Miljøklagenævnet. Myndigheden videresender klagen til Natur- og Miljøklagenævnet, hvis myndigheden fastholder sin afgørelse, jf. bestemmelsens *stk. 4*. Dette skal ske snarest og som udgangspunkt ikke senere end 3 uger efter klagefristens udløb. Når klagen videresendes, skal klage være ledsaget af den påklagede afgørelse, dokumenter, der er indgået i sagens bedømmelse, samt en udtalelse fra myndigheden med bemærkninger til sagen og de anførte klagepunkter. Efter den foreslåede *stk. 5* skal myndighedens udtalelse samtidig sendes til de involverede med en frist for at afgive bemærkninger til klagenævnet på 3 uger fra modtagelsen.

Såfremt myndigheden inddrages i forhandlinger med adressaten for afgørelsen og klageren om tilpasninger af det ansøgte projekt, skal myndigheden straks underrette klagenævnet herom, jf. det foreslåede *stk. 6*. Klagenævnet kan vælge at sætte sagen i beror, indtil disse forhandlinger afsluttes. Myndigheden skal underrette klagenævnet om resultaterne af forhandlinger, når disse er afsluttet.

#### *Til § 42*

Efter lovforslagets *§ 42, stk. 1*, skal klager over forbud eller påbud efter lovforslagets *§ 30* og *§ 31* påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold. Klageadgangen efter den gældende havmiljøanordning blev ændret ved anordning nr. 212 af 23. marts 2005, således at klager skulle ske til Ankenævnet. Ankenævnet er nedsat af erhvervs- og vækstministeren, og ankenævnets forretningsorden kan ses i bekendtgørelse nr. 1121 af 19. september 2013 om forretningsorden for Ankenævnet for Søfartsforhold.

Ankenævnets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, men sagen kan af hver af parterne indbringes for domstolene.

Klageadgangen for afgørelser efter *§ 30* og *§ 31* er begrænset til adressaten for afgørelsen, jf. den foreslåede *§ 43, stk. 4*, idet det skønnes, at det alene er adressaten, der vil have en interesse i at påklage en afgørelse om forbud eller påbud.

Klagen skal indsendes til Ankenævn for Søfartsforhold, jf. den foreslåede *stk. 4*. Det foreslås i *stk. 4*, at en klage skal være indgivet inden 4 uger fra afgørelsens meddelelse. Såfremt klagefristen udløber på en lørdag eller helligdag, herunder søndag, forlænges klagefristen til den følgende hverdag, jf. det foreslåede *stk. 5*.

#### *Til § 43*

Lovforslagets *§ 43* angiver hvilke personer, foreninger og organisationer, der har adgang til at klage over en afgørelse efter lovforslaget. Bestemmelsens *stk. 1-3* omhandler alene klageadgangen over afgørelser om dispensation for behandling af ballastvand, jf. lovforslagets *§ 17, stk. 3*. Bestemmelsens *stk. 4* omhandler klageadgangen over et forbud eller påbud efter lovforslagets *§ 30* og *§ 31*.

Det foreslås i *stk. 1*, hvem der er klageberettiget. Adressaten for afgørelsen, samt enhver, der må antages at have en individuel væsentlig interesse i sagens udfald er klageberettiget, jf. *stk. 1, nr. 1 og 2*.

Det foreslås i *stk. 1, nr. 3 og 4*, at lokale foreninger eller organisationer, der enten har beskyttelse af natur og miljø som hovedformål, eller som efter deres formål varetager væsentlige rekreative interesser, også er klageberettigede. Dette gælder dog alene i det omfang foreningen eller organisationen har ønsket underretning om afgørelserne, jf. lovforslagets *§ 39, stk. 3*.

Landsdækkende foreninger og organisationer, der enten har beskyttelse af natur og miljø som hovedformål eller som efter deres formål varetager væsentlige rekreative interesser, er også klageberettigede, jf. det foreslåede *nr. 5 og 6*. De landsdækkende foreninger og organisationers klageadgang er ikke afhængig af, hvorvidt foreningen eller organisationen har ønsket underretning, modsat de lokale foreninger og organisationer, jf. *nr. 3 og 4*.

Endvidere er erhvervsorganisationer, der varetager interesser inden for lovens områder, klageberettiget, jf. det foreslåede *nr. 7*.

