



Fremsat den 10. november 2011 af miljøministeren (Ida Auken)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet og lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet¹⁾

(Implementering af dele af havnestatskontroldirektivet og ændring af regler om indgreb over for skibe)

§ 1

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 929 af 24. september 2009, som ændret ved § 15 i lov nr. 484 af 11. maj 2010, § 1 i lov nr. 423 af 10. maj 2011 og § 3 i lov nr. 632 af 14. juni 2011, foretages følgende ændringer:

1. I § 42 a, stk. 1, ændres »udledning til luften« til: »udtømmning eller udledning«.

2. § 42 a, stk. 1, 2. pkt., ophæves.

3. § 43 a ophæves.

4. Efter § 43 a, som ophæves, indsættes:

»§ 43 b. Miljøministeren fastsætter efter forhandling med forsvarsministeren nærmere regler om anvendelsen af § 42 a og § 43.

§ 43 c. Miljøministeren kan som led i havnestatskontrol udstede forbud mod, at et skib anløber danske havne, hvis

- 1) skibet afsejler, fortsætter sin sejlads eller fortsætter sine aktiviteter trods et forbud eller påbud efter § 42 a, eller
- 2) skibet undlader at anløbe et reparationsværft, som udpeges efter aftale med miljøministeren, med henblik på at udbedre de forhold, som begrundede forbuddet eller påbuddet.

Stk. 2. Medmindre andet følger af anden lovgivning, udsteder miljøministeren efter anmodning fra et andet EU/EØS-land eller et Paris MoU-land forbud mod anløb af danske havne, når et skib har overtrådt et forbud eller påbud meddelt af dette EU/EØS-land eller Paris MoU-land som

opfølgning på en havnestatskontrol, og forbuddet eller påbuddet varetager hensyn, som er omfattet af denne lov eller regler udstedt i medfør heraf.

Stk. 3. Når der er udstedt et anløbsforbud over for et skib, kan miljøministeren give tilladelse til anløb af en bestemt dansk havn, hvis skibets fortsatte sejlads indebærer risiko for tab af menneskeliv, skade på miljøet, bydende nødvendige sikkerhedshensyn gør det påkrævet eller med henblik på at afhjælpe fejl og mangler.

Stk. 4. Miljøministeren ophæver et anløbsforbud, når de forhold, som førte til anløbsforbuddet, er bragt i orden.

Stk. 5. Miljøministeren informerer straks de øvrige EU/EØS-lande om udstedelse og ophævelse af anløbsforbud efter stk. 1 og 4.«

5. I § 50, nr. 2, § 51 a, stk. 1, § 52, stk. 5, og § 59, stk. 1, nr. 3, ændres »§ 43 a« til: »§ 43 c«.

6. Efter § 53 b indsættes i *kapitel 15*:

»§ 53 c. Ved anmeldelser omfattet af artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol, som vedrører forhold omfattet af denne lov eller regler udstedt i medfør heraf, må anmelders identitet ikke videregives til skibets fører, reder eller andre. Den, der som tilsynsmyndighed fører samtaler med besætningsmedlemmer, skal sikre fortrolig behandling heraf.«

§ 2

I lov nr. 423 af 10. maj 2011 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet (Gennemførelse af dele af konventionen om kontrol og behandling af skibes

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

ballastvand (ballastvandkonventionen) og fastsættelse af regler om vurdering af virkninger på miljøet (VVM) m.v. for havbrug beliggende længere end 1 sømil fra kysten) foretages følgende ændring:

1. § 1, nr. 11, 22, 26 og 36, ophæves.

§ 3

Loven træder i kraft den 1. januar 2012.

§ 4

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

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning og formål med lovforslaget*
 - 1.1. *Lovforslagets baggrund*
 - 1.2. *Den eksisterende kontrol af skibe i havn i Danmark*
2. *Lovforslagets hovedpunkter*
 - 2.1. *Forbud og påbud vedrørende sejlads*
 - 2.1.1. *Gældende ret*
 - 2.1.2. *Lovforslaget*
 - 2.2. *Anløbsforbud efter havnestatskontroldirektivet*
 - 2.2.1. *Havnestatskontroldirektivet (direktiv 2009/16/EF)*
 - 2.2.2. *Gældende ret*
 - 2.2.3. *Lovforslaget*
 - 2.3. *Fortrolighed*
 - 2.3.1. *Havnestatskontroldirektivet (direktiv 2009/16/EF)*
 - 2.3.2. *Gældende ret*
 - 2.3.3. *Lovforslaget*
3. *De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
4. *De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.*
5. *De administrative konsekvenser for borgerne*
6. *De miljømæssige konsekvenser*
7. *Forholdet til EU-retten*
8. *Hørte myndigheder og organisationer mv.*
9. *Sammenfattende skema*

1. Indledning og formål med lovforslaget

Lovforslagets formål er for det første at gennemføre enkelte dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol, EU-Tidende 2009, nr. L 131, s. 57 (havnestatskontroldirektivet).

Havnestatskontroldirektivets fortrolighedsbestemmelse indarbejdes således i havmiljøloven. Bestemmelsen findes i direktivets artikel 18 og skal sikre, at bl.a. besætningsmedlemmer har krav på, at oplysninger om deres identitet ikke videregives til skibets fører, reder eller andre, hvis besætningsmedlemmerne afgiver oplysninger om forhold på skibet, f.eks. i forbindelse med en samtale med tilsynsmyndigheden.

For det andet udvides bestemmelsen i havmiljøloven om anløbsforbud med henblik på at muliggøre udstedelse af anløbsforbud på basis af et forbud eller påbud, der er begrundet i overtrædelser af regler om luftforurening.

For det tredje er formålet med lovforslaget at fremtidssikre havmiljølovens regler om indgreb i form af forbud og påbud over for skibe, der ikke overholder havmiljøloven eller regler udstedt i medfør heraf. Hermed sikres det, at indgrebsbestemmelserne kan rumme forventede ændringer af havnestatskontroldirektivet. I direktivet optages løbende nye områder, der skal kontrolleres i forbindelse med havnestatskontrol. Af betydning for havmiljøloven indeholder direktivet på nuværende tidspunkt regler om skibes udledninger til

luften, og det forventes, at direktivets anvendelsesområde i den nærmeste fremtid udvides til også at omfatte anvendelsen af antibegroningsmidler (anti-fouling) og ulovlig udledning af ballastvand.

Som det fjerde hovedpunkt foretages der med lovforslaget en justering af havmiljølovens indgrebsbestemmelser for at sikre den ressortfordeling mellem forsvarsministeren og miljøministeren, som blev besluttet med den kongelige resolution af 11. juni 1999 om overførsel af ressortansvaret for den statslige maritime miljøovervågning, håndhævelse og forureningsbekæmpelse til søs. Formålet med justeringen er primært at overføre bemyndigelsen til at udstede anløbsforbud efter havmiljøloven fra forsvarsministeren til miljøministeren.

Endelig indeholder lovforslaget enkelte redaktionelle ændringer, der er nødvendige for at indføje fremtidssikringen af indgrebsbestemmelserne i lovens eksisterende systematik.

