

Forslag til

Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet og lov om miljøbeskyttelse

(Implementering af dele af Hong Kong-konventionen)

§ 1

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1616. af 10. december 2015, som ændret ved § 2 i lov nr. 1499 af 23. december 2014, § 2 i lov nr. 427 af 18. maj 2016 og § 3 i lov nr. 634 af 18. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. I *fodnoten* til lovens titel indsættes efter: "dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol, EU-Tidende 2009, nr. L 131, side 57,": "som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/38/EU af 12. august 2013 om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol, EU-Tidende 2013, L 218, s. 1,".

2. I § 1 indsættes som *stk. 4*:

"*Stk. 4.* Loven skal herudover medvirke til at sikre, at ophugning af skibe kan ske på en miljømæssig forsvarlig måde."

3. Overskriften til *kapitel 10* affattes således:

"Kapitel 10
Anden forurening m.v."

4. Efter § 33 indsættes i *kapitel 10*:

"§ 33 a. Miljø- og fødevarerministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler om, at skibe skal have en fortegnelse over farlige materialer om bord på skibet, samt et skibsspecifikt certifikat, der bekræfter, at fortegnelsen overholder krav fastsat i internationale aftaler.

Stk. 2. Miljø- og fødevarerministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler om gyldigheden og om tilsynsmyndighedens accept af certifikater som nævnt i *stk. 1*, der er udstedt af andre lande."

5. Efter § 42 a indsættes:

"§ 42 b. Miljø- og fødevarerministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler advare eller udstede forbud mod, at skibet fortsætter sejladsen, hvis skibet overtræder krav fastsat i internationale aftaler, der skal sikre, at ophugning af skibe kan ske på en miljømæssig forsvarlig måde.

§ 42 c. Miljø- og fødevarerministeren kan under de betingelser, der er nævnt i § 42 b, udstede forbud mod, at et skib anløber danske havne. § 43 c, *stk. 3*, finder tilsvarende anvendelse."

6. I § 51 a ændres "§ 42 a, § 43" til: "§§ 42 a – 42 c, 43".

7. I § 52, *stk. 5*, ændres "§ 42 a, § 43" til: §§ 42 a – 42 c, 43".

8. I § 59, *stk. 1*, nr. 3, indsættes efter "§ 42 a": ", forbud efter §§ 42 b eller 42 c, forbud eller påbud efter".

9. I § 61, stk. 1, indsættes efter "§ 33,": " § 33 a, stk. 1,".

10. I § 63, stk. 1, 3. pkt. erstattes: "eller ulovlig udledning til luften, jf. regler fastsat i medfør af § 32" med: ulovlig udledning til luften, jf. regler fastsat i medfør af § 32, eller manglende certifikat, jf. regler fastsat i medfør af § 33 a, stk. 1".

11. Efter § 63 c indsættes:

"§ 63 d. Skibe kan i sager om manglende certifikater i strid med regler fastsat i medfør af § 33 a, tilbageholdes af politiet, miljø- og fødevareministeren eller den, som miljø- og fødevareministeren bemyndiger dertil.

Stk. 2. Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet.

Stk. 3. Miljø- og fødevareministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan endvidere tilbageholde dokumenter, papirer og andre beviser af lignende karakter

Stk. 4. Ved iværksættelse af tilbageholdelse finder retsplejelovens kapitel 74 om beslaglæggelse anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 1-3.

Stk. 5. Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i stk. 1-3 nævnte beføjelser, herunder regler vedrørende sikkerhedsstillelse."

§ 2

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1317 af 19. november 2015, som ændret ved § 4 i lov nr. 132 af 16. februar 2016 og lov nr. 457 af 25. maj 2016, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 39 b indsættes:

"§ 39 c. Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler, der i nødvendigt omfang supplerer kravene til skibsophugningsanlæg og godkendelsesordningen efter EU-forordningen om ophugning af skibe."

2. I § 110, stk. 3, indsættes efter "§ 39 b, stk. 2,": " § 39 c,".

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft 1. juli 2017, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Miljø- og Fødevareministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 5-8.

§ 4

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men § 1 kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

1.2 Lovforslagets baggrund

1.2.1. Hong Kong-konvention af 2009 om sikker og miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe

1.2.2. Skibsophugningsforordningen

1.2.3. Plan for implementering af konventionen

2. Hovedpunkter i lovforslaget

2.1. Regulering af skibe

2.1.1. Havmiljølovens formål og anvendelsesområde

2.1.1.1. Gældende ret

2.1.1.2. Miljø- og fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.1.2. Krav til skibe, der sejler under en kontraherende parts flag

2.1.2.1. Konventionens krav

2.1.2.2. Gældende ret

2.1.2.3. Miljø- og fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.1.3. Kontrol med skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, tilbageholdelse m.v.

2.1.3.1. Konventionens krav

2.1.3.2. Gældende ret

2.1.3.3. Miljø- og fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.1.4. Accept af certifikater

2.1.4.1. Konventionens krav

2.1.4.2. Gældende ret

2.1.4.3. Miljø- og fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.1.5. Håndhævelse

2.1.5.1. Konventionens krav

2.1.5.2. Gældende ret

2.1.5.3. Miljø- og fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2. Regulering af skibsophugningsanlæg

2.2.1. Konventionens krav

2.2.2. Gældende ret

2.2.3. Miljø- og fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Hong Kong-konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe har til formål at forhindre, reducere, minimere og - så vidt det er praktisk muligt - eliminere ulykker, skader og andre negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet, der forårsages af skibsophugning. Konventionen fastsætter krav til skibe, der sejler under en kontraherende parts flag samt skibsophugningsanlæg, der drives under en kontraherende parts jurisdiktion.

Regeringen ønsker at tiltræde konventionen hurtigst muligt. Formålet med lovforslaget er at sikre, at det nødvendige hjemmelsgrundlag er til stede, for at det kan ske.

Størstedelen af konventionen er gennemført ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) Nr. 1257/2013 af 20. november 2013 om ophugning af skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF (herefter skibsophugningsforordningen).

De dele af konventionen, der ikke i tilstrækkelig grad er gennemført ved forordningen, og som er nødvendige for, at Danmark vil kunne overholde konventionens krav fra dens ikrafttrædelsestidspunkt, vil blive gennemført med dette lovforslag.

Der foreslås bl.a. bemyndigelser, hvorefter der kan fastsættes regler om, at skibe skal have en fortegnelse over farlige materialer samt visse certifikater om bord, og at certifikater udstedt af andre landes myndigheder skal accepteres af danske tilsynsmyndigheder. Der foreslås også indgrebsbeføjelser over for skibe, der ikke har disse dokumenter om bord. Derudover foreslås en bemyndigelse til at fastsætte regler, der i nødvendigt omfang supplerer kravene til skibsophugningsanlæg og godkendelsesordningen efter EU-forordningen om ophugning af skibe.

De nye krav til skibe vil blive gennemført ved udmøntning af de foreslåede bemyndigelser i havmiljøloven (lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1616 af 10. december 2015). De nye krav til skibsophugningsanlæg vil blive gennemført ved udmøntning af de foreslåede bemyndigelser i miljøbeskyttelsesloven (lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1317 af 19. november 2015).

I tillæg til bemyndigelserne foreslås havmiljølovens formålsbestemmelse udvidet, således af loven fremover tillige skal medvirke til at sikre, at ophugning af skibe kan ske på en miljømæssig forsvarlig måde. Dette medfører, at skibsophugningsforordningens krav til skibe kan administreres efter havmiljøloven og regler fastsat i medfør heraf, i det omfang der er behov for supplerende regler til forordningen.

Konventionen og forordningen stiller også krav til arbejdsmiljøet. Beskæftigelsesministeriet (Arbejdstilsynet) har ansvaret for de dele af forordningen og konventionen, der vedrører arbejdsmiljø. Beskæftigelsesministeriet har ikke fundet det nødvendigt at foretage ændringer til deres lovgivning som følge af forordningen eller konventionens ikrafttrædelse.

Med vedtagelsen af dette lovforslag giver Folketinget tillige sin tilslutning til Danmarks tiltrædelse af konventionen.

Konventionens engelske version er optrykt som bilag 1 og den danske oversættelse som bilag til 2 til lovforslaget.

1.1. Lovforslagets baggrund

1.1.1. Hong Kong-konvention af 2009 om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe

Hong Kong-konventionen blev vedtaget den 15. maj 2009 i regi af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

Når konventionen træder i kraft, er de stater, der har tiltrådt eller ratificeret konventionen (kontraherende parter) forpligtet til at sørge for, at skibe, som sejler under deres flag, bliver ophugget på anlæg, der overholder konventionens krav, og at skibsophugningsvirksomheder under deres jurisdiktion kun ophugger skibe, der overholder konventionens krav. Dette gælder for de skibe, der er omfattet af konventionen.

Konventionen finder ikke anvendelse for krigsskibe, marinehjelpekibe eller andre skibe, der ejes eller drives af en kontraherende part, og som på det pågældende tidspunkt kun anvendes i statens tjeneste til ikke-kommercielle formål. Konventionen omfatter heller ikke skibe på mindre end 500 bruttotonnage eller skibe, der i hele deres levetid kun sejler i farvande, der hører under højhedsområdet eller jurisdiktionen for det land, hvis flag skibet sejler under.

Et af de vigtigste elementer i konventionen er at begrænse brugen af farlige materialer på skibe i hele skibenes levetid. Konventionen indeholder således et appendiks med forbud mod ny montering af materialer indeholdende visse farlige stoffer.

Opbevaring af en fortegnelse over farlige materialer om bord på et skib i hele dets levetid er ligeledes et centralt krav i Hong Kong-konventionen. Fortegnelsen over farlige materialer skal være specifik for hvert skib og skal som minimum identificere de farlige materialer, der er anført i appendiks 1 og 2 til konventionen, og som indgår i skibets konstruktion eller udstyr, disses placering og omtrentlige mængder samt præcisere, at skibet overholder forbuddet mod montering af materialer indeholdende visse farlige stoffer.

Konventionen gælder både for eksisterende og nye skibe. Et nyt skib betyder et skib, for hvilket der er afgivet en byggekontrakt på eller efter konventionens ikrafttrædelse, eller hvis køl, for så vidt der ligger en byggekontrakt, er lagt, eller er på tilsvarende byggestadie, seks måneder efter konventionens ikrafttrædelse, eller hvor levering sker af skibet 30 måneder efter datoen for konventionens ikrafttrædelse. Et eksisterende skib er et skib, der ikke er et nyt skib.