Efter bestemmelsens *stk. 2* foreslås det, at Natur- og Miljøklagenævnet til efterprøvelse af foreningen eller organisationens klageberettigelse, kan forlange at foreningen eller organisationen fremsender deres vedtægter.

Lokale afdelinger af landsdækkende foreninger er ikke omfattet af bestemmelserne i stk. 1, jf. den foreslåede *stk. 3*. Ved "landsdækkende" forstås en forening eller organisation, som findes i eller geografisk dækker hele Danmark eller Grønland. Ved "lokale" forstås en forening eller organisation, som er begrænset til eller vedrører et mindre geografisk område i Danmark eller Grønland.

Det foreslås i *stk. 4*, at et forbud eller påbud efter lovforslagets § 30 eller § 31 alene kan påklages af afgørelsens adressat.

#### *Til § 44*

Efter lovforslagets § 44 har klager over afgørelser om dispensationer i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i lovforslagets § 17, stk. 3, ikke opsættende virkning, medmindre Natur- og Miljøklagenævnet bestemmer andet. Afgørelsen har således virkning, selvom afgørelsen bliver påklaget til Natur- og Miljøklagenævnet.

### **Til kapitel 16**

#### *Til § 45*

Forslaget til § 45 omhandler videnskabelig forskning af forureningsbekæmpelse og svarer til § 38 i den gældende havmiljøanordning.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at lovforslagets udtømningskriterier ikke finder anvendelse på udledning af stoffer eller materialer med henblik på videnskabelig forskning af forureningsbekæmpelse eller på at bekæmpe forurening af havet. Dette er også overensstemmende med lovforslagets § 4, stk. 3, nr. 1, idet udledningen har andet formål end bortskaffelse.

En sådan udledning kan kun finde sted, efter miljø- og fødevareministeren har givet tilladelse hertil og efter forud indhentet udtalelse fra Naalakkersuisut. Tilladelsen kan endvidere gives af de kompetente myndigheder i en stat, der har tiltrådt MARPOL-konventionen.

Der tænkes navnlig på udledning eller udspredning af kemiske bekæmpelsesmidler (dispergering). Denne form for olieforureningsbekæmpelse kan være forbundet med visse gener for havmiljøet og en nøje vurdering, herunder navnlig af de biologiske konsekvenser, er derfor påkrævet.

Det foreslås i *stk. 2*, at tilladelse efter stk. 1, 1. pkt., alene kan gives i enten konkrete foreliggende enkelttilfælde, eller under særlige omstændigheder for en nærmere angivet periode. Ved konkret foreliggende enkelttilfælde sigtes primært på tilladelser forbundet med aktuel forureningsbekæmpelse, mens tilladelse til at foretage udledning i en nærmere angiven periode primært gives på baggrund af forskning i forureningsbekæmpelse. Tilladelsen skal angive, hvilke stoffer eller materialer, der vil kunne udledes i havet, såvel som en angivelse af den samlede mængde af sådanne stoffer eller materialer. Endvidere skal tilladelsen angive eventuelle vilkår for opbevaring, udtagning af periodiske kontrolprøver og krav om indberetning.

#### *Til § 46*

Lovforslagets § 46 er identisk med § 39 i den gældende havmiljøanordning.

Det foreslås i § 46, at miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, i hvilken form oplysninger, som kan kræves i medfør af lovforslaget og de forskrifter, der udstedes i henhold til lovforslaget, skal indsendes.

#### *Til § 47*

Lovforslagets § 47 svarer til § 40 i den gældende havmiljøanordning, og indeholder endvidere regler om ballastvand. Bestemmelsen omfatter ikke råstofrelaterede havmiljøforhold, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 4.

Den foreslåede bestemmelse fastlægger godkendelsesmyndigheden for systemer og anlæg, der er forudsat i lovforslaget eller i regler udstedt i medfør af lovforslaget. For grønlandske og danske skibe er det erhvervs- og vækstministeren eller den myndighed, som ministeren bemyndiger dertil. Udenlandske skibe skal have godkendelse af de kompetente myndigheder i en stat, der har tiltrådt MARPOL-konventionen.