1.1. Lovforslagets baggrund

Som nævnt ovenfor indeholder lovforslaget bl.a. bestemmelser, hvis formål er at justere de eksisterende regler i havmiljøloven, der udgør en del af Danmarks implementering af havnestatskontroldirektivet. Formålet med direktivet er, gennem en ensartet havnestatskontrol i de enkelte medlemslande, at begrænse sejladsen i medlemsstaternes (herunder EØS-landenes) havområder med skibe, der ikke lever op til

bl.a. sikkerheds- og miljøkrav. Havnestatskontrol er kontrol af udenlandske skibe i en dansk havn.

Direktivet er primært gennemført i Erhvervs- og Vækstministeriets lovgivning om sikkerhed til søs, men grundet ressortfordelingen mellem de to ministerier, er dele af direktivet dog gennemført i Miljøministeriets lovgivning. Det drejer sig om de af direktivets regler, der vedrører kontrol med overholdelse af havmiljølovens regler.

Den anden del af lovforslagets bestemmelser, der udspringer af et behov for at justere ressortfordelingen mellem forsvarsministeren og miljøministeren i havmiljølovens indgrebsbestemmelser, er en konsekvens af den historiske udvikling i myndighedernes arbejde på området. Der henvises i den sammenhæng til bemærkningerne til de foreslåede §§ 43 b og 43 c.

1.2. Den eksisterende kontrol af skibe i havn i Danmark

Kompetencen med hensyn til indgreb over for fejl og mangler ved skibe som følge af en kontrol af danske og udenlandske skibe i havn er delt mellem Erhvervs- og Vækstministeriet (Søfartsstyrelsen), som er ansvarligt for forhold omfattet af lov om sikkerhed til søs, og Miljøministeriet, som er ansvarligt for forhold omfattet af havmiljøloven.

Tidligere udgaver af EU's havnestatskontroldirektiv er primært gennemført i Erhvervs- og Vækstministeriets lovgivning om sikkerhed til søs, men også i mindre omfang i havmiljøloven, som hører til Miljøministeriets ressort. Baggrunden for, at direktivets regler om havnestatskontrol med udenlandske skibe er gennemført i begge ministeriers lovgivninger er, at Erhvervs- og Vækstministeriets lovgivning som udgangspunkt kun regulerer forureningsforhold fra skibe, hvis den er relateret til krav til selve skibet.

Kontrol med miljøforhold såsom luftforurening fra danske og udenlandske skibe falder ifølge den gældende ressortfordeling mellem Erhvervs- og Vækstministeriet og Miljøministeriet ikke ind under lov om sikkerhed til søs § 14. Kontrollen udøves i praksis af skibsinspektører fra Søfartsstyrelsen og enten havmiljøloven eller lov om sikkerhed til søs angives som hjemmel, når de som led i kontrol af skibe i havn foretager inspektion.

Søfartsstyrelsen har fastsat regler om procedurerne for udførelse af havnestatskontrol, som implementerer procedurebestemmelserne i havnestatskontroldirektivet, herunder når Søfartsstyrelsen efter bemyndigelse og aftale med andre myndigheder gennemfører havnestatskontrolopgaver på disses vegne. Således er der bl.a. fastsat regler, der sikrer, at de skibsinspektører, Søfartsstyrelsen anvender ved udførelsen af havnestatskontrol, overholder havnestatskontroldirektivet. Der henvises til Erhvervs- og Vækstministeriets bekendtgørelse nr. 1131 af 28. september 2010 om teknisk forskrift om havnestatskontrol af skibe.

I visse tilfælde bidrager Forsvarsministeriet (Søværnets Operative Kommando) til opklaring af sager om ulovlig udledning af olie, som er omfattet af Paris MoU, (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control), sektion 6.

Bistanden fra Søværnets Operative Kommando består i indsamling af olieprøver i havn som led i bevissikring ved konkret mistanke om ulovlig udledning. Bistanden gives efter anmodning fra og som assistance til politiet og sker som udgangspunkt med hjemmel i retsplejelovens regler om politiets adgang til at foretage ransagning. I undtagelsestilfælde kan Søværnets Operative Kommando anvende hjemlen til ransagning i havmiljølovens § 63 i havn, såfremt der i den konkrete sag er mistanke om, at ulovlig udledning af olie har fundet sted.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Forbud og påbud vedrørende sejlads

2.1.1. Gældende ret

Adgangen til at foretage indgreb over for skibe efter reglerne i havmiljølovens kapitel 13 er i dag delt mellem forsvarsministeren og miljøministeren.

Forsvarsministeren har i § 43 en bred hjemmel til at udstede forbud og påbud til skibe i sager, hvor der er sket eller er overhængende fare for forurening af havet, f.eks. hvor et skib er grundstødt, og hvor det som led i forureningsforebyggende foranstaltninger er nødvendigt at forbyde, at skibet flyttes med heraf følgende risiko for udstrømning af miljøskadelige stoffer fra skibet, eller f.eks. at påbyde, at et skibs tanke tømmes, inden skibet forsøges bragt flot.

Miljøministeren har i § 42 a og den endnu ikke ikrafttrådte § 42 b i modsætning hertil en mere afgrænset bemyndigelse til at udstede påbud og forbud til skibe i sager, hvor der er sket eller er risiko for forurenende udledninger til luften (§ 42 a) henholdsvis risiko for ulovlig udledning af ballastvand (§ 42 b). Disse bemyndigelser vedrører, i modsætning til forsvarsministerens hjemmel i § 43, også udførelse af havnestatskontrol.

Bestemmelsen i § 42 a om tilbageholdelse m.v. af skibe ved forurenende udledninger til luften eller fare herfor blev indføjet med lov nr. 1401 af 27. december 2008 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet (nødområder for skibe og planer herfor mv.) og var oprindeligt placeret i § 43. Bestemmelserne er sidenhen ved lov nr. 423 af 10. maj 2011 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet og lov om miljøbeskyttelse (gennemførelse af dele af konventionen om kontrol og behandling af skibes ballastvand (ballastvandkonventionen) og fastsættelse af regler om vurdering af virkninger på miljøet (VVM) m.v. for havbrug beliggende længere end 1 sømil fra kysten) (L 164, FT 2010-11) flyttet til en selvstændig § 42 a.

Med hjemmel i § 42 a, stk. 1, kan et skib tilbageholdes, hvis der er sket eller er fare for udledning til luften, og forbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet eller luften. Der henvises til bemærkningerne til § 43, stk. 2, i lovforslag nr. L 45, folketings Tidende 2008-2009, Tillæg A, spalte 1212, om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet (nødområder for skibe og planer herfor mv.). § 42 a, stk. 1, 2. pkt., bemyndiger desuden mil-

jøministeren til at fastsætte nærmere regler om udøvelsen af beføjelsen til at udstede forbud og påbud til skibe.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslag nr. L 45, at en fare for udledning til luften vil kunne påvises alene på baggrund af foreskrevne dokumenter, såfremt det fremgår af disse dokumenter, at skibet har bunkret brændstof med et svovlindhold, der ikke er i overensstemmelse med de gældende regler, eller der ikke er skiftet til det korrekte brændstof. Her er der fare for luftforurening, fordi skibet ifølge dokumenterne anvender et ulovligt brændstof.