Eksisterende skibe skal have en fortegnelse over farlige materialer senest 5 år efter konventionens ikrafttrædelse og før skibet ophugges, hvis dette sker tidligere.

Skibene, som konventionen finder anvendelse på, er underlagt krav om syn og certificering. Et syn indebærer, at skibet kontrolleres for, om fortegnelsen over farlige materialer er i overensstemmelse med konventionens krav. Syn udføres af en myndighed i det land, under hvis flag skibet sejler, eller en anerkendt organisation godkendt af myndigheden - typisk de såkaldte klassifikationselskaber. Når synet er gennemført korrekt, udsteder myndigheden eller den anerkendte organisation et fortegnelsescertifikat. Skibe skal synes, inden de sættes i drift (førstegangssyn) og herefter mindst hvert femte år (periodisk syn). Inden skibet tages ud af drift, er det underlagt et såkaldt endeligt syn, hvorefter der kan udstedes et ophugningscertifikat. Certifikater udstedes kun, hvis skibet lever op til konventionens krav. Kontraherende parter har pligt til at acceptere certifikater udstedt af andre kontraherende parter.

I henhold til konventionen skal kontraherende parter anvende konventionen krav, som det måtte være nødvendigt for at sikre, at skibe, der ikke sejler under en kontraherende parts flag, ikke nyder større begunstigeelse.

Hvis det afsløres, at et skib overtræder konventionens krav, kan den part, der udfører inspektionen, træffe foranstaltninger til at advare eller tilbageholde skibet, eller parten kan afvise eller udelukke skibet fra partens havne.

Skibsophugningsvirksomheder, der ligger i en kontraherende parts land og som ønsker at ophugge skibe, omfattet af konventionen, skal godkendes af en kompetent myndighed. Som led i godkendelsesbehandlingen skal der udføres inspektion af anlægget. Formålet med inspektionen er overordnet at tjekke, om den dokumentation om og beskrivelse af anlægget, som myndigheden har modtaget, stemmer overens med virkeligheden. IMO's vejledning om godkendelse af skibsophugningsanlæg (Resolution MEPC.211(63)) angiver mere præcist, hvad en inspektion omfatter.

De kontraherende parter skal klarlægge de vilkår som godkendelsen udstedes, trækkes tilbage, suspenderes, ændres og fornyes efter og formidle vilkårene til skibsophugningsvirksomheden. I henhold til konventionen har skibsophugningsvirksomheden pligt til at underrette den kompetente myndighed, hvis godkendelsens vilkår ikke længere er opfyldt. Hvis en skibsophugningsvirksomhed afviser inspektion af den kompetente myndighed, skal godkendelsen suspenderes eller trækkes tilbage. Godkendelsen skal fornyes mindst hvert femte år.

Forud for hver enkel ophugning skal skibsophugningsvirksomheden udforme en skibsspecifik skibsophugningsplan, der skal godkendes af en kompetent myndighed.

Skibsophugningsvirksomheden skal give den kompetente myndighed meddelelse, når det gør klar til at modtage et skib til ophugning. Hvis skibet har et internationalt ophugningscertifikat, skal meddelelsen om planlagt start for skibsophugningen ske efter indberetningsformatet i konventionens appendiks 6 og skal indeholde en kopi af ophugningscertifikatet. Virksomheden har endvidere pligt til at udstede en erklæring om færdiggørelse af ophugningen til den kompetente myndighed.

Hong Kong-konventionen træder i kraft 24 måneder efter, at den er ratificeret/tiltrådt af mindst 15 lande, hvis kombinerede handelsflåde repræsenterer mindst 40 % af den globale handelsflådes bruttotonnage, og hvis kombinerede maksimale årlige ophugningsmængde i de foregående ti år udgør mindst 3 % af de samme landes kombinerede handelsflådes bruttotonnage.

Denne ordning indebærer, at både de store flagstater og de store skibsophugningsstater skal tiltræde konventionen, for at ikrafttrædelsesbetingelserne bliver opfyldt. Siden 2009 har kun 4 stater tiltrådt konventionen. Kommissionen vurderede i 2012, at betingelserne for ikrafttræden af konventionen tidligst kunne forventes opfyldt i 2020, og at konventionen derfor tidligst ville træde i kraft i 2022.

Kun stater, der er medlem af IMO kan tiltræde konventionen. EU kan dermed ikke blive en kontraherende part.

Konventionen er udarbejdet i en original tekst på arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk, hvor hver tekst er lige autentisk. I lovforslagets bilag 1 er den engelske tekst optrykt. Bilag 2 indeholder en oversættelse til dansk af den engelske tekst. IMO har derudover udarbejdet en række vejledninger til forståelse af konventionens enkelte dele. Vejledningerne kan findes på IMO's hjemmeside.

1.1.2. Skibsophugningsforordningen

Forordningen har samme formål som konventionen nemlig at forebygge, reducere, minimere og så vidt muligt undgå ulykker, skader og andre negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet, der forårsages af skibsophugning. Formålet med forordningen er at øge sikkerheden, beskyttelsen af menneskers sundhed og EU's havmiljø i hele skibets livscyklus, navnlig for at sikre, at farligt affald fra en sådan skibsophugning underkastes miljømæssig forsvarlig håndtering. Forordningen har ligeledes til formål at sikre korrekt håndtering af farlige materialer på skibe samt lette EU- medlemsstaternes tiltrædelse til konventionen. Forordningen gennemfører størstedelen af Hong Kong-konventionen.

Forordningen gælder for skibe, der sejler under en medlemsstats flag. Disse skibe skal have en fortegnelse over farlige materialer om bord samt et certifikat, der bekræfter, at fortegnelsen er i overensstemmelse med forordningens krav, dvs. at det som minimum identificerer de farlige materialer, der er anført i forordningens bilag II, og som findes i skibets konstruktion eller udstyr, samt deres placering og omtrentlige mængder. Skibe, der sejler under et tredjelands flag, skal, når de anløber en havn i EU, også have en fortegnelse over farlige materialer om bord. Denne fortegnelse skal dog ikke identificere ligeså mange

farlige materialer som den fortegnelse, skibe, der sejler under EU-medlemsstaternes flag, skal identificere. Skibe, der sejler under et tredjelandts flag, skal også have et certifikat - i forordningen benævnt overensstemmelseserklæring - der bekræfter, at fortegnelsen over farlige materialer overholder forordningens krav. Forordningen og konventionens krav finder i øvrigt anvendelse på den samme slags skibe.

Forordningen fastsætter, at skibe, der sejler under en medlemsstats flag, kun må blive ophugget på anlæg, der er optaget på den europæiske liste over godkendte skibsophugningsanlæg. Både anlæg beliggende i EU og uden for EU kan blive optaget på listen.

For at blive optaget på listen skal en skibsophugningsvirksomhed opfylde en række krav, der er videregående end kravene, der stilles efter konventionen. F.eks. stiller forordningen, men ikke konventionen, krav om, at virksomheden drives fra bygningsstrukturer, og at håndtering af farlige materialer og farligt affald, der frembringes under skibsophugningsprocessen, udelukkende foregår på uigennemtrængelige gulve med et effektivt afløbssystem. Forordningen fastsætter ydermere krav om, at der etableres management- og overvågningssystemer. Derudover omfatter forordningen flere farlige materialer end konventionen.

Forordningen sonderer ikke for nærværende mellem skibe, der sejler under tredjelandts flag og skibe, der sejler under en kontraherende parts flag. Når Hong Kong-konventionen træder i kraft, skal skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, overholde strengere regler, end de regler, der i forordningen gælder for skibe, der sejler under tredjelandts flag. For at overholde konventionens krav er det derfor nødvendigt at supplere forordningens regler med krav til skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, og som ikke er en EU medlemsstat. Det indebærer, at der er behov for at fastsætte supplerende regler om, at skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, skal have en fortegnelsesliste over farlige materialer i overensstemmelse med konventionens krav samt et internationalt fortegnescertifikat eller ophugningscertifikat, der bekræfter dette. Der skal ligeledes suppleres med regler om, at danske tilsynsmyndigheder skal acceptere disse certifikater, regler om certifikaters gyldighed og kontrol med disse certifikater, samt indgrebsbeføjelser over for skibe, der ikke har det krævede certifikat.

I forhold til skibsophugningsvirksomheder er det nødvendigt at supplere forordningen med regler om, at der som led i godkendelsesprocessen skal ske en inspektion af anlægget, vilkår for godkendelse af virksomheden og underretningspligt for virksomheden i bestemte situationer.

Forordningen er udstedt med hjemmel i artikel 192, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, hvilket indebærer, at de enkelte medlemsstater kan opretholde eller indføre strengere beskyttelsesforanstaltninger, jf. samme traktats artikel 193.

Skibsophugningsforordningen er trådt i kraft, men finder ikke fuldt ud anvendelse endnu.

Størstedelen af forordningen finder således anvendelse fra den tidligste af følgende to datoer: 6 måneder efter den dato, hvor det samlede maksimale årlige skibsophugningsoutput på de skibsophugningsvirksomheder, der er opført på den europæiske liste, udgør mindst 2,5 mio. light displacement tonnage (LDT), eller den 31. december 2018. Kommissionen forventer, at den samlede årlige skibsophugningsoutput på de skibsophugningsvirksomheder, der er opført på den europæiske liste, vil nå op på 2,5 mio. light displacement tonnage (LDT) inden udgangen af 2016. Størstedelen af forordningen forventes derfor at finde anvendelse ca. 1. juli 2017, hvilket indebærer at skibe, der sejler under medlemsstaters flag, skal overholde kravene fra det tidspunkt.

Kravene til skibsophugningsvirksomheder og godkendelse heraf samt oprettelse af den europæiske liste finder allerede anvendelse.

Forordningens krav til eksisterende skibe og til skibe, der sejler under tredjelandes flag, finder først anvendelse fra den 31. december 2020.

Frem til forordningens fulde anvendelsestidspunkt reguleres skibe, der udgør affald, og som er genstand for grænseoverskridende overførsel med henblik på ophugning, af transportforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 om overførsel af affald). I transportforordningen er der forbud mod eksport af farligt affald til lande, der ikke er medlem af OECD. Skibe vil som oftest blive klassificeret som farligt affald og må derfor ikke eksporteres fra EU til ophugning på anlæg i lande, der ikke er medlem af OECD.

Når skibsophugningsforordningen finder anvendelse fuldt ud, vil det være tilladt for et skib, der sejler under en EU medlemsstats flag, at sejle til et land uden for OECD for at blive ophugget, forudsat at ophugningsvirksomheden er opført på den europæiske liste. Skibe, der ikke er omfattet af skibsophugningsforordningen, vil fortsat være omfattet af transportforordningen.