Undtagelsen vedrørende godkendelse af ballastvandanlæg i lovforslagets § 16, stk. 3 og 4, og § 18 er indsat for at tydeliggøre, at et anlæg til behandling af ballastvand skal godkendes af de myndigheder, der er nævnt i de foreslåede bestemmelser, og ikke automatisk af erhvervs- og vækstministeren.

#### *Til § 48*

Lovforslagets § 48 er identisk med § 41 i den gældende havmiljøanordning.

Det foreslås i § 48, at tilladelser meddelt i henhold til denne lov, til enhver tid kan ændres eller tilbagekaldes, når det er nødvendigt under henvisning til beskyttelse af havmiljøet.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at tidligere truffne afgørelser kan tages op til ny vurdering i lyset af f.eks. ny viden om visse stoffers indvirkning på havmiljøet eller indgåelse af internationale aftaler, der berører indholdet af en tidligere meddelt tilladelse. Det følger af almindelige forvaltningsretlige regler, at tilbagekaldelse skal varsles og kan finde sted uden erstatning.

#### *Til § 49*

Lovforslagets § 49 svarer til havmiljøanordningens § 42, men omfatter ikke råstofområdet, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 4.

Det foreslås i § 49, at en række af lovforslagets bestemmelser ikke vil finde anvendelse i de nødsituationer, der er beskrevet i bestemmelsen. En sådan force-majeure-bestemmelse findes tillige i MARPOL-konventionens bilag I, II og III, samt ballastvandkonventionens regel A-3.

Således må der godt udtømmes, udledes eller dumpes i strid med lovforslagets regler for at redde menneskeliv eller af hensyn til skibets sikkerhed, jf. det foreslåede *nr. 1*.

Efter det foreslåede *nr. 2* gælder der endvidere en undtagelse i tilfælde af en hændelige søulykke under forudsætning af, at alle rimelige forholdsregler til begrænsning af skaden iagttages. Undtagelsen finder naturligvis ikke anvendelse, såfremt der f.eks. har foreligget fortsæt eller uforsvarlig handlemåde fra skibets besætning, eller såfremt skibet ikke har været sødygtigt, behørigt udrustet eller bemanded.

#### *Til § 50*

Lovforslagets § 50 indeholder en bemyndigelse for miljø- og fødevarerministeren til at fastsætte regler om kundgørelse og oversættelse af internationale vedtagelser og specifikationer. En lignende bestemmelse findes i den danske havmiljølovs § 58 b.

Det foreslås i bestemmelsens *stk. 1*, at miljø- og fødevarerministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at nærmere angivne internationale vedtagelser og tekniske specifikationer vedrørende krav til virksomheder, anlæg, indretninger, produkter, skibe m.v., som der henvises til i regler udstedt i medfør af lovforslaget, ikke indføres i Lovtidende.

Foruden de tekniske specifikationer indeholder bestemmelsen også mulighed for at undtage visse internationale vedtagelser fra kravet om indførelse i Lovtidende. Ved internationale vedtagelser forstås f.eks. beslutninger, rapporter, resolutioner, kodekser, guidelines m.v. fra FN eller andre internationale organisationer. I visse tilfælde kan en forskrift både være en international vedtagelse og en teknisk specifikation.

Den foreslåede bestemmelses *stk. 2* indebærer, at der i alle tilfælde, hvor internationale vedtagelser eller tekniske specifikationer undtages fra indførelse i Lovtidende, skal angives, hvorledes oplysning om indholdet af forskrifterne i stedet kan fås. Bestemmelsen er udformet som en bemyndigelse til miljø- og fødevarerministeren, og det forudsættes, at det i hvert enkelt tilfælde vil blive overvejet, på hvilken måde oplysning om indholdet af forskrifterne mest hensigtsmæssigt kan gives.

Den foreslåede bestemmelses *stk. 3* indebærer, at miljø- og fødevarerministeren efter en konkret vurdering kan bestemme, at internationale vedtagelser og tekniske specifikationer skal være gældende, uanset at de ikke foreligger på dansk. Her tænkes primært på internationale vedtagelser og tekniske specifikationer fra FN's internationale søfartsorganisation, IMO. Disse internationale vedtagelser og tekniske specifikationer er rettet til skibsfartserhvervet og henvender sig til en meget begrænset, professionel brugerkreds inden for den internationalt orienterede del af søfartsbranchen og de hertil tilknyttede erhverv, f.eks. klassifikationsselskaber, skibsmæglere, speditører og afskibere. En lignende bestemmelse findes i § 17, stk. 6, i lov om sikkerhed til søs, som administreres af Søfartsstyrelsen.