Bestemmelserne i den endnu ikke ikrafttrådte § 42 b er ligeledes indeholdt i lov nr. 423 af 10. maj 2011 og udgør således en del af grundlaget for Danmarks ratificering af ballastvandkonventionen. Bestemmelsen er tiltænkt samme anvendelsesområde som bestemmelsen i § 42 a, idet formålet som nævnt dog er at give miljøministeren mulighed for at gribe ind over for ulovlige udledninger af ballastvand.

Bestemmelsen i § 42 b er primært tænkt anvendt i forbindelse med kontrol af danske og udenlandske skibe i havn. Bestemmelsen giver mulighed for at udstede forbud mod at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter og påbud om, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udtømmning af ballastvand, som er i strid med loven eller forskrifter fastsat i medfør af loven og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet. Adgangen til at udstede forbud og påbud efter § 42 b omfatter også situationer, hvor forureningsfaren er påvist på baggrund af foreskrevne dokumenter, logbøger, prøve af ballastvandet m.v.

Det bemærkes, at gebyrbestemmelsen i den gældende lovs § 55 vil blive anvendt til at fastsætte de regler om gebyr til dækning af myndighedernes udgifter til udstedelse af forbud eller påbud, som krævet i direktivets artikel 28, stk. 1.

2.1.2. Lovforslaget

Med lovforslaget sammenskrives § 42 a og 42 b samtidig med, at der foretages en generel udvidelse af miljøministerens adgang til at udstede forbud og påbud til skibe. Formålet hermed er primært at sikre, at lovens indgrebsbestemmelser også kan rumme en række forventede ændringer af havnestatskontroldirektivet og af de internationale miljøkrav, der bl.a. kontrolleres som led i flagstatskontrollen henholdsvis havnestatskontrollen. Således forventes havnestatskontroldirektivets anvendelsesområde i den nærmeste fremtid udvidet til også at omfatte miljøkrav til anvendelsen af antibegroningsmidler (anti-fouling konventionen) og krav til håndtering af skibes udledning af ballastvand (ballastvandkonventionen).

For en nærmere gennemgang af bestemmelsernes anvendelsesområde henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 42 a.

Endvidere indsættes der som § 43 b en adgang for miljøministeren til efter forhandling med forsvarsministeren at fastsætte nærmere regler om anvendelsen af § 42 a og § 43. Formålet med denne bestemmelse er at sikre en tydelig af-

grænsning af, hvornår miljøministeren henholdsvis forsvarsministeren kan foretage indgreb ved overtrædelser af havmiljøloven eller regler udstedt i medfør heraf. Herudover vil der kunne fastsættes nærmere regler vedrørende beføjelsen til at træffe afgørelse om forbud og påbud samt om ophævelse heraf.

2.2. Anløbsforbud efter havnestatskontroldirektivet

2.2.1. Havnestatskontroldirektivet (direktiv 2009/16/EF)

Et anløbsforbud er i havnestatskontroldirektivet defineret som en afgørelse udstedt til skibsføreren, til det ansvarlige rederi og til flagstaten, hvori det meddeles, at skibet vil blive nægtet adgang til alle Fællesskabets havne og ankerpladser. Begrebet havne omfatter i direktivet også eventuelle ankerpladser, forstået som en havn eller et andet område inden for en havns jurisdiktion, der ikke er en kaj, jf. definitionen af ankerpladser i direktivets artikel 2, nr. 7).

Et anløbsforbud kan udstedes som opfølgning på tidligere meddelte tilbageholdelser eller anløbsforbud. Direktivet indeholder i den forbindelse to væsentligt forskellige systemer for anløbsforbud.

Det ene fremgår af artikel 21, stk. 4, hvorefter anløbsforbuddet udstedes, hvis et skib forlader en havn eller en ankerplads uden at opfylde de krav, der er stillet i forbindelse med tilbageholdelsen eller undlader at sejle til et anvist reparationsværft.

Det andet fremgår af den nye artikel 16, hvorefter såkaldte højrisikoskibe, som defineret i havnestatskontroldirektivet, tidsbegrænset eller permanent forbydes adgang til Fællesskabets havne. Med artikel 16 indfører havnestatskontroldirektivet således skærpede regler for, hvornår medlemsstaterne kan eller skal meddele anløbsforbud til alle havne i Fællesskabet. Grundprincippet i de nye regler er, at der meddeles anløbsforbud til skibe fra flagstater, der på grund af deres tilbageholdelsesprocent er optaget på den grå eller sorte liste, der vedtages i overensstemmelse med Paris MoU om havnestatskontrol. Det er endvidere en forudsætning, at skibet har fået meddelt flere tilbageholdelser/anløbsforbud inden for et nærmere bestemt tidsrum.

Det afgørende for udstedelse af et anløbsforbud efter artikel 16 er, hvorvidt skibet tidligere er blevet tilbageholdt et bestemt antal gange i havne inden for EU/EØS eller i Paris MoU-lande. Det er uden betydning for udstedelse af et sådant procedurebestemt anløbsforbud, hvilke regelovertrædelser (miljøforhold, søsikkerhedsforhold mv.) der førte til disse tilbageholdelser.

2.2.2. Gældende ret

Havmiljølovens regler om udstedelse af anløbsforbud findes i § 43 a. I henhold til § 43 a kan der udstedes et anløbsforbud til et skib, såfremt skibet trodser forbud eller påbud givet efter § 43. Anløbsforbuddet medfører, at skibet ikke må anløbe danske havne, så længe forbuddet eller påbuddet ikke efterleves.

Samtlige EU/EØS-lande underrettes, jf. § 43 a, stk. 5, når der udstedes anløbsforbud. Dette er forudsætningen for, at disse lande kan udstede tilsvarende anløbsforbud, der omfatter deres havne.

Tilsvarende kan der udstedes et anløbsforbud til danske havne efter anmodning fra en anden medlemsstat, når et skib har overtrådt bestemmelserne for et forbud eller påbud, der er udstedt af denne medlemsstat. Reglerne gælder også EØS-lande, jf. § 43 a, stk. 2.

Når der i Danmark er udstedt et anløbsforbud over for et skib, kan der dog i henhold til § 43 a, stk. 3, gives tilladelse til anløb af en bestemt dansk havn, hvis skibets fortsatte sejlads indebærer risiko for tab af menneskeliv, skade på havmiljøet, hvis bydende nødvendige sikkerhedshensyn gør det påkrævet eller med henblik på at afhjælpe fejl og mangler.

I henhold til § 43 a, stk. 4, ophæves et anløbsforbud, når de forhold, som førte til anløbsforbuddet, er bragt i orden.

Ved indføjelser af § 43 a i havmiljøloven, der skete som en del af implementeringen af det oprindelige havnestatskontroldirektiv fra 1995, blev miljøministeren tillagt kompetencen til at udstede anløbsforbud efter § 43 a. I bemærkningerne til loven blev det anført, at beføjelsen forventedes delegeret til Søfartsstyrelsen ved bemyndigelse efter lovens § 48.

Ved en lovændring i 2002 (lov nr. 261 af 8. maj 2002) blev miljøministeren i lovteksten erstattet af forsvarsministeren. Overførslen af adgangen til at udstede anløbsforbud fra miljøministeren til forsvarsministeren er imidlertid ikke nødvendig for forsvarsministerens varetagelse af sine opgaver. For en mere detaljeret gennemgang af spørgsmålet henvises der til bemærkningerne til den foreslåede § 43 c nedenfor.