1.2.3. Plan for implementering af konventionen

Forordningen gennemfører som nævnt ikke alle konventionens bestemmelser. Forordningen fastsætter dog, at Kommissionen skal tage forordningen op til revision senest 18 måneder inden datoen for konventionens ikrafttræden og fremsætte, hvis det er hensigtsmæssigt, eventuelle passende lovgivningsforslag med henblik herpå. Det er derfor sandsynligt, men ikke sikkert, at de dele af konventionen, der endnu ikke er gennemført med forordningen, vil blive indarbejdet ved revisionen.

Hvis det ikke sker, vil der formentlig ikke være tid til at tilvejebringe de krævede hjemler i hhv. havmiljøloven og miljøbeskyttelsesloven, før konventionen træder i kraft. Danmark risikerer således at misligholde konventionen, når denne træder i kraft, hvis ikke de nødvendige hjemler etableres på et tidligere tidspunkt. De nødvendige bestemmelser foreslås derfor indført på nuværende tidspunkt, hvor der alligevel skal ændres i havmiljølovens formål for at kunne administrere skibsophugningsforordningens krav til skibe (se afsnit 2.1.1.).

Alle nye bestemmelser, der har til formål at implementere de dele af konventionen, der ikke allerede er gennemført ved forordningen, vil blive udformet som bemyndigelser, for ikke at komme i strid med EU-retten, hvis forordningen senere hen gennemfører alle konventionens bestemmelser.

Håndhævelsesbestemmelserne vil ikke blive udformet som bemyndigelser, men vil først blive sat i kraft samtidig med at konventionen træder i kraft, forudsat at de ikke er gennemført ved ændring af forordningen.

Ingen af de foreslåede regler er i strid med forordningen, idet de enten kan anvendes til at fastsætte strengere regler som f.eks. kravene til skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, eller til at supplere forordningens bestemmelser, som f.eks. accept af certifikater.

I henhold til konventionens artikel 16, stk. 6, skal et land, der tiltræder konventionen erklære, hvorvidt det vil kræve udtrykkeligt eller stiltiende godkendelse af den skibsspecifikke skibsophugningsplan. I overensstemmelse med kommunernes ønske vil Danmark ved tiltrædelsen erklære, at godkendelse af den skibsspecifikke skibsophugningsplan sker ved stiltiende samtykke.

2. Hovedpunkter i lovforslaget

Afsnit 2.1. og 2.2. gennemgår de dele af konventionen, der endnu ikke er hjemmel til at implementere, samt hvor der er behov for at fastsætte supplerende regler til forordningen.

2.1. Regulering af skibe

2.1.1. Havmiljølovens formål og anvendelsesområde

2.1.1.1. Gældende ret

Det fremgår af bemærkningerne til havmiljøloven fra 1993, at loven skal regulere al forurening fra skibe inden for lovens territoriale gyldighedsområde, og at miljøbeskyttelsesloven regulerer den landbaserede forurening af havmiljøet.

Ved en lovændring i 1997 blev formålsbestemmelsen moderniseret, således at også fart, frekvensen af gennemsejlinger og andre uønskede påvirkninger af naturen og miljøet – herunder havmiljøet – blev omfattet af lovens reguleringsområde.

Også efter denne udvidelse vil der dog – medmindre andet fremgår af lovens bestemmelser – skulle være tale om aktiviteter på havet, der forårsager eller kan forårsage uønskede påvirkninger af naturen og miljøet.

Havmiljøloven gælder for danske skibe (uanset hvor i verden de befinder sig) samt skibe, der befinder sig på dansk søterritorium. Loven indeholder hjemmel til at autorisere klassifikationsselskaber til på ministerens vegne at foretage syns- og certificeringsopgaver, ligesom havmiljøloven også allerede har gennemført de dele af havnestatskontroldirektivet, der vedrører kontrol med skibes overholdelse af forskellige EU-regler.

Havmiljøloven finder ikke anvendelse på orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, så længe skibet udelukkende benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste, jf. § 2, stk. 2.

2.1.1.2. Miljø- og fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Forordningens og konventionens definition af skibe er dækket af havmiljølovens begreb "skibe", jf. Folketingstidende 1992-93, Tillæg A spalte 7314-7316.

Det vurderes endvidere, at havmiljølovens undtagelse af orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, så længe skibet udelukkende benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste er i overensstemmelse med forordningens og konventionens undtagelsesbestemmelser.

Som nævnt ovenfor har havmiljølovens regler sigte på påvirkning af naturen og miljøet fra aktiviteter på havet, herunder eksempelvis udtømninger, afbrændinger og dumpninger fra skibe samt regulering af hurtigfærger. Det vurderes derfor, at konventionens og forordningens regulering af skibe, der sigter på at forebygge og reducere negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet, der forårsages af skibsophugning, ikke kan rummes inden for havmiljølovens gældende formålsbestemmelse.

Det foreslås derfor, at havmiljølovens formålsbestemmelse (§ 1) udvides til også at kunne medvirke til at sikre, at ophugning af skibe kan ske på en miljømæssig forsvarlig måde. Med den foreslåede ændring vil forordningens krav til skibe kunne administreres efter havmiljøloven og regler fastsat i medfør heraf, i det omfang der er behov for supplerende regler til forordningen.

Havmiljøloven har allerede hjemmel til at strafsanktionere overtrædelser af bestemmelser fastsat i EU forordninger vedrørende forhold omfattet af § 1, jf. § 59, stk. 1, nr. 6, ligesom der i § 58 a er hjemmel til at fastsætte de nødvendige regler for anvendelse af forordninger vedrørende forhold omfattet af loven.

Konkret stiller skibsophugningsforordningen bl.a. krav om, at medlemsstaterne skal fastsætte kadencen for de periodiske syn og fastsætte gyldighedsperiode for fortegnescertifikater, hvilket herefter kan ske med hjemmel i lovens § 58 a. Der kan endvidere fastsættes regler om, hvem der fører tilsyn, og hvordan tilsynet skal føres, ligesom tilsynsmyndigheden vil have de beføjelser, der følger af loven, herunder om adgang uden retskendelse.

Ligeledes vil ministeren med hjemmel i den gældende regel i lovens § 48 a kunne autorisere klassifikationsselskaber til at udstede certifikater og foretage syn på skibe i overensstemmelse med forordningens regler herom.

Det fremgår af forordningens artikel 6, stk. 5, at skibsrederen er ansvarlig for skibet og træffer forholdsregler, der sikrer, at skibet til stadighed opfylder kravene i den medlemsstat, under hvis flag skibet sejler, indtil det tidspunkt, hvor operatøren af skibsophugningsanlægget påtager sig ansvaret for det pågældende skib. Det fremgår endvidere af bestemmelsen, at operatøren af anlægget kan afvise at acceptere skibet til ophugning, hvis skibets tilstand ikke væsentlig svarer til oplysningerne i fortegnescertifikatet, herunder hvis del I i fortegnelsen over farlige materialer ikke er korrekt vedligeholdt og ajourført og ikke afspejler ændringer i skibets konstruktion og udstyr. Under sådanne omstændigheder har skibsrederen fortsat ansvaret for det pågældende skib. Det foreslås, at havmiljølovens regler gælder, så længe skibsrederen har ansvaret for skibet, og at miljøbeskyttelseslovens regler gælder, når operatøren af et dansk skibsophugningsanlæg påtager sig ansvaret for skibet.

2.1.2. Krav til skibe, der sejler under kontraherende parts flag

2.1.2.1. Konventionens krav

I henhold til konventionen skal skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, have en fortegnelse over farlige materialer om bord, der som minimum identificerer de farlige materialer, der er anført i konventionens appendiks 1 og 2 og indgår i skibets konstruktion eller udstyr, disses placering og omtrentlige mængder. Skibene skal endvidere have et internationalt fortegnelses- eller ophugningscertifikat om bord, der bekræfter, at fortegnelsen er i overensstemmelse med konventionens krav.

Kontraherende parts skibe kan udsættes for inspektion af om skibet har de krævede dokumenter, når skibet ankommer til en anden kontraherende parts havn eller offshoreterminal.

Konventionen fastætter endvidere at for skibe, der sejler under flag, der ikke hidrører konventionens parter, skal parterne anvende konventionens krav, som det måtte være nødvendigt for at sikre, at sådanne skibe ikke nyder større begunstiggelse.

2.1.2.2. Gældende ret

Forordningens bilag I indeholder en liste med farlige materialer for hvilke montering eller brug på skibe forbydes eller begrænses som angivet i bilaget. Det drejer sig konkret om asbest, ozonlagsnedbrydende stoffer, PCB, PFOS, og antifoulingprodukter og -systemer. Forordningens bilag II indeholder en liste over de farlige materialer, der skal fremgå af fortegnelsen over farlige materialer. Disse materialer udgør dels alle de farlige materialer, der er omhandlet i bilag I, samt en række andre farlige materialer såsom cadmium, bly, kviksølv, radioaktive stoffer m.fl. Skibe, der sejler under en medlemsstats flag, skal have en fortegnelse om bord, der som minimum identificerer de farlige materialer, der er anført i forordningens bilag II, og som findes i skibets konstruktion eller udstyr, samt deres placering og omtrentlige mængder. Skibe, der sejler under tredjelands flag, skal som minimum have en fortegnelse over de farlige materialer, der er anført i forordningens bilag I. Forordningens bilag svarer til konventionens bortset fra, at forordningens bilag omfatter flere farlige materialer både på bilag I og II.

Ovenstående indebærer, at forordningens krav til skibe, der sejler under en EU medlemsstats flag, er strengere end krævet efter konventionen. Til gengæld opfylder forordningen (endnu) ikke de krav, som konventionen stiller til skibe, der sejler under kontraherende parters flag, der ikke også er en EU-medlemsstats flag. Forordningens krav til skibe, der sejler under tredjelandes flag er heller ikke tilstrækkelige til at opfylde konventionens krav om, at sådanne skibe ikke må behandles gunstigere end et skib, hvis flagstat er part til konventionen.

Ligesom i konventionen er det når skibet anløber en medlemsstat havn eller offshoreterminal at det kan blive udtaget til inspektion.