#### **Til kapitel 17**

Forslaget til kapitel 17 indeholder lovforslagets sanktionsbestemmelser, samt bestemmelse om forældelse. Kapitlet indeholder endvidere bestemmelser om anrøb og ransagning i sager om overtrædelse af lovforslaget.

#### *Til § 51*

Efter forslaget til § 51, stk. 1, kan der idømmes bødesanktion for overtrædelse af en række af lovforslagets bestemmelser, f.eks. ved ulovlig udtømning af affald, jf. lovforslagets § 20 og § 21, eller ved at undlade at efterkomme et forbud eller påbud, jf. lovforslagets § 30 og § 31.

I henhold til det foreslåede stk. 2 skal der ved overtrædelse af lovforslagets § 10, stk. 1, udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af olie. Et rederi vil kunne spare betydelige beløb ved ulovlig bortskaffelse af olie. Afleveringsomkostningerne og særligt tidsbesparelsen ved ikke at anvende modtageanlæg, men i stedet at holde skibet i drift, kan have stor økonomisk betydning.

Bødens størrelse bør tage hensyn til den relative miljøbelastning målt i liter udledt olie. I bemærkningerne til lov nr. 474 af 31. maj 2006 (lov om ændring beskyttelse af havmiljøet, straffeloven og lov om ændring af en række love på miljøområdet) anføres et skærpet bødeniveau, hvorefter der ved udtømninger på ca. 50 liter fastsættes en bøde på 25.000 kr., for udtømninger på ca. 500 liter en bøde på 150.000 kr., og for udtømninger på ca. 1.000 liter en bøde på 250.000 kr., med en lineær takst på prisen for en liter olie for mængder over 1.000 liter, medmindre der foreligger særlige omstændigheder.

Udtømninger over 10.000 liter vil typisk ske i forbindelse med ulykker, der ofte er omfattet af strafundtagelsesbestemmelsen i lovforslagets § 49. Skulle der dog ske en bevidst udledning i denne størrelsesorden, findes det nødvendigt, at bøderne er tilsvarende høje. Med henblik på den generelle præventive effekt vurderes der således også at være et behov for, at bødestørrelsen ved større udledninger øges, dog ikke proportionalt stigende som ved de mindre udslip.

Bøderne kan justeres op- eller nedad, hvis der foreligger skærpende eller formildende omstændigheder. Det kan således medføre en forhøjet bøde, hvis rederiet har opnået en særlig stor økonomisk besparelse ved ikke at gå i havn og aflevere olieaffaldet på lovlig vis. Ved fastsættelsen af bødestørrelse indgår i øvrigt bl.a. følgende faktorer: graden af tilregelse, den skete miljøskade og eventuelle tidligere lignende lovovertrædelser.

Efter det foreslåede stk. 3 vil overtrædelse af de i stk. 1 nævnte bestemmelser kunne medføre idømmelse af foranstaltninger efter kriminalloven for Grønland, såfremt der foreligger skærpende omstændigheder, som nævnt i stk. 3, nr. 1 og 2. Det fremgår dog af det foreslåede stk. 4, at stk. 3, ikke finder anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe. Dette er i overensstemmelse med havretskonventionens artikel 230, stk. 1, som fastslår, at overtrædelser begået i den eksklusive økonomiske zone af udenlandske fartøjer alene kan pålægges pengebøder.

#### *Til § 52*

Lovforslagets § 52 svarer til havmiljøanordnings § 44.

Efter denne bestemmelse kan der i de regler, der udstedes i henhold til loven, fastsættes sanktioner for overtrædelse af reglerne efter samme principper som for overtrædelse af selve loven.

Vedrørende forslaget til bestemmelsens stk. 2-4 henvises til bemærkninger til lovforslagets § 51, stk. 2-4.

#### *Til § 53*

Med bestemmelsen i § 53 foreslås det, at der for visse overtrædelser af lovforslaget, samt for visse regler udstedt i medfør af loven, skal gælde en forældelsesfrist på 5 år, jf. afsnit 6.9. i de almindelige bemærkninger.