I forhold til de procedurebestemte anløbsforbud, der skal udstedes i overensstemmelse med direktivets artikel 16, har Miljøministeriet og Søfartsstyrelsen vurderet, at lov om sikkerhed til søs indeholder tilstrækkelig hjemmel til at udstede disse anløbsforbud. Udstedelse af sådanne anløbsforbud udgør en rent objektiv konstatering af, hvor mange gange et skib tidligere er blevet tilbageholdt, og ikke en undersøgelse af, om miljø- og/eller søsikkerhedsforhold førte til tilbageholdelserne. I overensstemmelse hermed er det alene Søfartsstyrelsen, der udsteder procedurebestemte anløbsforbud med hjemmel i lov om sikkerhed til søs.

Det bemærkes, at gebyrbestemmelsen i den gældende lovs § 55 vil blive anvendt til at fastsætte de regler om gebyr til dækning af myndighedernes udgifter til udstedelse af anløbsforbud, som krævet i direktivets artikel 28, stk. 2.

2.2.3. Lovforslaget

Den foreslåede § 43 c blev oprindeligt sat ind i havmiljøloven i 1995 som § 43 a, ved lov nr. 902 af 29. november 1995, som led i implementeringen af den oprindelige udgave af havnestatskontroldirektivet. Med denne lov blev miljøministeren bl.a. tillagt kompetencen til at udstede anløbsforbud.

Ved lov nr. 902 af 16. december 1998, blev ansvaret for kontrol med affalds- last- og oliejournaler endeligt overført fra miljøministeren til erhvervsministeren. Lovændringen udgjorde en del af en større omskrivning af Søfartsstyrelsens lovgivning, som bl.a. resulterede i den første udgave af lov om sikkerhed til søs (lov nr. 900 af 16. december 1998). Som følge af denne lovændring havde miljøministeren ikke længere behov for hjemlen til at udstede anløbsforbud i § 43 a.

Som en konsekvens af overdragelsen af en række udøvede opgaver på havmiljølovens område fra miljøministeren til forsvarsministeren ved kongelig resolution af 11. juni 1999 og en dertil knyttet aftale mellem de to ministre, blev havmiljøloven ændret ved lov nr. 261 af 08. maj 2002.

Som en del af lovændringen i 2002, blev der bl.a. foretaget en ændring af adgangen til at udstede anløbsforbud efter § 43 a. Hvor miljøministeren tidligere havde haft kompetencen, medførte lovændringen, at forsvarsministeren blev indføjret i § 43 a i stedet for miljøministeren.

Sidenhen har det vist sig, at forsvarsministeren som led i sin opgavevaretagelse efter havmiljølovens kapitel 13 alene benytter adgangen til at udstede påbud og forbud efter § 43. Hjemlen til at udstede anløbsforbud efter § 43 a er således ikke nødvendig for forsvarsministerens varetagelse af sine opgaver på havmiljølovens område.

I de senere år er havmiljølovens regler om havnestatskontrol blevet justeret på baggrund af ny international miljøregulering, således at miljøministeren nu igen har fået behov for en hjemmel til at udstede anløbsforbud.

Det er derfor fundet mest hensigtsmæssigt at overføre adgangen til at udstede anløbsforbud efter den gældende § 43 a fra forsvarsministeren til miljøministeren. Af lovtekniske grunde foreslås miljøministerens kompetence fastlagt i en ny § 43 c.

På baggrund af ovenstående foreslås det at overføre kompetencen til at udstede anløbsforbud efter § 43 a fra forsvarsministeren til miljøministeren. Herudover udvides bestemmelsen med henblik på at muliggøre udstedelse af anløbsforbud på basis af et forbud eller påbud, der er begrundet i overtrædelser af regler om luftforurening. Samtidig præciseres det i bestemmelsens ordlyd, at den alene finder anvendelse i forbindelse med havnestatskontrol, jf. bemærkningerne til den foreslåede § 43 c.

I lovforslaget bliver den gældende § 43 a af lovtekniske grunde til § 43 c.

Havmiljølovens § 48 giver miljøministeren mulighed for at delegere de beføjelser, der er tillagt miljøministeren. I praksis vil anløbsforbud således blive udstedt i samarbejde mellem Miljøministeriet og Erhvervs- og Vækstministeriet (Søfartsstyrelsen). De nærmere rammer herfor, herunder Miljøministeriets afholdelse af Søfartsstyrelsens udgifter til kontrol på havmiljølovens område, vil blive fastlagt i den eksisterende aftale, der nærmere regulerer samarbejdet mellem Miljøministeriet og Søfartsstyrelsen.

2.3. Fortrolighed

2.3.1. Havnestatskontroldirektivet (direktiv 2009/16/EF)

Direktivets artikel 18 indeholder regler om behandling af klager.

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

I artikel 2, nr. 8, defineres en skibsinspektør som en offentligt ansat eller en anden person, der er behørigt bemyndiget af medlemsstatens kompetente myndigheder til at udføre havnestatskontrolinspektion, og som hører ind under disse myndigheder.

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

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

Da der således ikke er tale om klage over en forvaltningsmyndigheds afgørelse skal »klagers identitet« forstås som »anmelders identitet«.

2.3.2. Gældende ret

Havmiljøloven indeholder i dag ikke bestemmelser om fortrolighed. Det er således de almindelige tavshedspligtregler i straffeloven og forvaltningsloven, der finder anvendelse. Endvidere vil spørgsmål om aktindsigt i tilsynssager skulle afgøres efter de almindelige regler i forvaltningsloven, offentlighedsloven og miljøoplysningsloven. Persondatalovens regler om oplysningspligt og indsigtret for den registrerede vil ligeledes finde anvendelse.

De krav til fortrolighed, som følger af direktivets artikel 18, afsnit 4, herunder særligt med hensyn til kravet om fortrolig behandling af eventuelle samtaler med besætningsmedlemmer, vurderes at være mere vidtgående end den almindelige tavshedspligt efter forvaltningsloven og straffeloven. De gældende tavshedspligtregler i straffeloven og forvaltningsloven sikrer dermed ikke umiddelbart den fortrolighed, som havnestatskontroldirektivet kræver.

2.3.3. Lovforslaget

Den foreslåede § 53 c er en særlig tavshedspligtsbestemmelse, der udvider den almindelige tavshedspligt efter forvaltningsloven og straffeloven. Bestemmelsen tilsigter at gennemføre havnestatskontroldirektivets artikel 18, afsnit 4, på havmiljølovens område.

Den foreslåede § 53 c har således til formål at sikre den, der indgiver en anmeldelse omfattet af direktivets artikel 18

mod, at tilsynsmyndigheden videregiver oplysninger, der kan afsløre anmelders identitet over for skibets fører eller reder, herunder ved at identiteten afsløres for andre. Bestemmelsen har ligeledes til formål at sikre den fortrolige behandling af tilsynsmyndighedens eventuelle samtaler med besætningsmedlemmer.

Den foreslåede § 53 c har således til formål at sikre anmelders og besætningsmedlemmernes anonymitet.