2.1.2.3. Miljø- og fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

For at sikre, at Danmark opfylder konventionens krav til skibe ved dens ikrafttrædelse, foreslås det, at ministeren, til opfyldelse af internationale aftaler, får bemyndigelse til at fastsætte regler om, at et skib, der sejler under en kontraherende parts flag, som ikke er en EU medlemsstat, skal have et internationalt fortegnelses- eller ophugningscertifikat om bord i overensstemmelse med konventionens krav, når det anløber danske havne eller offshoreterminaler. Det internationale fortegnescertifikat eller ophugningscertifikat bekræfter, at skibet overholder konventionens krav til fortegnelsen over farlige materialer. Det foreslås endvidere, at ministeren kan fastsætte regler om, at skibe, hvis flagstat ikke er part til konventionen, ikke behandles gunstigere end et skib, hvis flagstat er part i konventionen. Sådanne skibe vil derfor også skulle have en fortegnelse over farlige materialer om bord, samt et skibsspecifikt certifikat der bekræfter at fortegnelsen overholder konventionens krav.

Det foreslås endvidere, at der indsættes en bemyndigelse til, at ministeren kan fastsætte regler om straf for overtrædelse af disse regler.

2.1.3. Kontrol med skibe, der sejler under kontraherende parters flag, tilbageholdelse m.v.

2.1.3.1. Konventionens krav

I henhold til konventionen kan et skib, der sejler under en kontraherende parts flag, blive underlagt inspektion i en anden parts havn for at fastslå, om skibet er i overensstemmelse med konventionens krav.

Tilsyn med skibe er som udgangspunkt begrænset til at bekræfte, at der ombord på skibet findes et af de certifikater, som konventionen kræver. Det kan dog også være nødvendigt at skulle foretage et detaljeret tilsyn, hvis skibets tilstand eller tilstanden af dets udstyr ikke væsentlig svarer til oplysningerne i certifikatet eller del I i fortegnelsen over farlige materialer eller i begge, eller der er god grund til at tro, at der ikke er gennemført en procedure om bord på skibet til vedligeholdelse af del I i fortegnelsen over farlige materialer.

Tilsyn med skibe omfattet af Hong Kong-konventionen udføres under hensyntagen til IMO's vejledning om tilsyn med skibe under Hong Kong-konventionen (resolution MEPC.223(64)), jf. konventionens artikel 8, stk. 2.

Det følger af vejledningen, at tilsynsmyndigheden skal tjekke, om der er enten et internationalt fortegnescertifikat eller et internationalt ophugningscertifikat - begge suppleret med en fortegnelse over farlige materialer. Certifikatets gyldighed skal tjekkes, og det skal tjekkes om id nummeret på fortegnelseslisten svarer til det på certifikatet.

Hvis certifikatet og fortegnelseslisten er gyldig, skal myndigheden begrænse sit tilsyn til eventuelt indberettede mangler.

Hvis myndighedens generelle indtryk eller observationer om bord giver god grund til at tro, at skibets tilstand eller tilstanden af dets udstyr ikke væsentligt svarer til oplysningerne i certifikatet eller fortegnelsen over farlige materialer, kan myndigheden foretage detaljeret kontrol.

Der foreligger god grund, når:

- 1) der er bevis for, at der ikke foreligger et certifikat, eller det tydeligvis er ugyldigt
- 2) der er bevis for, at der ikke foreligger en fortegnelse over farlige materialer, eller at det tydeligvis er ugyldigt
- 3) der ikke er identificeret farlige materialer i skibets konstruktion eller udstyr i del I i fortegnelsen over farlige materialer
- 4) manglende angivelse af udstyr eller skibskonstruktion på del I i fortegnelsen over farlige materialer som tilsynsmyndigheden mener indeholder farlige materialer som angivet i bilag 1 og 2
- 5) der ikke er gennemført en procedure om bord på skibet til vedligeholdelse af del I i fortegnelsen over farlige materialer.

Hvis det afsløres, at skibet overtræder konventionen, kan den part, der udfører inspektionen, træffe foranstaltninger for at advare, tilbageholde, afvise eller udelukke skibet fra partens havne. Flagstaten og IMO skal i så fald underrettes.

Et skib kan tilbageholdes, hvis det ikke har enten et internationalt fortegnelsescertifikat eller et internationalt ophugningscertifikat, eller hvis skibet ikke overholder de kontrolforanstaltninger med farlige materialer, som er opført i konventionens appendiks 1. Manglende ajourføring af fortegnelsen over farlige materialer bør ikke medføre tilbageholdelse, men enhver uoverensstemmelse i fortegnelsen over farlige materialer bør indberettes til den pågældende flagstats myndighed og afhjælpes inden næste syn.

I henhold til konventionens artikel 3, stk. 4, må skibe, der ikke sejler under en kontraherende parts flag ikke nyde større begunstiging end skibe, der sejler under en kontraherende parts flag. Skibe, der ikke sejler under en kontraherende parts flag kan dog ikke få udstedt et internationalt fortegnelses- eller ophugningscertifikat. Det fremgår af IMO vejledningen om tilsyn med skibe under Hong Kong-konventionen (resolution MEPC.223(64) at tilsynsmyndigheden i stedet skal tjekke, at skibet har tilsvarende dokumentation, og at det har en fortegnelse over farlige materialer.

Af samme vejledning fremgår det at "procedures for Port State Control, 2011, resolution A.1052(27)" skal supplere vejledningen.

2.1.3.2. Gældende ret

Forordningen har gennemført reglerne om kontrol med udenlandske skibe i to spor. Dels i selve forordningen, og dels ved at ændre i havnestatskontroldirektivet.

Forordningen bestemmer i artikel 11, at medlemsstaterne skal anvende kontrolbestemmelser for skibe i overensstemmelse med deres nationale lovgivning under henvisning til havnestatskontroldirektivet (Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol). Inspektionen er som udgangspunkt begrænset til en kontrol af, at der om bord findes et gyldigt fortegnelsescertifikat eller et ophugningscertifikat. Forordningen indeholder endvidere de nødvendige regler om detaljeret kontrol.

Skibe, der sejler under tredjelandets flag, skal have en fortegnelse over farlige materialer om bord.

I forordningens artikel 28 gennemføres der en ændring af direktivet, således at der ved havnestatskontrol også skal føres tilsyn med, om skibe, der udtages til kontrol, har enten et fortegnelsescertifikat eller en

overensstemmelseserklæring om bord i henhold til skibsophugningsforordningen. Dvs. at skibe, der sejler under en EU-medlemsstats flag, bliver undersøgt for, om det har et fortegnelsescertifikat om bord, og skibe, der sejler under et tredjeland's flag, bliver undersøgt for, om de har en overensstemmelseserklæring.

Havnestatskontroldirektivet gælder for ethvert udenlandsk skib, der anløber en havn eller en ankerplads i en medlemsstat, med henblik på at indgå i en grænseflade mellem skib og havn, og dets besætning. Direktivet opstiller bl.a. et system for, hvordan inspektion skal foregå, og hvilke skibe der skal udtages. Direktivet er primært gennemført i Erhvervs- og Vækstministeriets lovgivning om sikkerhed til søs. Som følge af fordelingen af reguleringen mellem lov om sikkerhed til søs og havmiljøloven, er det havmiljøloven, som indeholder de nødvendige administrative indgrebsbeføjelser inden for denne lovs område. Der henvises bl.a. til lov nr. 1275 af 21. december 2011 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet (Implementering af dele af havnestatskontroldirektivet og ændring af regler om indgreb over for skibe).

Det følger af forordningen, at et skib, der sejler under en medlemsstats flag kan advares, tilbageholdes, afvises eller udelukkes fra havne under en medlemsstats jurisdiktion, hvis det ikke på anmodning fra de relevante myndigheder i den pågældende medlemsstat indsender en kopi af fortegnelsescertifikatet eller ophugningscertifikatet. Det samme gælder for et skib, der sejler under et tredjeland's flag, såfremt det ikke på anmodning fra de relevante myndigheder i den pågældende medlemsstat indsender en kopi af overensstemmelseserklæringen.

Ovenstående indebærer, at forordningens krav til kontrol og indgreb over for skibe, der sejler under en EU-medlemsstats flag, er tilstrækkelige til at implementere konventionen. Forordningen opfylder imidlertid (endnu) ikke de krav, som konventionen stiller i forhold til skibe, der sejler under kontraherende parts flag, der ikke også er en EU-medlemsstats flag.

Havmiljøloven indeholder i § 42 a og § 43 c bestemmelser, hvorefter miljø- og fødevareministeren bl.a. kan tilbageholde et skib eller meddele forbud mod, at skibet anløber danske havne. Bestemmelserne kan imidlertid ikke rumme indgreb over for skibe, der ikke har et af de efter konventionen krævede certifikater, fordi manglende fortegnelses- eller ophugningscertifikater eller overensstemmelseserklæringer ikke medfører fare for udtømning eller udledning.

Forordningen fastsætter at i tilfælde af force majeure eller bydende nødvendige sikkerhedshensyn eller for at reducere forureningsfaren eller gøre den så lille som muligt, eller for at fejl og mangler kan afhjælpes, give anløbstilladelse til en bestemt havn eller ankerplads, forudsat at skibsrederen eller skibsføreren har truffet passende foranstaltninger, som opfylder de krav, som den relevante myndighed i den pågældende medlemsstat har stillet, således at skibet kan anløbe havnen sikkert.

2.1.3.3. Miljø- og fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Forordningen sonderer (endnu) ikke mellem skibe, der sejler under tredjeland's flag, og skibe, der sejler under en kontraherende parts flag. Det medfører, at forordningens krav til kontrol med skibe, der sejler under tredjeland's flag, og indgrebsbeføjelserne over for disse ikke er tilstrækkelige i forhold til konventionens krav i forhold til skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, som ikke er en EU-medlemsstats flag.

Det foreslås derfor, at der indsættes bestemmelser (§§ 42 b og 42 c), hvorefter miljø- og fødevareministeren til opfyldelse af internationale forpligtelser kan advare eller meddele forbud mod, at et skib fortsætter sejladsen, hvis skibet overtræder krav fastsat i internationale aftaler, der skal sikre, at ophugning af skibe kan ske på en miljømæssig forsvarlig måde. Det foreslås endvidere, at ministeren under de samme betingelser kan meddele forbud mod, at et skib anløber en dansk havn. Bestemmelsen vil skulle

finde anvendelse over for skibe, der sejler under kontraherende parters flag, der ikke også er en EU medlemsstat.

Som nævnt under afsnit 2.1.2 ovenfor foreslås indsat en bemyndigelse til at fastsætte regler om, at skibe skal have de krævede certifikater om bord, når de kommer til en dansk havn eller offshoreterminal. Med de foreslåede §§ 42 b og 42 c vil ministeren således blive tildelt de indgrebsbeføjelser, som kræves efter konventionen.