Der kan for flere overtrædelser af loven være tale om "skjulte" overtrædelser, f.eks. ved ulovlig dumpning af stoffer eller materialer i havet, der først opdages på et langt senere tidspunkt. Det er derfor fundet nødvendigt at fastlægge en længere forældelsesfrist for visse overtrædelser af bestemmelser i lovforslaget eller i medfør af lovforslaget.

Det bemærkes, at de almindelige regler om strafferetlig forældelse i øvrigt finder anvendelse ved overtrædelse af loven, jf. bl.a. § 21 i kriminalloven for Grønland.

Den foreslåede bestemmelse svarer til den danske havmiljølovs § 60 om en særlig forældelsesfrist på 5 år. På tilsvarende vis er der indført en forældelsesfrist på 5 år for overtrædelse af inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet, som er gældende inden for søterritoriet.

#### *Til § 54*

Forslaget til § 54 omhandler bødeansvar for juridiske personer og svarer til den gældende havmiljøanordnings § 45. Den foreslåede bestemmelse sikrer mulighed for en klar ansvarsplacering også i de tilfælde, hvor en juridisk person eller en offentlig myndighed er involveret i lovovertrædelsen.

#### *Til § 55*

Lovforslagets § 55 giver forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, mulighed for at anråbe et udenlandsk skib, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, såfremt der foreligger begrundet mistanke om overtrædelse af lovforslaget eller regler udstedt i medfør heraf, eller begrundet mistanke om overtrædelse af den gældende havmiljølovgivning på søterritoriet. En lignende bestemmelse findes i den danske havmiljølovs § 62 a. Den almindelige ulovbestemte adgang til at foretage anrån berøres ikke af den foreslåede bestemmelse.

Som beskrevet i de almindelige bemærkninger afsnit 6.5., gælder den foreslåede bestemmelse som noget nyt også i den situation, hvor der er begrundet mistanke om, at et udenlandsk skib har overtrådt havmiljøreguleringen gældende på søterritoriet (dvs. den grønlandske havmiljøregulering) og derefter sejler ind i den eksklusive økonomiske zone, hvor nærværende lovforslag finder anvendelse.

Den foreslåede bestemmelse bygger på havretskonventionens artikel 220, stk. 3.

Anmodningen om at afgive oplysninger omfatter oplysninger om skibets 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.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 56, stk. 4 og 5, hvorefter manglende efterlevelse af anmodningen, eller hvor oplysningerne åbenlyst afviger fra den faktiske situation, sammen 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 lovforslagets bestemmelser eller regler udstedt i medfør heraf. I overensstemmelse med den europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6 (lov nr. 285 af 29. april 1992 om inkorporering af Den Europæiske Menneskerettighedskonvention er sat i kraft for Grønland ved anordning nr. 814 af 18. september 2001), 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.

#### *Til § 56*

Efter lovforslagets § 56 finder ransagningsbestemmelserne i retsplejeloven for Grønland anvendelse ved ransagninger i sager om overtrædelse af lovforslaget eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, der sker som led i kriminalretlig forfølgning. Bestemmelser vedrørende ransagning findes i kapitel 36 i retsplejeloven for Grønland.

Den foreslåede bestemmelses *stk. 1* indeholder bestemmelse om, at ransagning altid skal finde sted i overensstemmelse med reglerne i retsplejeloven for Grønland. Endvidere fremgår det, at der skal være tale om overtrædelser af enten lovforslaget eller bestemmelser udstedt i medfør af lovforslaget.

Beføjelsen til ransagning i sager om ulovlig olieudtømmning fra skibe ligger hos forsvarsministeren, jf. det foreslåede *stk. 2*. Politiet har en generel kompetence til at håndhæve lovgivningen i Grønland, herunder gennemføre ransagninger af skibe til søs ved mistanke om overtrædelser af lovens bestemmelser. I sager med mistanke om ulovlig udledning af andet end mineralsk olie, eksempelvis vegetabilsk olie og animalsk olie, kemikalier, affald m.v. har politiet endvidere kompetencen til at gennemføre ransagninger.

På grund af de nye regler om ballastvand og om luftforurening foreslås det, at bestemmelsen også omfatter ransagning i forbindelse med overtrædelser af disse regler. Det foreslås, at kompetencen til at foretage ransagning i disse sager tillægges miljø- og fødevareministeren, jf. det foreslåede *stk. 3*.