Den foreslåede bestemmelse omfatter kun anmeldelser efter direktivets artikel 18. Det drejer sig på havmiljølovens område i dag om anmeldelser vedrørende overtrædelse af havmiljølovens regler eller regler udstedt i medfør heraf om luftforurening fra skibe. I det omfang direktivets artikel 18 med tiden kommer til at omfatte anmeldelser af yderligere forhold omfattet af havmiljøloven, vil disse ligeledes blive omfattet af den foreslåede § 53 c.

I en nærmere fremtid forventes direktivet at skulle indeholde en henvisning til internationale regler om ballastvand og antibegroningsmidler, hvorefter anmeldelser efter direktivets artikel 18 også vil kunne omfatte disse forhold.

Den kreds af personer, som oplysningerne omfattet af den foreslåede § 53 c ikke må afsløres overfor, er skibets fører, reder eller andre. Det skønnes nødvendigt at gøre den omfattede personkreds helt bred med henblik på fuldt ud at sikre anmelders og besætningsmedlemmers anonymitet i overensstemmelse med direktivets artikel 18, afsnit 4.

Den foreslåede § 53 c vil dog ikke være til hinder for videregivelse af oplysninger til andre forvaltningsmyndigheder i overensstemmelse med de almindelige regler herom.

Bestemmelsen omfatter oplysninger, som kan identificere anmelderen og eventuelle besætningsmedlemmer, og indholdet af tilsynsmyndighedens samtaler med besætningsmedlemmerne. De samtaler med besætningsmedlemmer, der vil være omfattet af den foreslåede § 53 c, vil være samtaler, der gennemføres med besætningsmedlemmer i forbindelse med, at der indgives en anmeldelse omfattet af direktivets artikel 18 eller som opfølgning på en anmeldelse, eventuelt i forbindelse med et tilsynsbesøg.

Bestemmelsens betydning for adgangen til aktindsigt efter offentlighedsloven

Pligten til at meddele aktindsigt efter offentlighedsloven er ifølge lovens § 14 begrænset af særlige regler om tavshedspligt fastsat ved lov eller med hjemmel i lov for personer, der virker i offentlig tjeneste eller hverv.

En anmodning om aktindsigt i oplysninger omfattet af den foreslåede § 53 c fra andre end parter kan derfor umiddelbart afvises i medfør af offentlighedslovens § 14.

Bestemmelsens betydning for parter adgang til aktindsigt efter forvaltningsloven

Hvis skibets fører eller reder, i deres egenskab af chef eller arbejdsgiver, anmoder om aktindsigt i en tilsynssag, afgøres sagen efter forvaltningslovens §§ 9 og 15, idet en chef eller arbejdsgiver i tilfælde, hvor der er indgivet anmeldelse om f.eks. tvivlsomme forhold vedrørende skibet, må være

part i tilsynssagen. Efter § 9, stk. 2, begrænser bestemmelser om tavshedspligt for personer, der virker i offentlig tjeneste eller hverv, ikke pligten til at meddele aktindsigt efter forvaltningsloven. Forvaltningslovens § 15, stk. 1, giver imidlertid mulighed for at nægte aktindsigt i oplysninger eller dokumenter, i det omfang partens interesse i at kunne benytte kendskab til sagens dokumenter til varetagelse af sit tarv findes at burde vige for afgørende hensyn til den pågældende selv eller til andre private eller offentlige interesser.

Af hensyn til en korrekt gennemførelse af direktivets artikel 18 på havmiljølovens område vil den særlige tavshedspligt, der foreslås med § 53 c, indebære, at skibets reder og fører kan nægtes aktindsigt efter forvaltningsloven i oplysninger i en tilsynssag vedrørende en anmeldelse efter direktivets artikel 18 på havmiljølovens område, idet omfang oplysningerne er omfattet af den foreslåede § 53 c.

Bestemmelsens betydning for persondatalovens regler

Persondatalovens regler om oplysningspligt efter § 29, stk. 1, og indsigelsesret efter § 31, stk. 1, finder anvendelse, når tilsynsmyndigheden har registreret en anmeldelse vedrørende en personligt ejet virksomhed eller et mindre interentskab, hvor interessenterne er fysiske personer. Persondatalovens § 30, stk. 1 og 2, giver dog mulighed for at fravige §§ 29, stk. 1, og 31, stk. 1, når den registreredes interesse i at få kendskab til oplysninger efter en konkret vurdering findes at burde vige for afgørende hensyn til private interesser eller kontrol-, tilsyns-, eller reguleringsopgaver. Det skal i den forbindelse vurderes, om oplysningspligten og indsigelsesretten viger helt eller alene udskydes, indtil sagen er nærmere undersøgt.

Ved afgørelser efter § 30, stk. 1 og 2, må den foreslåede § 53 c og hensynene bag fastsættelsen af en særlig tavshedspligt på området tillægges betydning i forbindelse med den konkrete afvejning af de modstående hensyn, der er nævnt i § 30, stk. 1 og 2. Det må i almindelighed antages, at den konkrete afvejning vil føre til, at oplysningspligten og indsigtsretten helt fraviges, da formålet med havnestatskontroldirektivets artikel 18, afsnit 4, ellers derved forspildes.

Bestemmelsens betydning for aktindsigt efter miljøoplysningslovens regler

Miljøoplysningslovens regler finder anvendelse, hvis der anmodes om aktindsigt i miljøoplysninger. Miljøoplysningsloven gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/4/EF om offentlig adgang til miljøoplysninger og om ophævelse af Rådets direktiv 90/313/EØF i dansk ret. Ved miljøoplysninger forstås – i relation til udledning til luften fra skibe – alle oplysninger, som vedrører blandt andet tilstanden i miljøelementer som f.eks. luft og atmosfære, vand, kyst- og havområder og vekselvirkningen mellem disse elementer, udledninger, andre udslip i miljøet og foranstaltninger, der påvirker eller kan påvirke miljøelementerne samt faktorer og foranstaltninger, der har til formål at beskytte disse miljøelementer.

Oplysninger om anmelders identitet vil således næppe være en miljøoplysning og dermed ikke omfattet af loven. De-

rimod kan det komme på tale, at andre oplysninger omfattet af § 53 c – navnlig oplysninger, der fremkommer ved samtaler med besætningsmedlemmer – vil være miljøoplysninger i lovens forstand og dermed omfattet af adgangen til aktindsigt efter loven.

Miljøoplysningsloven er i modsætning til offentlighedsloven ikke begrænset af særlige tavshedspligtsregler i anden lovgivning, men i det omfang en sådan tavshedspligtsregel tilsigter at varetage hensyn, der ligeledes er beskyttet efter miljøoplysningsdirektivet, vil det være muligt efter en konkret afvejning af de involverede hensyn at undtage oplysninger omfattet af tavshedspligten fra aktindsigt.

De hensyn, der ligger bag den foreslåede § 53 c, må anses for omfattet af miljøoplysningsdirektivets artikel 4, stk. 2, litra f, om beskyttelse af personoplysninger og/eller sagsakter vedrørende fysiske personer og kan således begrunde afslag på aktindsigt. Ved anmodning om aktindsigt i miljøoplysninger efter miljøoplysningsloven indgår den foreslåede § 53 c derfor i den konkrete afvejning af de offentlige interesser, der varetages ved udlevering af oplysninger, over for de interesser, der varetages ved at afslå udlevering. Hensynene bag den foreslåede § 53 c må i almindelighed føre til, at aktindsigt i oplysninger omfattet af § 53 c afslås.