Det foreslås samtidig, at ministeren trods anløbsforbud til en dansk havn kan give tilladelse til anløb af en bestemt dansk havn, hvis skibets fortsatte sejlads indebærer risiko for tab af menneskeliv eller skade på miljøet, hvis bydende nødvendige sikkerhedshensyn gør det påkrævet eller det er med henblik på at afhjælpe fejl og mangler, ved at indsætte en henvisning til § 43 c, stk. 3.

Tilsyn med skibene kan ske i henhold til den gældende § 45. Regler om tilsynet, herunder om detaljeret tilsyn, jf. konventionens artikel 8, kan fastsættes med hjemmel i den gældende § 45 c.

Det forventes i øvrigt, at konventionen, når den træder i kraft, vil blive omfattet af havnestatskontroldirektivet ved vedtagelse af en ændring af havnestatskontroldirektivet.

Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen har en aftale med Søfartsstyrelsen om bistand i forbindelse med tilsyn efter havmiljøloven med skibe. Det forventes at aftalen vil blive udvidet til også at dække dette område.

I lighed med lovens øvrige forbud mod fortsat sejlads og anløbsforbud foreslås det, at sådanne forbud kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold, og at klageberettiget er afgørelsens adressat, ligesom overtrædelse af sådanne forbud kan straffes.

Det foreslås, at ministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelse af de foreslåede §§ 42 b og 42 c. Dette skal ske samtidig med, at konventionen træder i kraft. Hvis den reviderede forordning indarbejder de nødvendige indgrebsbeføjelser over for skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, og som ikke er en EU medlemsstat, vil §§ 42 b og 42 c imidlertid ikke blive sat i kraft. Bestemmelsen vil i så fald blive ophævet ved først givne lejlighed.

2.1.4. Accept af certifikater og certifikaters gyldighed

2.1.4.1. Konventionens krav

Konventionen fastsætter, at et certifikat, der udstedes med en kontraherende parts godkendelse, skal accepteres af de øvrige parter og skal i alle henseender, der dækkes af konventionen, anses for at have samme gyldighed, som hvis parterne selv havde udstedt certifikatet. Konventionen stiller endvidere krav om at et internationalt fortegnelsescertifikat ikke længere er gyldigt ved skibets overførsel til et andet lands flag.

2.1.4.2. Gældende ret

Forordningen fastsætter, at medlemsstaterne skal acceptere et ophugningscertifikat, udstedt af en anden medlemsstat, og skal anse det for at have samme gyldighed, som et ophugningscertifikat, de selv har udstedt. Der er dog ikke pligt til at acceptere fortegnelsescertifikater udstedt af en anden medlemsstat. Efter forordningens nuværende ordlyd, er der heller ikke pligt til at acceptere certifikater udstedt af en kontraherende part til konventionen. Havmiljøloven har ingen bestemmelser om accept af certifikater.

2.1.4.3. Miljø- og fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der foreslås indsat en bemyndigelse til, at ministeren til opfyldelse af internationale aftaler, kan fastsætte regler om tilsynsmyndighedens accept af certifikater og deres gyldighed i overensstemmelse med konventionen.

2.1.5. Håndhævelse

2.1.5.1. Konventionens krav

I henhold til konventionens artikel 10, stk. 2 og 3, skal enhver overtrædelse af konventionen inden for en parts jurisdiktion forbydes, og der skal etableres sanktioner i henhold til partens lovgivning. De sanktioner, der følger af en parts lovgivning i henhold til denne artikel, skal være tilstrækkeligt alvorlige til at afskrække overtrædelse af konventionen, hvor end disse måtte forekomme.

2.1.5.2. Gældende ret:

I henhold til havmiljølovens § 63, stk. 1, skal ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i loven eller bestemmelser udstedt i medfør af loven ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som kan medføre frihedsstraf. Det følger endvidere af bestemmelsen, at miljø- og fødevareministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan foretage ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra platforme, ulovlig udtømning af ballastvand eller brug af ikke funktionsdygtigt anlæg til behandling af ballastvand, ulovlig bortskaffelse af stoffer eller materialer, eller ulovlig udledning til luften, efter retsplejelovens regler om ransagning.

I henhold til havmiljølovens § 63 b, stk. 1-3, og § 63 c, stk. 1-3, kan skibe i en række sager om udledning i strid med loven eller forskrifter fastsat i medfør af loven tilbageholdes af politiet, miljø- og fødevareministeren eller den, som miljø- og fødevareministeren bemyndiger dertil. Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over skibet, da udledningen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af skibet. Miljø- og fødevareministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan endvidere tilbageholde dokumenter, papirer og andre beviser af lignende karakter.

Det følger af stk. 8 i hhv. § 63 b og § 63 c, at ved iværksættelse af tilbageholdelse finder retsplejelovens kapitel 74 om beslaglæggelse anvendelse med de ændringer, der følger af de foregående stykker.

Efter § 63 c, stk. 9, kan miljø- og fødevareministeren fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i stk. 1-3 nævnte beføjelser, herunder regler vedrørende sikkerhedsstillelse.

Både § 63 b og § 63 c, har i stk. 4-7 bestemmelser om, hvordan tilbageholdelse kan ske, hvis et skib fra udlandet befinder sig i ydre territorialt farvand under passage eller i den eksklusive økonomiske zone, eller hvis det udenlandske skib forfølges i umiddelbar forlængelse af overtrædelsen fra et havområde til et andet havområde, der ligger længere væk fra den danske kyst.

2.1.5.3. Miljø- og fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås at overtrædelse af den foreslåede § 33 a, stk. 1, skal kunne strafpålægges.

Eftersom skibe bevæger sig globalt, og ikke nødvendigvis anløber en dansk havn igen, kan det være nødvendigt at tilbageholde skibet, indtil myndigheden har sikret sit krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation.

Både § 63 b og § 63 c handler dog i modsætning til sager om manglende fortegnescertifikater eller ophugningscertifikater om udledning. Endvidere er bestemmelser om tilbageholdelse uden for en

kontraherendes parts havn eller offshoreterminal ikke relevante for denne type af mangler, der konstateres ved kontrol når skibet er i havn eller ved en offshoreterminal.

Det foreslås derfor, at indsætte en ny bestemmelse (§ 63 d) om tilbageholdelse for at sikre krav på betaling af bøde m.m. for skibe, der ikke har det påkrævede certifikat. Det foreslås, hvor det er relevant, at bruge samme ordlyd som § 63 c, dog vil § 63 c, stk. 4-7, ikke blive gentaget i den nye bestemmelse.

Endvidere foreslås den generelle ransagningsbestemmelse i havmiljølovens § 63, stk. 1, udvidet til også at omfatte tilfælde, hvor et skib ikke har det efter konventionen krævede certifikat om bord.

2.2. Regulering af skibsophugningsanlæg

2.2.1. Konventionens krav

Konventionen stiller krav om, at skibsophugningsanlæg, der ophugger skibe, for hvilke konventionen finder anvendelse skal godkendes af en kompetent myndighed i det land, ophugningsanlægget er beliggende. Konventionen indeholder en række krav til anlægget og forudsætninger for at meddele godkendelse.

Blandt disse skal særskilt nævnes, at skibsophugningsvirksomheder for skibe, for hvilke konventionen finder anvendelse, kun må acceptere skibe, der overholder konventionens krav samt have dokumentation for godkendelsen tilgængelig, hvis sådan dokumentation kræves af en skibsreder, der overvejer at ophugge et skib på det pågældende ophugningsanlæg.

Skibsophugningsvirksomheden skal endvidere underrette den kompetente myndighed i det land, hvor anlægget ligger, når den gør klar til at modtage et skib til ophugning. Underretningen skal indeholde en række oplysninger, herunder skibsspecifikke oplysninger, fortegnelse over farlige materialer samt udkast til den skibsspecifikke skibsophugningsplan til myndighedens godkendelse. Hvis skibet, der skal ophugges, har et internationalt ophugningscertifikat, skal virksomheden også indberette den planlagte start til den kompetente myndighed. Indberetningen skal ske efter indberetningsformatet i konventionens appendiks 6 og skal som minimum indeholde en kopi af det internationale ophugningscertifikat. Ophugning af skibet må ikke igangsættes, før indberetningen er indleveret. Derudover skal virksomheden underrette den pågældende myndighed, når ophugning af skibet er færdiggjort.

Hvis hændelser eller handlinger på anlægget har den virkning, at godkendelsens vilkår ikke længere er opfyldt, skal skibsophugningsvirksomheden endvidere underrette den kompetente myndighed, der kan beslutte at suspendere eller trække godkendelsen tilbage eller kræve, at fejlene afhjælpes.

Det følger endvidere af konventionen, at en godkendelse forudsætter en inspektion af anlægget. I henhold til IMO's vejledning om godkendelse af anlæg (resolution MEPC.211(63)), er inspektion som led i godkendelsesprocessen kun påkrævet første gang et anlæg skal godkendes. Ved de efterfølgende godkendelser, er det op til godkendelsesmyndigheden at vurdere, om der er behov for inspektion.

Hvis en ophugningsvirksomhed afviser en inspektion, skal en meddelt godkendelse suspenderes eller trækkes tilbage.

2.2.2. Gældende ret

Skibsophugningsanlæg er reguleret efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 om forurenende virksomhed, hvilket bl.a. indebærer, at de ikke må anlægges eller påbegyndes, før der er meldt godkendelse heraf. De må heller ikke udvides eller ændres bygningsmæssigt eller driftsmæssigt på en måde, som indebærer forøget forurening, før udvidelsen eller ændringen er godkendt, jf. lovens § 33, stk. 1.

Skibsophugningsforordningen bygger et system ovenpå, således at skibsophugningsvirksomheder, der ønsker at ophugge en vis type skibe, skal opfylde bestemte krav, godkendes af en kompetent myndighed og optages på den europæiske liste for skibsophugningsanlæg. Forordningen gennemfører langt de fleste krav til skibsophugningsanlæg, som stilles efter konventionen.

Forordningen har dog ikke krav om, at et skibsophugningsanlæg kun må ophugge skibe, der, såfremt de er omfattet af forordningen, overholder forordningens krav, eller at dokumentation for godkendelsen skal gøres tilgængelig for en skibsreder, der overvejer at ophugge et skib på anlægget. Forordningen stiller heller ikke krav om, at skibsophugningsvirksomheden skal underrette om hændelser eller handlinger, der har medført, at godkendelsens vilkår ikke længere er opfyldt.