Det foreslåede *stk. 4* indeholder nærmere regler for ransagning af udenlandske skibe. En lignende bestemmelse findes i den danske havmiljølovs § 63, stk. 3. Bestemmelsen bygger på havretskonventionens artikel 220, stk. 5. For at kunne ransage udenlandske skibe, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, og som mistænkes for at have overtrådt lovens bestemmelser eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, skal mistanken være begrundet, og der skal være sket en betydelig udtømning eller udledning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet eller af luften, og skibe skal ydermere have nægtet at give oplysninger om dets identitet m.v., jf. lovforslagets § 55, eller også skal de afgivne oplysninger åbenlyst afvige fra den faktiske situation.

Mistankekravet i forhold til udenlandske skibe er således skærpet i forhold til kravet om mistanke over for grønlandske og danske skibe, hvor der alene skal være tale om, at skibet "med rimelig grund er mistænkt", jf. § 410 i retsplejeloven for Grønland.

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 miljøpåvirkningen, da muligheden for at foretage indgreb dermed som oftest vil være forspildt.

Havretskonventionen stiller krav om overtrædelse af eller begrundet mistanke om overtrædelse af "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". Dette betyder, at udenlandske skibe, der mistænkes for i den eksklusive økonomiske zone at have overtrådt rent nationale regler, der ikke har afsæet i internationale regler om havmiljøforurening, ikke kan ransages, førend skibet anløber en havn.

På baggrund af den særlige kompetencefordeling af havmiljøområdet ved Grønland, dvs. grønlandsk kompetence på det grønlandske søterritorium og dansk kompetence i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, kan der opstå særlige problemstillinger i forhold til skibe, der overtræder havmiljøreguleringen i det ene havområde, og efterfølgende sejler ind i det andet havområde, som beskrevet nærmere i de almindelige bemærkninger afsnit 6.5. Således foreslås det i *stk. 5*, at der efter samme betingelse som beskrevet i *stk. 4*, kan ske ransagning af et udenlandsk skib, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, når der er begrundet mistanke om, at skibet på søterritoriet har overtrådt den der gældende havmiljøregulering, hvorved der er sket betydelig udtømning eller udledning til luften, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet eller luften, og at skibet har afslået at give oplysninger som nævnt i lovforslagets § 55, eller såfremt de af skibet givne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation. Bestemmelsen forventes således hovedsagligt anvendt efter anmodning fra de grønlandske myndigheder, der er ansvarlige for havmiljølovgivningen på søterritoriet, ligesom efterforskningen primært bør ske efter den for søterritoriet gældende havmiljølovgivning.

Det foreslåede *stk. 6* medfører, at begrænsningerne i håndhævelsen over for udenlandske skibe i det foreslåede *stk. 4* og *5* dog ikke gælder, såfremt flagstaten for det udenlandske skib giver samtykke hertil. Der er her tale om et almindeligt anerkendt internationalt princip, hvorefter den stat, hvori skibet er registreret (flagstaten), har mulighed for at fraskrive sig den beskyttelse, som skibet måtte have efter henholdsvis national eller international ret. Flagstatens samtykke kan enten foreligge som samtykke i en konkret situation eller som et generelt samtykke, f.eks. for bestemte skibe eller for bestemte situationer.

Det foreslåede *stk. 7* medfører, at begrænsningerne i håndhævelsen over for udenlandske skibe i det foreslåede *stk. 4* og *5* ikke finder anvendelse, såfremt skibet med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, eller har overtrådt den gældende havmiljøregulering på søterritoriet, hvor der er sket en betydelig udtømning, som har medført eller truer med at medføre alvorlig skade på havmiljøet i isdækkede områder. Denne undtagelse bygger på havretskonventionens artikel 234, hvorefter staten har ret til at fastsætte og håndhæve ikke-forskelsbehandlende love og forskrifter til forebyggelse, begrænsning og kontrol af havforurening fra fartøjer i isdækkede områder, jf. de almindelige bemærkninger i afsnit 5.2. og afsnit 6.5.