3. De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Den foreslåede indsættelse af en § 43 c i havmiljøloven (videreførelse af den tidligere § 43 a) medfører, at miljøministeren med bistand fra Søfartsstyrelsen, vil kunne udstede anløbsforbud på baggrund af overtrædelser af havmiljølovens regler, eller regler udstedt i medfør heraf. På nuværende tidspunkt drejer det sig kun om regler om svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Der er indtil videre ikke udstedt anløbsforbud for overtrædelse af reglerne om svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Det vurderes derfor, at udgifterne hertil vil være yderst begrænsede.

De dele af lovforslaget, der har til formål at fremtidssikre havmiljøloven, giver alene adgang til på sigt at inddrage nye områder i havnestatskontrollen, efterhånden som de optages i havnestatskontroldirektivet. På nuværende tidspunkt har forslaget derfor ingen økonomiske konsekvenser. Kontrol med eventuelle nye områder vil blive integreret i den eksisterende havnestatskontrol. Dette vil medvirke til at begrænse de fremtidige omkostninger.

4. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Da havnestatskontrollen alene er rettet mod udenlandske skibe, vil forslaget ikke medføre øgede økonomiske eller administrative konsekvenser for danske skibe. Reglerne om havnestatskontrol kan dog få økonomiske konsekvenser for danske redere, hvis skibe sejler under udenlandsk flag, og som overtræder havmiljøloven. I praksis er konsekvenserne meget begrænsede.

Endvidere er det muligt, at havnestatskontroldirektivets øgede fokus på skibe, der udgør en statistisk højere forure-

ningsrisiko, på længere sigt vil kunne have positive konsekvenser for dansk skibsfart, hvis skibe generelt ikke hører til i højrisikokategorien. Dansk skibsfart kan derfor med rimelighed forvente mindre konkurrence fra højrisikoskibe, som ellers vil kunne udgøre et billigere alternativ til danske lavrisikoskibe.

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et omfang, der berettiger, at lovforslaget bliver forelagt virksomhedspanelet.

5. De administrative konsekvenser for borgerne

Da lovforslaget alene er rettet mod erhvervmæssig skibsfart, vil lovforslaget ikke have administrative konsekvenser for borgerne.

6. De miljømæssige konsekvenser

Ændringerne forventes på sigt at danne grundlag for en begrænset del af EU's opstramning af medlemslandenes havnestatskontrol. Opstramningen skal gøre havnestatskontrollen mere målrettet og har til hensigt at nedbringe sejlads med skibe, der på grund af f.eks. deres alder, vedligeholdelsestilstand eller flagstatens historie udgør en øget risiko (højrisikoskibe). Ændringerne i havmiljøloven udgør derfor et bidrag til en forbedring af beskyttelsen af miljøet og menneskers sundhed mod forurening fra skibe.

7. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol, EU-Tidende 2009, nr. L 131, s. 0057-100. Langt hovedparten af disse bestemmelser er allerede gennemført i havmiljøloven og videreføres alene med visse justeringer for så vidt angår ressortfordelin-

gen mellem de danske myndigheder. Dog gennemføres som noget nyt havnestatskontroldirektivets bestemmelse i artikel 18, afsnit 4, om, at visse anmeldere og besætningsmedlemmer har krav på fortrolighed.

8. Hørte myndigheder og organisationer mv.

KL, Danske Regioner, Københavns Kommune (Center for Miljø), Advokatrådet, Beredskabsstyrelsen, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeindustri- og Eksportforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Miljøundersøgelser, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Danmarks Vindmølleforening; Dansk Akvakultur; Dansk Amatørfiskerforening; Dansk Amatørfiskerforening af 1978, Dansk Energi, Dansk Energi Branche-forening, Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Grus- og Ste- nindustri, Dansk Industri, Dansk Kano og Kajakforbund, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Sejlunion, Dansk Sportsdykkerforening, Dansk Transport og Logistik, Danske Havne, Danske Maritime, DANVA (Dansk Vand- og Spildevandsforening), Det økologiske råd og selskab, DONG Energy, DTU-Aqua, ENERGINET. DK, Energistyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen (Center for Kvalitet i Erhvervsregulering), Ferskvandsfiskeriforeningen for Danmark, Fiskeridirektoratet, Foreningen af dansk ral- og sand- sugere, Foreningen af Danske Privathavne, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark; Friluftsrådet, Green Network, Greenpeace Danmark, GEUS, Kyst, Land & Fjord, By & Havn, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen Levende Hav, Mærsk olie & Gas A/S, NOAH, NSOC-DK, Energi- og Olieforum, Pelagisk Fiskeriforening, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for mindre skibe, Søfartsstyrelsen, Sund & Bælt, Vadehavssamarbejdet, Vattenfall, Verdensna- turfonden, Visit Denmark, Dansk Erhverv og Dansk Miljø- teknologi, Rigsombudsmanden i Grønland, Rigsombuds- manden på Færøerne.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Der er en teoretisk mulighed for, at reglerne om havnestatskontrol på længere sigt medfører mindre konkurrence fra billigere højrisikoskibe, med positive økonomiske konsekvenser for erhvervet til følge.	Reglerne om havnestatskontrol kan få økonomiske konsekvenser for danske redere, hvis skibe sejler under udenlandsk flag, og som overtræder havmiljøloven. I praksis er konsekvenserne meget begrænsede.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen

Miljømæssige konsekvenser	Ændringerne i havmiljøloven udgør et bidrag til en forbedring af beskyttelsen af miljøet og menneskers sundhed mod forurening fra skibe.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 (§ 42 a, stk. 1)

Den foreslåede bestemmelse medfører en udvidelse af miljøministerens kompetence i forhold til den gældende § 42 a. Udvidelsen medfører samtidig, at den endnu ikke ikrafttrådte § 42 b kan ophæves, da bestemmelsen vil være indeholdt i den foreslåede ændring af § 42 a, stk. 1.

Efter den gældende bestemmelse i § 42 a, stk. 1, kan der udstedes forbud mod at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter og påbud om, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer. Dette gælder, såfremt der fra et skib er sket eller er fare for udledning til luften, og udledningen er i strid med loven eller forskrifter fastsat i medfør af loven, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet eller luften. Der kan meddeles forbud og påbud ved fare for forurening påvist på baggrund af foreskrevne dokumenter, logbøger m.v. På tilsvarende måde giver den endnu ikke ikrafttrådte § 42 b miljøministeren mulighed for at gribe ind over for skibes udtømmning af ballastvand til havet.

Det bemærkes, at begrebet »skibe« også omfatter flydende platforme, jf. forarbejderne til lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. Folketingstidende 1992-93, tillæg A, spalte 7314-7316.

Med den foreslåede ændring udvides den gældende bestemmelse, således at ministeren kan udstede påbud eller forbud til et skib, uanset hvilken type udledning der er tale om, og uanset om udledningen sker til luften eller til havet.

Formålet med lovændringen er at give miljøministeren mulighed for at gribe ind over for flere typer af forurening end efter den gældende lov. Med lovændringen vil ministeren kunne foretage indgreb over for skibes manglende overholdelse af havmiljøloven eller regler udstedt i medfør heraf, f.eks. regler om antibegroningsmidler, transport af farligt gods og aflevering af driftsaffald, der har medført eller vil kunne medføre en forurening af havet eller luften, eller fare herfor.