Endvidere indeholder forordningen ikke krav om, at en godkendelse forudsætter en inspektion af anlægget, eller at en meddelt godkendelse skal trækkes tilbage, hvis en skibsophugningsvirksomhed modsætter sig inspektion.

Efter forordningen skal den skibsspecifikke skibsophugningsplan godkendes af den kompetente myndighed i det land, hvor anlægget ligger. En skibsspecifik skibsophugningsplan er en plan for, hvordan et specifikt skib skal ophugges. Når planen er godkendt, skal operatøren af skibsophugningsanlægget sende den til flagstaten og skibsrederen. Herefter kan det endelige syn af skibet foretages og skibsophugningscertifikat kan udstedes. Skibsrederen giver en kopi af ophugningscertifikatet til skibsophugningsvirksomheden. Herefter giver operatøren flagstaten besked om, at skibsophugningsvirksomheden er parat til at påbegynde ophugning af skibet.

Det følger af miljøbeskyttelsesloven §§ 68 og 69, at tilsynsmyndigheden skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort og i så fald meddele den for forholdet ansvarlige, at det ulovlige forhold skal bringes til ophør. Tilsynsmyndigheden kan i den forbindelse bl.a. meddele forbud mod fortsat drift.

Det følger endvidere af lovens § 87, stk.1, at tilsynsmyndigheden, hvis det skønnes nødvendigt, uden retskendelse har adgang til ejendomme for at udføre tilsynsopgaver efter loven, regler udstedt i medfør af loven eller forordninger på lovens område. Af § 87, stk. 3 fremgår, at politiet yder bistand ved tilsynsmyndighedens udøvelse af beføjelser.

2.2.3. Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Konventionen stiller ikke som forordningen krav om, at anlæg skal optages på en liste, men godkendelse efter såvel konventionen som forordningen adskiller sig alligevel på flere punkter fra en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelsesloven. Som eksempel gælder konventionen kun for ophugning af visse typer af skibe, og en godkendelse efter konventionen er kun gyldig i maksimalt fem år, men kan fornyes - hvorimod en miljøgodkendelse ikke som udgangspunkt har en begrænset gyldighedsperiode og kan gælde for andre typer af skibe end de, der er omfattet af konventionen.

Det foreslås på denne baggrund, at de få konventionsbestemmelser i relation til skibsophugningsanlæg, der ikke er gennemført med forordningen, gennemføres i dansk ret med særskilte bestemmelser i stedet for at gøre dem til en integreret del af miljøgodkendelsen af skibsophugningsanlæg.

Det foreslås således, at miljø- og fødevarerministeren bemyndiges til at fastsætte regler i relation til skibsophugningsanlæg, der implementerer de dele af konventionen, som ikke er gennemført med forordningen. Der kan ikke fastsættes supplerende regler, der ikke er nødvendiggjort af konventionen. Der vil kunne fastsættes regler med generelle krav til anlægget såvel som regler, der fastsætter, hvilke vilkår en godkendelse skal indeholde, alt efter, hvad der vurderes mest hensigtsmæssigt.

I regler fastsat med hjemmel i den foreslåede § 39 c vil der således kunne fastsættes regler, der sikrer, at et anlæg ikke må ophugge skibe, der er omfattet af konventionen, hvis skibet ikke opfylder konventionens krav.

Der vil tillige med hjemmel i bemyndigelsen kunne fastsættes regler, der sikrer, at dokumentation for godkendelsen er tilgængelig for en skibsreder, der overvejer at ophugge et skib på det pågældende anlæg, hvis dette kræves af skibsrederen.

Der vil endvidere kunne fastsættes regler, der sikrer, at en skibsophugningsvirksomhed skal indsende visse informationer til godkendelsesmyndigheden sammen med udkast til den skibsspecifikke skibsophugningsplan, herunder skibets fortegnelse over farlige materialer. Ligesom at der vil kunne fastsættes regler, der sikrer, at en skibsophugningsvirksomhed skal underrette tilsynsmyndigheden, når den er klar til at ophugge et skib og når ophugningen er afsluttet.

Der vil også kunne fastsættes regler, der sikrer, at skibsophugningsvirksomheden skal underrette om handlinger eller hændelser, hvorved godkendelsens vilkår ikke længere er opfyldt. En sådan underretningspligt skal forstås med respekt af de begrænsninger, som lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter (retssikkerhedsloven) § 10 opstiller. Der henvises herom til de specielle bemærkninger til bestemmelsen.

Som nævnt ovenfor følger det af konventionen, at den kompetente myndighed i så fald kan reagere ved enten at suspendere godkendelsen, trække den tilbage eller udstede påbud om, at virksomheder afhjælper fejlene, jf. forskrift 16. Det vurderes, at forordningen og miljøbeskyttelseslovens regler i §§ 68 og 69 er tilstrækkelige til at opfylde dette krav.

Der vil ligeledes kunne fastsættes regler om, at en godkendelse efter EU-forordningen ikke må meddeles første gang, førend anlægget er inspiceret, og at godkendelsesmyndigheden skal vurdere behovet for inspektion ved senere godkendelser. Målet med inspektionen er at tjekke, at den dokumentation, som skibsophugningsvirksomheden har indsendt til godkendelsesmyndigheden er i overensstemmelse med de faktiske forhold.

I forhold til danske anlæg, der - inden konventionen finder anvendelse - allerede er optaget på den europæiske liste, vil inspektionskravet være opfyldt, hvis disse anlæg har haft besøg af tilsynsmyndigheden i den mellemliggende periode, og det ikke har givet anledning til forbud mod fortsat drift.

Bemyndigelsen vil i det hele kunne anvendes, hvis der viser sig behov for at fastsætte andre krav til skibsophugningsvirksomheden og den kompetente myndighed, hvis konventionen stiller krav, der ikke fremgår af forordningen.

Bemyndigelsen kan kun udmøntes, hvis disse krav ikke bliver gennemført i forordningen.

Som nævnt fastlægger konventionen, at en godkendelse skal suspenderes eller trækkes tilbage, hvis skibsophugningsvirksomheden afviser en inspektion. I lyset af miljøbeskyttelseslovens almindelige regler i § 87 om adgang til ejendom for at udføre tilsynsopgaver m.v. efter loven eller regler i henhold til loven, vurderes det, at der ikke er behov for at indføre en sådan regel om suspension eller tilbagetrækning af en meddelt godkendelse.

Det vurderes endelig, at der ikke er behov for hjemmel til at tiltvinge sig adgang til en ejendom med henblik på at inspicere anlægget forud for godkendelse eller fornyelse af godkendelse. Retsvirkningen af, at

skibsophugningsvirksomheden nægter adgang til ejendommen vil således være, at skibsophugningsanlægget ikke kan få meddelt en godkendelse eller fornyelse af godkendelsen.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Udvidelse af havmiljølovens anvendelsesområde sikrer, at der er hjemmel til at administrere den del af skibsophugningsforordningen, der stiller krav til skibe. Ansvar for forordningen er allerede placeret hos Miljøstyrelsen/Miljø- og Fødevarerministeriet, ligesom der ved forhandlingen af forordningen allerede er vurderet, hvilke konsekvenser forordningen har for Danmark. Udvidelse af havmiljølovens anvendelsesområde har derfor i sig selv ikke nogen økonomisk eller administrativ konsekvens for det offentlige.

De indgrebsbeføjelser, der kan sættes i kraft samtidig med at konventionen finder anvendelse, forudsat at de ikke er blevet indarbejdet i forordningen, vil ikke medføre en ekstra udgift for det offentlige, fordi der allerede er en tilsynspligt med udenlandske skibe i henhold til skibsophugningsforordningen. Efter forordningen er det bare et andet dokument skibe skal fremvise. Lovforslaget indebærer ikke, at der kan fastsættes regler om at flere skibe skal udtages til tilsyn, eller at tilsynet skal være mere omfangsrigt.

En dansk myndigheds anerkendelse af udenlandske certifikater har ingen økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Det vurderes herefter, at lovforslaget og dets udmøntning ikke vil have væsentlige konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

De foreslåede bemyndigelser til havmiljøloven vil ved deres udmøntning alene have konsekvenser for udenlandske skibe, der anløber danske havne eller offshoreterminaler. Udvidelse af havmiljølovens anvendelsesområde har ikke konsekvenser for erhvervslivet, idet kravene til erhvervslivet følger direkte af forordningen.

Skibsophugningsanlæg kan ved udmøntning af den foreslåede bemyndigelse i miljøbeskyttelsesloven blive underlagt forskellige underretningskrav. I nogle situationer vil der være tale om ny information, som f.eks. overtrædelse godkendelsens vilkår, og i andre situationer er der tale om at allerede tilgængelig information, som efter forordningen skal sendes til flagstaten, også skal sendes til en anden myndighed. Der findes pt. fem skibsophugningsvirksomheder i Danmark. Det vurderes herefter, at lovforslaget og dets udmøntning ikke vil have væsentlige konsekvenser for dansk erhvervsliv.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Det vurderes, at lovforslaget ikke har konsekvenser for borgere.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vil ikke i sig selv have miljømæssige konsekvenser. Hong Kong-konventionen og forordningen om skibsophugning vil globalt set bidrage til en forbedring af beskyttelsesniveauet for både miljø og arbejdsmiljø i ophugningsnationer udenfor EU – pt. primært i Kina, Indien, Bangladesh og Tyrkiet. Ophugningsfaciliteter i Danmark forventes i langt overvejende omfang allerede at leve op til forordningens krav, hvorfor forslaget forventes at have en neutral påvirkning af det miljømæssige beskyttelsesniveau i Danmark.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget sikrer, at skibsophugningsforordningens krav til skibe kan administreres efter havmiljøloven og regler fastsat i medfør heraf, i det omfang der er behov for supplerende regler til forordningen.

Lovforslaget sikrer endvidere, at der efter miljøbeskyttelsesloven kan fastsættes de nødvendige krav til skibsophugningsanlæg og til godkendelsesordningen, i det omfang der er behov for at supplere forordningens bestemmelser herom.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

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

.....