Bestemmelsens *stk. 8* omhandler forfølgelse in continenti. Forfølgelse in continenti (hot pursuit) er et almindeligt anerkendt folkeretligt begreb, der er nærmere defineret i havretskonventionens artikel 111 og i 1958-konventionen om det åbne hav.



Der findes ikke et godt udtryk på dansk for begrebet "forfølgelse in continenti", derfor bruges i stedet terminologien "forfølgelse i umiddelbar forlængelse af overtrædelsen (in continenti)" i bestemmelsen. Denne terminologi skal forstås i overensstemmelse med havretskonventionens artikel 111. Ved forfølgelse in continenti forstås forfølgelse af et udenlandsk skib på kurs væk fra kysten gennem to eller flere havområder.

For at forfølge et udenlandsk skib in continenti skal en række betingelser være opfyldt. Disse betingelser er nærmere beskrevet i havretskonventionens artikel 111. Hovedbetingelserne er følgende:

- Forfølgelsen skal være kontinuerlig og uafbrudt. Afbrydes den, kan den ikke genoptages. Forfølgelsen kan overtages af et andet skib eller fly end det, som indledte forfølgelsen, uden at forfølgelsen anses som afbrudt.
- Forfølgelsen in continenti kan først påbegyndes, efter at et synligt eller hørligt signal til standsning er afgivet i en afstand, som gør det muligt for det udenlandske skib at høre signalet. Det forfølgende skib eller luftfartøj skal derfor være i nærheden af det mistænkte skib.
- Retten kan kun udøves af krigsskibe eller militære luftfartøjer eller andre dertil bemyndigede skibe eller luftfartøjer, som er forsynet med ydre kendemærker, hvoraf det tydeligt fremgår, at de er i statstjeneste.

Såfremt et kriminalretligt ansvar efter lovforslagets straffebestemmelser indtræder, kan skibet tilbageholdes af tilsynsmyndigheden, indtil bøder og sagsomkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for dette beløb, jf. det foreslåede *stk. 9*. Hvis dette ikke sker før senest 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet.

### **Til kapitel 18**

#### *Til § 57*

Det foreslås, at lovforslaget træder i kraft [INDSÆT DATO].

Regler, der er fastsat i henhold til den gældende havmiljøanordning (anordning nr. 1035 af 22. oktober 2014) forbliver i kraft, indtil de afløses af regler fastsat i henhold til denne lov.

Ved Grønlands Selvstyres overtagelse af råstofområdet, herunder råstofrelaterede havmiljøforhold, den 1. januar 2010, fik de grønlandske myndigheder den lovgivende og udøvende magt inden for råstofområdet. Regler, der var gældende for Grønland ved Grønlands Selvstyres overtagelse af kompetencen på råstofområdet den 1. januar 2010, og som ikke efterfølgende er blevet ændret eller ophævet af de grønlandske myndigheder, er fortsat gældende med de ændringer, der følger af selvstyreloven, indtil reglerne ændres eller ophæves af de grønlandske myndigheder. Dette følger af selvstyrelovens § 28, som sikrer, at der ikke opstår et retstomrum på de sagområder, som overtages af Grønlands Selvstyre. Ved Grønlands Selvstyres overtagelse af råstofrelaterede havmiljøforhold den 1. januar 2010 omfattede de gældende regler blandt andet reglerne i havmiljøanordningen, samt regler udstedt i medfør deraf, i det omfang disse regler vedrørte råstofrelaterede havmiljøforhold.

Overtrædelse af reglerne sanktioneres efter de hidtil gældende regler, indtil reglerne afløses af nye.

Ved lovforslagets ikrafttræden ophæves havmiljøanordningen samtidigt. Det foreslås, at sager, der er under behandling ved lovforslagets ikrafttræden, skal færdigbehandles efter den gældende havmiljøanordning.

#### *Til § 58*

Ved lovforslaget udarbejdes der for første gang en selvstændig lov for Grønland. Den danske havmiljølov, jf. lovbekendtgørelse nr. 1616 af 10. december 2015, skal således ikke længere kunne sættes i kraft for Grønland ved en kongelig anordning. I overensstemmelse hermed foreslås § 68, stk. 1, i den danske havmiljølov affattet således, at loven ikke finder anvendelse for Færøerne og Grønland.

I overensstemmelse hermed, foreslås § 68, stk. 2 og 3, ophævet, idet disse ikke længere er relevante.