I praksis tænkes bestemmelsen primært anvendt som hjemmel til at tilbageholde udenlandske skibe i danske havne i forbindelse med havnestatskontrol på havmiljølovens område. Bestemmelsen vil også kunne anvendes til at tilbageholde danske skibe i danske havne i forbindelse med flagstatskontrol på havmiljølovens område.

Der ændres med den foreslåede udvidelse af § 42 a ikke på forsvarsministerens kompetence i § 43, stk. 1, hvorefter

forsvarsministeren inden for sit ansvarsområde kan forbyde et skib at fortsætte sejlads mv.

Adgangen til efter den foreslåede ændring af § 42 a at udstede forbud og påbud til skibe i forbindelse med kontrol i havn, skal ses i sammenhæng med den foreslåede bestemmelse i § 43 c, som giver mulighed for at udstede anløbsforbud, ved manglende overholdelse af forbud og påbud udstedt i medfør af § 42 a. Der henvises i den forbindelse til bemærkningerne til § 43 c.

Forbud eller påbud efter § 42 a vil kunne påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold, jf. § 51 a, stk. 1.

Det bemærkes, at miljøministerens beføjelser efter § 42 a vil kunne delegeres til Naturstyrelsen eller andre statslige myndigheder, jf. § 48. I praksis vil påbud og forbud i forbindelse med kontrol af skibe i havn således blive forberedt og udstedt i samarbejde mellem Miljøministeriet og Erhvervs- og Vækstministeriet (Søfartsstyrelsen). De nærmere rammer herfor, herunder Miljøministeriets afholdelse af Søfartsstyrelsens udgifter til kontrol på havmiljølovens område, vil blive fastlagt i den eksisterende aftale, der nærmere regulerer samarbejdet mellem Miljøministeriet og Søfartsstyrelsen.

For så vidt angår ulovlige udledninger til luften henvises der i øvrigt til bemærkningerne til lovforslag nr. L 45, folketings Tidende 2008-2009, tillæg A, spalte 1212, om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet (nødområder for skibe og planer herfor mv.).

Til nr. 2 (§ 42 a, stk. 1, 2. pkt.)

Det foreslås, at § 42 a, stk. 1, 2. pkt., ophæves. Dette skyldes, at miljøministeren med den foreslåede § 43 b tillægges en bemyndigelse til, efter forhandling med forsvarsministeren bl.a. at afgrænse anvendelsen af § 42 a over for § 43. Denne bemyndigelse er bredere end den gældende § 42 a, stk. 1, 2. pkt., som derfor ikke længere vil have et selvstændigt indhold og foreslås ophævet. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 43 b.

Til nr. 3 (ophævelse af § 43 a)

Det foreslås at § 43 a ophæves. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 43 c, som viderefører den gældende lovs § 43 a.

Til nr. 4 (§ 43 b og § 43 c)

Til § 43 b

Formålet med den foreslåede bestemmelse er at give miljøministeren mulighed for at fastsætte nærmere regler, der afgrænser, hvornår den foreslåede § 42 a henholdsvis den

gældende lovs § 43 finder anvendelse. Formålet hermed er at tydeliggøre, hvornår miljøministeren henholdsvis forsvarsministeren foretager indgreb ved overtrædelser af havmiljøloven eller regler udstedt i medfør heraf.

Den ressortfordeling, der tænkes foretaget, vil ske i overensstemmelse med gældende ret på området og de aftaler, der er indgået mellem de berørte myndigheder. Formålet er dermed ikke at foretage ændringer i den gældende ressortfordeling, men alene at sikre, at denne fremgår tilstrækkeligt klart, og samtidig at foretage en konsolidering af udviklingen i ressortfordelingen på området i de senere år.

De regler, der forventes udarbejdet, vil beskrive forsvarsministerens forpligtelse til at gribe ind over for forurening af havmiljøet til søs og miljøministerens forpligtelse til at foretage kontrol med overholdelse af loven i forhold til skibe, der befinder sig i havn, samt hvordan disse to områder er afgrænset i forhold til hinanden.

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

Til § 43 c

Det foreslås, at miljøministeren får hjemmel til at træffe afgørelse om anløbsforbud som opfølgning på et påbud eller forbud efter § 42 a, stk. 1 (tilbageholdelse).

Med den foreslåede bestemmelse i § 43 c overtager miljøministeren forsvarsministerens kompetence efter den gældende § 43 a. Om baggrunden herfor henvises til afsnit 2.2.3. i de almindelige bemærkninger.

Herudover udvides bestemmelsen i havmiljøloven om anløbsforbud med henblik på at muliggøre udstedelse af anløbsforbud på basis af et forbud eller påbud, der er begrundet i overtrædelser af regler om luftforurening.

Den gældende § 43 a blev indsat i havmiljøloven ved lov nr. 902 af 29. november 1995 for at implementere havnestatskontroldirektivets bestemmelser om anløbsforbud i havmiljøloven. Det fremgår imidlertid ikke af ordlyden af den gældende § 43 a, at den alene skal finde anvendelse i forbindelse med havnestatskontrol. Derfor er ordet havnestatskontrol indføjet i den foreslåede § 43 c, stk. 1. Tilføjelsen ændrer ikke på bestemmelsens anvendelsesområde.

Det foreslåede stk. 1 afspejler kriterierne i artikel 21, stk. 4, i havnestatskontroldirektivet.

Beføjelsen vil blive brugt i situationer, hvor Danmark er det første EU-land, der har udstedt et forbud eller påbud til et skib på grund af overtrædelser af havmiljøloven i Danmark.

I de foreslåede stk. 1 og stk. 2 er terminologien omkring indgreb præciseret, således at begrebet tilbageholdelse er skiftet ud med de to begreber forbud og påbud. Der foretages ikke hermed en indholdsmæssig ændring af bestemmelsernes anvendelsesområde, men alene en mere præcis henvisning til begreberne i § 42 a og § 43, som er grundlaget for et anløbsforbud.

Det følger af stk. 2, at miljøministeren har en pligt til at udstede et anløbsforbud, når et andet EU/EØS-land eller et Paris MoU-land anmoder om det, fordi et skib har overtrådt et forbud eller påbud udstedt i dette andet EU/EØS- eller Paris MoU-land. Udover EU/EØS-landene dækker Paris MoU-landene Canada, Kroatien og Rusland. Henvisningen til Paris MoU er foretaget for at sikre forbindelsen til Marpol-konventionen også i forhold til de lande, som ligger uden for EU/EØS-samarbejdet, idet varetagelsen af Marpol-konventionens bestemmelser i forhold til Canada, Kroatien og Rusland ikke er sikret med implementeringen af havnestatskontroldirektivet.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 omfatter dele af direktivets artikel 21, stk. 4 - 6, og omhandler de situationer, hvor Danmark ikke er den havnestat, der har udstedt det oprindelige anløbsforbud. Bestemmelsen tilsigter at supplere § 15 i lov om sikkerhed til søs.