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommune og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommune og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget vil ikke i sig selv have miljømæssige konsekvenser. Hong Kong-konventionen og forordningen om skibsophugning vil globalt set bidrage til en forbedring af beskyttelsesniveauet for både miljø og arbejdsmiljø i ophugningsnationer udenfor EU – pt. primært i Kina, Indien, Bangladesh og Tyrkiet. Ophugningsfaciliteter i Danmark forventes i langt overvejende omfang allerede at leve op til forordningens krav, hvorfor forslaget forventes at have en neutral påvirkning af det miljømæssige beskyttelsesniveau i Danmark.	
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget sikrer, at skibsophugningsforordningens krav til skibe kan administreres efter havmiljøloven og regler fastsat i medfør heraf, i det omfang der er behov for supplerende regler til forordningen. Lovforslaget sikrer endvidere, at der efter miljøbeskyttelsesloven kan fastsættes de nødvendige krav til skibsophugningsanlæg og til godkendelsesordningen, i det omfang der er behov for at supplere forordningens bestemmelser herom.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt x)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det foreslås, at noten til titlen opdateres med de seneste ændringer til havnestatskontroldirektivet, der er gennemført i direktivform. Ændringer, der er gennemført ved forordninger anføres ikke, idet disse ændringer ikke skal implementeres.

Til nr. 2

Det foreslås at udvide havmiljølovens formål, således at skibsophugningsforordningens krav til skibe, kan administreres efter loven. Det indebærer, at loven vil komme til at omfatte krav til skibe, der stilles med

henblik på at sikre, at skibet kan ophugges miljømæssigt forsvarligt. Det indebærer endvidere, at Hong Kong-konventionens krav til skibe, der ikke er gennemført ved skibsophugningsforordningen kan implementeres med hjemmel i havmiljøloven.

Til nr. 3

Det foreslås at overskriften til havmiljølovens kapitel 10 formuleres mere bredt, således at det kommer til at dække "anden forurening m.v.". Den foreslåede ændring er en konsekvens af at den foreslåede § 33 a, se punkt 4 nedenfor.

Til nr. 4

Der foreslås som noget nyt en bemyndigelse i havmiljøloven til miljø- og fødevareministeren, hvorefter ministeren til opfyldelse af internationale aftaler kan fastsætte regler om, at skibe skal have en fortegnelse over farlige materialer om bord, samt et skibsspecifikt certifikat, der bekræfter, at fortegnelsen overholder krav fastsat i internationale aftaler. Endvidere foreslås det at ministeren kan fastsætte regler om gyldigheden af certifikaterne samt tilsynsmyndighedens accept af dem.

Bemyndigelsen foreslås indsat for at kunne implementere dele af Hong Kong-konventionen, der vedrører skibe, som ikke er gennemført ved skibsophugningsforordningen.

Med hjemmel i den foreslåede § 33 a, stk. 1, vil der således kunne fastsættes regler om, at skibe omfattet af Hong Kong-konventionen, der ikke sejler under en EU medlemsstats flag, skal have et internationalt fortegnescertifikat over farlige materialer eller et internationalt ophugningscertifikat om bord når det anløber en dansk havn eller offshoreterminal. Der vil også kunne fastsættes regler om, at skibe, hvis flagstat ikke er part til konventionen, og som heller ikke er en EU medlemsstat, også skal have en fortegnelse over farlige materialer om bord samt et certifikat, der bekræfter at fortegnelsen overholder konventionens krav.

I skibsophugningsforordningen er det skibsrederen, der har ansvar for at skibet har de krævede dokumenter om bord. Tilsvarende foreslås at gælde for krav til skibe, der fastsættes med hjemmel i § 33 a, stk. 1.

Med hjemmel i den foreslåede § 33 a, stk. 2, vil der kunne fastsættes regler om, at certifikater udstedt til skibe omfattet af Hong Kong-konventionen, mister deres gyldighed, ved skibets overførsel til et andet lands flag. Dette er en gennemførelse af konventionens forskrift 14, stk. 2.

Bestemmelsen vil endvidere kunne bruges til at fastsætte regler om, at et certifikat, der udstedes med en kontraherende parts godkendelse, skal accepteres af danske myndigheder, hvilket er en gennemførelse af konventionens forskrift 11, stk. 12. Bestemmelsen vil endvidere kunne bruges til at fastsætte regler om, at danske myndigheder skal acceptere skibsspecifikke certifikater udstedt af relevante myndigheder i flagstater, der ikke parter til konventionen

I den udstrækning at disse dele af konventionen vil blive gennemført ved revision af forordningen, vil bemyndigelsen ikke blive udmøntet.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.2. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det foreslås, at miljø- og fødevareministeren med hjemmel i den foreslåede § 42 b til opfyldelse af internationale aftaler, for skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, hvor den kontraherende part ikke er en EU medlemsstat, kan advare eller nedlægge forbud mod fortsat sejlads, hvis det afsløres, at de

overtræder krav fastsat i internationale aftaler om krav til skibe, der skal sikre miljømæssigt forsvarlig ophugning af dem. Samme indgrebsmuligheder gælder overfor skibe, hvis flagstat ikke er en kontraherende part, idet konventionen fastsætter, at sådanne skibe ikke skal behandles gunstigere end skibe, hvis flagstat er part til konventionen.

Forbud mod fortsat sejlads skal forstås i overensstemmelse med konventionens begreb tilbageholdelse.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.3. i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås endvidere, at miljø- og fødevareministeren med hjemmel i den foreslåede § 42 c kan udstede forbud mod, at et udenlandsk skib, der sejler under en kontraherende parts flag, som ikke er en EU medlemsstats flag, anløber danske havne, hvis det har afsejlet i strid med et forbud efter § 42 b. Det foreslås dog at § 43 c, stk. 3 finder også anvendelse i sådan en situation, hvilket indebærer, at miljø- og fødevareministeren kan give tilladelse til anløb af en bestemt dansk havn, hvis skibets fortsatte sejlads indebærer risiko for tab af menneskeliv eller skade på miljøet, hvis bydende nødvendige sikkerhedshensyn gør det påkrævet eller det er med henblik på at afhjælpe fejl og mangler.

Søfartsstyrelsen forventes at bistå Miljø- og Fødevareministeriets tilsyn med skibe. Afholdelse af Søfartsstyrelsens udgifter til tilsyn på havmiljølovens område, vil blive fastlagt i den eksisterende aftale, der nærmere regulerer samarbejdet mellem Miljø- og fødevareministeriet og Søfartsstyrelsen.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1.3. i de almindelige bemærkninger.

Miljø- og fødevareministeren fastsætter ved bekendtgørelse, hvornår §§ 42 b og 42 c træder i kraft, således at ikrafttrædelse kan ske samtidig med at konventionen træder i kraft. Hvis bestemmelserne bliver indarbejdet i forordningen ved dennes revision, vil de ikke blive sat i kraft men i stedet ophævet ved først givne lejlighed. Der henvises i øvrigt til den foreslåede ikrafttrædelse i § 3.

Til nr. 6

Det foreslås, at forbud efter §§ 42 b og 42 c kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold.

Til nr. 7

Det foreslås, at et forbud efter §§ 42 b og 42 c skal kunne påklages af afgørelsens adressat.

Til nr. 8

Det foreslås, at overtrædelser af forbud mod at et skib fortsætter sejladsen samt forbud mod at et skib anløber danske havne kan strafbelægges således at den primære sanktion er bødestraf og at fængsel kan komme på tale under nærmere angivne omstændigheder. Udvidelsen af straffebestemmelsen for så vidt angår krav til skibe i konventionen, er nødvendig for at overholde konventionens artikel 10, stk. 2. Det følger af denne artikel, at parterne skal fastlægge sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der gennemfører konventionen. Sanktionerne skal tilstrækkelig alvorlige til at afskrække overtrædelse af konventionen.

Til nr. 9

Det foreslås, at regler der udstedes i medfør af den foreslåede § 33 a, stk. 1, kan strafpålægges således at den primære sanktion er bødestraf og at fængsel kan komme på tale under nærmere angivne omstændigheder og af tilsvarende årsager som beskrevet under nr. 8.

Til nr. 10

Det foreslås, at ransagning i sager om manglende certifikater kan udføres af miljø- og fødevareministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning.

Til nr. 11

Det foreslås at skibe i sager om manglende certifikater skal kunne tilbageholdes, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav om betaling af bøde m.v.

Til § 2

Til nr. 1

Det foreslås, at miljø- og fødevareministeren til opfyldelse af internationale aftaler kan fastsætte regler, der i nødvendigt omfang supplerer kravene til skibsophugningsanlæg og godkendelsesordningen efter skibsophugningsforordningen.

Formålet med bestemmelsen er at sikre, at der er hjemmel til at fastsætte regler i relation til skibsophugningsanlæg, der implementerer de dele af konventionen, som ikke er gennemført med forordningen.

Der kan kun fastsættes supplerende regler, der er nødvendiggjort af konventionen.

Med hjemmel i den foreslåede bestemmelse (§ 39 c) vil der kunne fastsættes regler om at skibsophugningsvirksomheder kun må acceptere skibe, for hvilke konventionen finder anvendelse, der overholder konventionens krav og at virksomheden skal have dokumentation for godkendelse tilgængelig, hvis sådan dokumentation kræves af en skibsreder. Dette vil være en gennemførelse af konventionens forskrift 17, stk. 2.

Med hjemmel i den foreslåede bestemmelse vil der for at gennemføre konventionens forskrift 16, stk. 2, kunne fastsættes regler om, at godkendelse af om en skibsophugningsvirksomhed kan komme på EUs liste over godkendte anlæg kræver en forudgående inspektion af anlægget.

Endvidere kan ministeren for at overholde konventionens forskrift 16, stk. 6, fastsætte regler om, at skibsophugningsvirksomheden skal underrette godkendelsesmyndigheden, hvis hændelser eller handlinger på skibsophugningsanlægget har den virkning, at godkendelsens vilkår ikke længere er opfyldt.

Indberetningspligten vurderes ikke at være i strid med hverken EMRK art. 6 eller retssikkerhedslovens § 10 om retten til ikke at inkriminere sig selv. En virksomhed kan således ikke påberåbe sig § 10 i en situation, hvor den selv ved, at den har overtrådt reglerne, og derfor ikke ønsker at indsende oplysningerne, men hvor myndigheden ikke har oplysninger, der giver grundlag for en konkret mistanke. En myndighed må gerne afkræve oplysninger, hvis myndigheden ikke har en konkret mistanke. Konkret mistanke kræver, at man har nogle objektive kendsgerninger, der med en vis sandsynlighed tyder på, at der er foregået noget strafbart. Hvis der er tale om et hændeligt uheld, dvs. hvor der hverken er handlet forsætligt eller uagtsomt, og dermed ikke foregået noget strafbart, finder § 10 ikke anvendelse. Hvis myndigheden vurderer, at § 10 finder anvendelse, og virksomheden er pålagt at afgive oplysninger, skal myndigheden meddele virksomheden, at den ikke er forpligtet til at afgive dem.

