



## Folketingets Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalg

ERHVERVS- OG  
VÆKSTMINISTEREN

22. december 2015

### Besvarelse af spørgsmål 6 alm. del stillet af udvalget den 19. oktober efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

ERHVERVS- OG  
VÆKSTMINISTERIET

Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K

#### Spørgsmål:

Vil ministeren – evt. med bidrag fra forsvarsministeren – redegøre for de juridiske overvejelser hos jurister i Søfartsstyrelsen og Søværnet der gjorde, at politiet ikke fik adgang til at borde coasteren Sabina med henblik på efterforskning og sikring af beviser i forbindelse med den "nær-ved-hændelse", der opstod ved Bornholm natten mellem torsdag og fredag den 15.-16. oktober 2015, hvor Sabina var sekunder fra at påsejle kysten og strande.

Tlf. 33 92 33 50  
Fax. 33 12 37 78  
CVR-nr. 10092485  
EAN nr. 5798000026001  
evm@evm.dk  
www.evm.dk

#### Svar:

Indledningsvis kan jeg oplyse, at drøftelserne mellem Bornholms Politi, Den Værnsfælles Forsvarskommando og Søfartsstyrelsen, der foregik natten mellem den 15. og 16. oktober 2015 skete på baggrund af oplysninger om, at der ikke var sket skade på skibet eller på dansk ejendom, herunder at der ikke var sket eller var fare for olieforurening.

I forhold til overvejelserne i den konkrete sag, oplyser Søfartsstyrelsen følgende:

”Under drøftelsen mellem den vagthavende skibsinspektør i Søfartsstyrelsen og Den Værnsfælles Forsvarskommando om, hvordan sagen skulle håndteres natten mellem den 15. og 16. oktober 2015, opstod der misforståelser om, hvad der skulle benyttes som grundlag for tilbageholdelsen. Resultatet blev, at skibet ikke blev tilbageholdt.”

På initiativ fra Søfartsstyrelsen har politiet, Den Værnsfælles Forsvarskommando og Søfartsstyrelsen efterfølgende drøftet sagen. Det blev her aftalt, at myndighederne på baggrund af den konkrete hændelse evaluerer, hvorvidt processerne for håndteringen af lignende hændelser kan gøres mere hensigtsmæssige. Det kan blandt andet være ved hjælp af tættere koordination mellem myndighederne, en bedre forståelse for de interne processer i de forskellige myndigheder samt en øget opmærksomhed på at styrke samarbejdsrelationerne mellem myndighederne.

I relation til det juridiske grundlag har jeg forelagt spørgsmålet for Forsvarsministeriet, der oplyser:

”Den Værnsfælles Forsvarskommando har visse beføjelser over for skibe efter lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014 § 14. Dette dog alene såfremt skibet har været involveret i en kollision eller grundstødning, jf. bekendtgørelse nr. 443 af 18. maj 2006 om henlæggelse af visse beføjelser på det maritime område til Søværnets Operative Kommando § 1, stk. 1, nr. 3, udstedt med hjemmel i lov om sikkerhed til søs § 17, stk. 6 og 7. Endvidere har Den Værnsfælles Forsvarskommando visse beføjelser i henhold til § 43, stk. 1, i lov om beskyttelse af havmiljøet (havmiljøloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 963 af 3. juli 2013 med senere ændringer, men alene såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udtømmning eller udledning, som er i strid med loven, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet.

Da der ikke forelå oplysninger om, at skibet i det konkrete tilfælde havde været involveret i en kollision eller en grundstødning, og der ikke var sket eller fare for at ske en forurening, havde Den Værnsfælles Forsvarskommando i denne situation ikke beføjelse til på egen hånd at tilbageholde skibet.”

Jeg har herudover forelagt spørgsmålet om politiets overvejelser i den konkrete sag, herunder om politiets adgang til at borde det pågældende skib som led i strafferetlig efterforskning for Justitsministeriet. Jeg henviser til besvarelsen af spørgsmål 7.

Spørgsmålet om, hvad sagen kunne give anledning til, er ikke kun et spørgsmål om anvendelsen af danske regler. De internationale regler, særligt reglerne i havretskonventionen, kan sætte nogle begrænsninger for, hvordan man som kyststat kan gribe ind, når der ikke er sket en forurening eller en ulykke, idet en standsning af skibet er et indgribende tiltag, som derfor ikke må benyttes uden grund.

I lov om sikkerhed til søs (kap. 5, § 14) er der muligheder for at kyststaten kan gribe ind og tilbageholde skibe, også i tilfælde hvor der ikke er sket skade. Dette kan praktisk ske ved, at Søfartsstyrelsen anmoder Den Værnsfælles Forsvarskommando om at videreformidle en beslutning om tilbageholdelsen til skibet.

Med venlig hilsen

Troels Lund Poulsen