Forslagets stk. 2 indebærer, at miljøministeren skal træffe en afgørelse om anløbsforbud til danske havne, når et anløbsforbud, meddelt af et andet EU/EØS-land eller et Paris MoU-land, er udstedt for at varetage de hensyn, som er omfattet af havmiljøloven eller regler udstedt i medfør af loven, og som ikke er udmøntet i anden lovgivning. Tilføjelsen om, at miljøministeren kun udsteder et anløbsforbud med hjemmel i havmiljøloven, hvis påbud eller forbud i et andet land varetager hensyn omfattet af loven, men som ikke er udmøntet i anden (dansk) lovgivning betyder, at forhold, som falder ind under havmiljølovens formål, men som af forskellige årsager kan være reguleret i anden lovgivning med et overlappende formål, ikke kan danne grundlag for et anløbsforbud efter havmiljøloven. Dette gælder f.eks. anløbsforbud udstedt i et andet land på baggrund af overtrædelser i forhold til oliejournaler, som i Danmark er reguleret i Søfartsstyrelsens lovgivning, selvom formålet med reguleringen også ligger inden for havmiljølovens ramme.

Med det foreslåede stk. 3 om tilladelser til anløb af en bestemt dansk havn foreslås miljøministerens beføjelse udvidet til ikke blot at omfatte beskyttelse af havmiljøet, men også af luftmiljøet. Derfor anvendes i bestemmelsen det bredere begreb »miljøet«. På nuværende tidspunkt vil bestemmelsen alene blive anvendt i forhold til overtrædelser af regler om udledning til luften fra skibe, for eksempel som følge af svovlindholdet i skibes brændstoffer, eller andre udslip. Den vil desuden kunne anvendes i situationer, hvor et skib ikke overholder vilkår i en tilladelse til at benytte udstyr til røggasrensning i stedet for begrænsning af svovlindholdet i skibsbrændstoffet.

I det omfang nye miljøforhold reguleres i internationale aftaler, som optages i havnestatskontroldirektivet, og efterfølgende indarbejdes i havmiljøloven, vil § 43 c også finde anvendelse på disse forhold. Det kan f.eks. være udledning af ballastvand og anvendelse af antibegroningsmidler.

Det foreslås i stk. 4, at miljøministeren, og ikke forsvarsministeren, kan træffe afgørelse om ophævelse af et anløbsforbud, når de forhold, som førte til anløbsforbuddet, er bragt i orden. Beføjelsen vil blive anvendt i overensstemmelse med havnestatskontroldirektivets artikel 21, stk. 4.

Forslaget i stk. 5 om underretning af andre EU/EØS-lande svarer indholdsmæssigt til den gældende bestemmelse i § 43 a, stk. 5. Der foretages en mindre sproglig justering af bestemmelsen, idet ordene »med henblik på iværksættelse af tilsvarende tiltag i disse lande« foreslås ophævet. Grunden hertil er, at denne eftersætning ikke har retlig betydning, da dansk lovgivning ikke kan pålægge andre landes myndigheder at iværksætte tiltag.

Herudover præciseres det i forslagens stk. 5, at bestemmelsen kun er relevant i sammenhæng med de foreslåede stk. 1 og stk. 4, hvorfor en eksplicit henvisning til disse er indsat.

Til nr. 5

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at § 43 a i den gældende lov af lovtekniske årsager foreslås flyttet til § 43 c.

Til nr. 6 (§ 53 c)

Den foreslåede § 53 c er en ny særlig tavshedspligtsbestemmelse, som udvider den almindelige tavshedspligt efter forvaltningsloven og straffeloven.

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

Det foreslås, at anmelders identitet ikke må videregives til skibets fører, reder eller andre ved anmeldelser omfattet af artikel 18. Den, der som tilsynsmyndighed fører eventuelle samtaler med besætningsmedlemmer i forbindelse med anmeldelser vedrørende forhold omfattet af havmiljøloven, skal sikre fortrolig behandling heraf.

De dele af artikel 18, der skal gennemføres i havmiljøloven, omhandler for tiden kun anmeldelser vedr. overtrædelse af regler om luftforurening fra skibe. Det forventes, at direktivet i en nærmere fremtid også vil indeholde en henvisning til internationale regler om ballastvand og antibegrovningsmidler, hvorefter anmeldelser efter direktivets artikel 18 også vil kunne omfatte disse forhold.

Den, der er forpligtet til at sikre fortroligheden, er ifølge direktivet skibsinspektøren, hvorved direktivet forstår en offentligt ansat eller en anden person, der er behørigt bemyndiget af en kompetent myndighed til at udføre havnestatskontrollinspektion, og som hører ind under disse myndigheder. Da havmiljøloven ikke anvender begrebet »skibsinspektør«, anvendes begrebet tilsynsmyndighed, som er den gængse betegnelse, jf. eksempelvis lovens § 45.

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

Da der således ikke er tale om klage over en forvaltningsmyndigheds afgørelse skal »klagers identitet« forstås som »anmelders identitet«. Det antages derfor, at direktivets regel har til formål at beskytte personer, organisationer og besætningsmedlemmer, der indgiver anmeldelse til havnestatsmyndighederne, således at det sikres, at oplysninger om tvivlsomme forhold kan komme til myndighedernes kendskab.

Den kreds af personer, som oplysningerne omfattet af den foreslåede § 53 c ikke må afsløres overfor, er skibets fører, reder eller andre. Det skønnes nødvendigt at gøre den omfattede personkreds helt bred med henblik på fuldt ud at sikre anmelders og besætningsmedlemmers anonymitet i overensstemmelse med direktivets artikel 18, afsnit 4.

Den foreslåede § 53 c vil dog ikke være til hinder for videregivelse af oplysninger til andre forvaltningsmyndigheder i overensstemmelse med de almindelige regler herom.

Bestemmelsen omfatter oplysninger, som kan identificere anmelders eller besætningsmedlemmers identitet, og oplysninger om indholdet af tilsynsmyndighedens eventuelle samtaler med besætningsmedlemmer.

En anmodning om sådanne oplysninger behandles i givet fald efter reglerne i offentlighedsloven, forvaltningsloven, persondataloven og miljøoplysningsloven, jf. nærmere herom de almindelige bemærkninger, pkt. 2.3.3.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3.3.

Overtrædelse af bestemmelsen vil være strafsanktioneret efter straffelovens §§ 152-152 f.

Til § 2

Til nr. 1

Som konsekvens af udvidelsen af anvendelsesområdet for § 42 a, foreslås det, at den endnu ikke ikrafttrådte § 42 b, som bemyndiger miljøministeren til at udstede påbud og forbud ved overtrædelser af lovens regler om udledning af ballastvand, ophæves. Samtidig foreslås det, at en række konsekvensrettelser af havmiljøloven, som har til formål at sikre den fornødne sammenhæng mellem § 42 b og lovens øvrige bestemmelser om bl.a. klage og straf, ligeledes ophæves.

Om anvendelsen af § 42 a i forhold til udledning af ballastvand, henvises der til bemærkningerne til den foreslåede § 42 a, stk. 1.

Til § 3

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2012.

Til § 4

Bestemmelsen vedrører den territoriale gyldighed af lovforslaget. Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland, idet lovens § 1 dog ved kongelig anordning kan sættes helt eller delvist i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Da Færøerne d. 1. maj 2003 har overtaget sagsområdet »havmiljø« som fær-

øsk særanliggende, vil det ikke være relevant at sætte lovens § 1 helt eller delvist i kraft for Færøerne.