Det foreslås, at manglende underretning strafpålægges, jf. § 2, nr. 2, om den foreslåede ændring til § 110, stk. 3.

Med bestemmelse kan der også fastsættes regler om, at skibsophugningsvirksomheden, når den gør klar til at modtage et skib til ophugning, udover den skibsspecifikke skibsophugningsplan, der skal sendes til den kompetente myndighed til godkendelse, også skal give den kompetente myndighed en række oplysninger om skibet i overensstemmelse med forskrift 24, stk. 2. Der kan endvidere, fastsættes regler om, at hvis

skibet har et internationalt ophugningscertifikat, skal indberetningen ske efter indberetningsformatet i konventionens appendiks 6 og skal som minimum indeholde en kopi af ophugningscertifikatet i overensstemmelse med forskrift 24, stk. 3.

Endvidere kan der til gennemførelse af konventionens forskrift 25 fastsættes regler om, at den erklæring om færdiggørelse, som skibsophugningsvirksomheden skal sende til skibets flagstat i henhold til forordningen, også skal sendes til den kompetente myndighed, og at den skal udarbejdes som angivet i konventionens appendiks 7.

Udmøntning af bestemmelsen vil medføre, at skibsophugningsvirksomheden skal sende informationen både til skibets flagstat og til kommunalbestyrelsen. Det antages at virksomheden kan sende informationen elektronisk, og at det derfor ikke vil være en væsentlig byrde for dem.

Bemyndigelsen vil i det hele kunne anvendes, hvis der viser sig behov for at fastsætte andre krav til skibsophugningsvirksomheden og den kompetente myndighed, hvis konventionen stiller krav, der ikke fremgår af forordningen.

Det foreslås, at manglende underretning strafpålægges, jf. § 2, nr. 2, om den foreslåede ændring til § 110, stk. 3

Til nr. 2

Det foreslås, at der i regler udstedt i medfør af den foreslåede § 39 c, stk. 2 og 3 kan fastsættes straf af bøde, og at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætlig eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare derfor eller opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder besparelser.

Til § 3

Det foreslås, at loven træder i kraft 1. juli 2017, idet det forventes, at forordningen vil finde anvendelse fra det tidspunkt. Der vil herefter med samme ikrafttrædelsestidspunkt kunne fastsættes de nødvendige regler til at supplere konventionens krav, hvor dette ikke fuldt ud måtte være sket som led i den kommende revision af forordningen.

Det foreslås dog, at miljø- og fødevareministeren kan bestemme, hvornår § 1, nr. 5, skal træde i kraft. Dette skyldes, at det endnu ikke vides, om forordningen indarbejder indgrebsbeføjelser overfor skibe, der sejler under kontraherende parters flag, og som ikke er en EU medlemsstats flag, herunder om dette sker rettidigt i forhold til konventionens ikrafttrædelsestidspunkt. Hvis dette sker, vil § 1, nr. 5, om de foreslåede §§ 42 b og 42 c i havmiljøloven ikke blive sat i kraft.

Til § 4

Det foreslås, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland. Da havmiljøloven kan sættes i kraft for Grønland, foreslås det, at også de foreslåede ændringer af havmiljøloven kan sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	Lovforslaget
----------------------	--------------

<p>Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-habitatdirektivet), EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2006/105/EF af 20. november 2006, EU-Tidende 2006, nr. L 363, side 368, dele af Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed, EF-Tidende 1994, nr. L 319, side 20, som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF af 5. november 2002, EF-Tidende 2002, nr. L 324, side 53, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF, EF-Tidende 2002, nr. L 208, side 10, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/17/EF af 23. april, EU-Tidende 2009, nr. L 131, side 101, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse, EU-Tidende 2003, nr. L 156, side 17, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/35/EF af 21. april 2004 om miljøansvar for så vidt angår forebyggelse og afhjælpning af miljøskader, EU-Tidende 2004, nr. L 143, side 56, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/21/EF af 15. marts 2006, EU-Tidende 2006, nr. L 102, side 15, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser, EU-Tidende 2005, nr. L 255, side 11,</p>	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1616 af 10. december 2015, som ændret ved § 2 i lov nr. 1499 af 23. december 2014, § 2 i lov nr. 427 af 18. maj 2016 og § 3 i lov nr. 634 af 18. juni 2016, foretages følgende ændringer:</p>
--	---

som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/123/EF af 21. oktober 2009, EU-Tidende 2009, nr. L 280, side 52, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol, EU-Tidende 2009, nr. L 131, side 57, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (kodificeret udgave), EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/30/EU af 12. juni 2013 om sikkerheden i forbindelse med offshore olie- og gasaktiviteter og om ændring af direktiv 2004/35/EF, EU-Tidende 2013, nr. L 178, side 66.

§ 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, 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, på kyster og i havne.

Kapitel 10
Anden forurening

1. I *fodnoten* til lovens titel indsættes efter: "dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol, EU-Tidende 2009, nr. L 131, side 57,": "som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/38/EU af 12. august 2013 om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol, EU-Tidende 2013, L 218, s. 1,".

2. I § 1 indsættes som *stk. 4*:

"*Stk. 4.* Loven skal herudover medvirke til at sikre, at ophugning af skibe kan ske på en miljømæssig forsvarlig måde."

3. Overskriften til *kapitel 10* affattes således:

"Kapitel 10
Anden forurening m.v."

4. Efter § 33 indsættes i *kapitel 10*:

"§ 33 a. Miljø- og fødevareministeren kan til

<p>§ 51 a. Forbud eller påbud efter § 42 a, § 43 eller § 43 c, stk. 1 eller 2, over for skibe og platforme kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold, der er nedsat i medfør af lov om sikkerhed til søs. Nævnets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Klage efter stk. 1 indgives til Ankenævnet for Søfartsforhold.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Klage efter stk. 1 skal være indgivet inden 4 uger fra afgørelsens meddelelse. Når offentlig annoncering finder sted, jf. § 49, stk. 2, regnes klagefristen dog altid fra annonceringens dato. Hvis klagefristen udløber på en lørdag eller en helligdag, forlænges klagefristen til den følgende hverdag.</p> <p>§ 52.---</p> <p><i>Stk. 2-4.</i>----</p>	<p>opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler om, at skibe skal have en fortegnelse over farlige materialer om bord på skibet, samt et skibsspecifikt certifikat, der bekræfter, at fortegnelsen overholder krav fastsat i internationale aftaler.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler om gyldigheden og om tilsynsmyndighedens accept af certifikater som nævnt i stk. 1, der er udstedt af andre lande."</p> <p>5. Efter § 42 a indsættes: "§ 42 b. Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler advare eller udstede forbud mod, at skibet fortsætter sejladsen, hvis skibet overtræder krav fastsat i internationale aftaler, der skal sikre, at ophugning af skibe kan ske på en miljømæssig forsvarlig måde.</p> <p>§ 42 c. Miljø- og fødevareministeren kan under de betingelser, der er nævnt i § 42 b, udstede forbud mod, at et skib anløber danske havne. § 43 c, stk. 3, finder tilsvarende anvendelse."</p> <p>6. I § 51 a ændres "§ 42 a, § 43" til: "§§ 42 a – 42 c, 43".</p>
---	--

<p>Stk. 5. Et forbud eller påbud efter § 42 a, § 43 eller § 43 c, stk. 1 eller 2, kan påklages af afgørelsens adressat. Stk. 6.---</p> <p>§ 59. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der 3)undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter § 42 a eller § 43, stk. 1 og 2, 164 forbud efter § 43 c, stk. 1 og 2, eller § 45 d, stk. 2, eller påbud efter § 34 a, stk. 2 og 3, eller § 47 e, 4-7)-- Stk. 2-4.---</p> <p>§ 61. I regler, der udstedes i henhold til § 11, stk. 3, §§ 14 og 17-19, § 19 b, stk. 2-5, § 20, stk. 2 og 3, § 22, stk. 2 og 3, § 23, stk. 2, § 24, § 24 a, stk. 2-5, §§ 28 og 30, § 31, stk. 4, §§ 32, og 33, § 34 a, stk. 3, §§ 39-41 og 47, § 47 g, stk. 2, § 55, stk. 2 og 3, 169 § 55 a og § 58 a, kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 3. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe kan det dog alene fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 4. Stk. 2. ---</p> <p>§ 63. Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven skal ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf. Ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra skibe, jf. kapitel 2, kan udføres af forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning. Ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra platforme, jf. kapitel 2, ulovlig udtømning af ballastvand eller brug af ikke funktionsdygtigt anlæg til behandling af ballastvand, jf. kapitel 5 a, ulovlig bortskaffelse af stoffer eller materialer, jf. § 30, eller ulovlig</p>	<p>7. I § 52, stk. 5, ændres "§ 42 a, § 43" til: §§ 42 a – 42 c, 43".</p> <p>8. I § 59, stk. 1, nr. 3, indsættes efter "§ 42 a": ", forbud efter §§ 42 b eller 42 c, forbud eller påbud efter".</p> <p>9. I § 61, stk. 1, indsættes efter "§ 33,": " § 33 a, stk. 1,".</p> <p>10. I § 63, stk. 1, 3. pkt. erstattes: "eller ulovlig udledning til luften, jf. regler fastsat i medfør af § 32" med: ulovlig udledning til luften, jf. regler fastsat i medfør af § 32, eller manglende certifikat, jf. regler fastsat i medfør af § 33 a, stk. 1"</p>
---	---

<p>af §§ 7-10, §§ 12-16, § 17, stk. 3, § 18, § 19, stk. 5-7, § 19 a, § 27, stk. 3, § 31, stk. 3, § 32 a, stk. 2 og 3, § 35, § 35 a, § 35 b, § 35 c, § 37 b, stk. 2, § 39, stk. 4, § 39 b, stk. 2, § 44, § 45, stk. 2, 4, 5 og 7, § 45 b, § 45 d, § 46 a, stk. 2, § 46 b, § 47, stk. 2, § 48, § 50 a, stk. 3, § 50 c, § 50 d, § 51, § 53, § 53 c, stk. 3, § 55 c, stk. 2, § 56, stk. 3, § 72 a, stk. 3, § 89, stk. 2, og § 89 a, kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i stk. 2.</p> <p><i>Stk. 4-11.---</i></p>	<p>39 c,".</p> <p style="text-align: center;">§ 3</p> <p><i>Stk. 1.</i> Loven træder i kraft 1. juli 2017, jf. dog stk. 2. <i>Stk. 2.</i> Miljø- og Fødevareministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 5-8..</p> <p style="text-align: center;">§ 4</p> <p>Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men § 1 kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.</p>
---	--