

## Forslag

til

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

### Kapitel 1

*Formål, anvendelsesområde m.v.*

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

*Stk. 2.* Med denne lov tilsigtes at forebygge og begrænse forurening og anden påvirkning af natur og miljø i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland 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 af havet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

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

*Stk. 2.* Ved bedømmelsen af omfanget og arten af foranstaltninger til forebyggelse og imødegåelse af forurening skal der lægges vægt på navnlig de ydre omgivers beskaffenhed og forureningens sandsynlige indvirkning på disse og hele det kredsløb, som stoffer og materialer gennemløber, med henblik på at begrænse spild af ressourcer mest muligt.

**§ 3.** Loven finder anvendelse for:

- 1) Danske og grønlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

2) Danske og grønlandske luftfartøjer, der befinder sig på eller over den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

3) Udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, i det omfang det er foreneligt med international ret.

4) Udenlandske skibe, der befinder sig uden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, i det omfang det er foreneligt med international ret.

*Stk. 2.* Lovens regler for skibe og luftfartøjer finder tilsvarende anvendelse på aktiviteter, der foregår på is i den eksklusive økonomiske zone, i det omfang sådanne aktiviteter ikke er omfattet af anden lovgivning.

*Stk. 3.* Loven omfatter ikke beskyttelse af havmiljøet, herunder regulering, tilsyn, beredskab og bekæmpelse, i forbindelse med aktiviteter omfattet af den grønlandske råstoflovgivning.

*Stk. 4.* Loven finder ikke anvendelse for orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, når skibet udelukkende benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste.

*Stk. 5.* Kapitel 12 finder ikke anvendelse for skibe, der udelukkende benyttes til fritidsformål (lystfartøjer).

*Stk. 6.* Miljø- og fødevarerministeren kan efter forhandling med Naalakkersuisut fastsætte særlige regler for lystfartøjer ved anvendelse af bemyndigelserne i kapitel 2, 6, 7, 8 og 10.

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

*Stk. 2.* Ved dumpning forstås i denne lov enhver bortskaffelse i havet - som ikke er udtømning, jf. stk. 1 - af stoffer eller materialer fra eller sammen med skibe eller luftfartøjer og enhver bortskaffelse i havet af skibe, luftfartøjer eller bevægelige eller fastanbragte platforme.

*Stk. 3.* Som udtømning eller dumpning anses ikke anbringelse i havet af stoffer eller materialer, hvis anbringelse sker med andet formål end bortskaffelse, samt efterladelse på eller i havbunden af platforme og andre anlæg til brug i forbindelse med efterforskning og indvinding af råstoffer i undergrunden samt rørledninger og andre anlæg til transport af sådanne råstoffer.

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

*Stk. 5.* Ved skib forstås i denne lov et søgående fartøj af en hvilken som helst type, der opererer i vandmiljøet, herunder hydrofoilibåde, luftpuddefartøjer, undervandsfartøjer, flydende platforme og flydende materiel. Skibe, der anvendes i forbindelse med de i § 3, stk. 3, nævnte aktiviteter, er dog ikke omfattet.

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

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

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

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

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte særlige regler til beskyttelse af havmiljøet i et særligt havområde, jf. stk. 1.

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

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

## Kapitel 2

### *Olie*

**§ 8.** Ved olie forstås i denne lov enhver form for mineralolie og blandinger heraf, herunder råolie, naturgaskondensat, olieslam og olieaffald, samt brændselolie og alle andre raffinerede produkter bortset fra petrokemikalier, der er klassificerede i henhold til § 11.

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

**§ 9.** Miljø- og fødevareministeren fastsætter til opfyldelse af internationale aftaler regler om udtømning af olie og olieholdigt ballastvand fra olietankskibe og andre skibe. Ministeren kan herunder fastsætte regler om, hvor udtømning må finde sted, hvordan udtømningen skal foregå,

herunder at den skal ske under anvendelse af godkendte systemer, samt hvilke mængder, der må udtømmes, herunder udtømningshastighed.

### Kapitel 3

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

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

§ 11. Miljø- og fødevareministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler om klassifikation af flydende stoffer, som transporteres i bulk, samt regler om transport og udtømning af disse stoffer.

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

### Kapitel 4

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

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

### Kapitel 5

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

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

### Kapitel 6

#### *Ballastvand og sedimenter*

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

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

*Stk. 3.* Ved godkendt anlæg forstås i dette kapitel anlæg til behandling af ballastvand typegodkendt i henhold til § 17.

*Stk. 4.* Anlæg, der er godkendt af en hertil udpeget myndighed eller virksomhed i en stat, som har tiltrådt konventionen om kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter, sidestilles med anlæg godkendt efter § 17.

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

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

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

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

**§ 17.** Miljø- og fødevareministeren typegodkender anlæg til behandling af ballastvand, for så vidt angår anlæggets evne til at overholde behandlingskrav fastsat i medfør af § 16, stk. 2, og indhenter fra erhvervs- og vækstministeren den del af typegodkendelsen, der vedrører søfartsforhold, herunder sikkerhed i medfør af lov om sikkerhed til søs.

*Stk. 2.* Ansøgeren betaler det beløb på 50.000 USD, som FN's søfartsorganisation opkræver, når organisationen skal inddrages i behandlingen af en ansøgning om typegodkendelse.

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

*Stk. 4.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte nærmere regler om typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand, herunder om hvilke oplysninger en ansøgning om typegodkendelse skal

indeholde og om inddragelse af FN's søfartsorganisation. Miljø- og fødevareministeren kan herunder fastsætte regler om, at den, der ansøger om typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand, for egen regning gennemfører og indsender resultater af undersøgelser, der dokumenterer, at anlægget lever op til de fastsatte behandlingsstandarder.

*Stk. 5.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af myndighedernes og klassifikationsselskabernes omkostninger i forbindelse med deres behandling af ansøgninger om typegodkendelse af de i stk. 1 nævnte anlæg.

*Stk. 6.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser om typegodkendelse på Miljø- og Fødevareministeriets område truffet af klassifikationsselskaber, som er autoriseret efter stk. 3.

## Kapitel 7

### *Kloakspildevand*

**§ 18.** Ved kloakspildevand forstås i denne lov:

- 1) Afløbsstoffer og andet affald fra enhver form for toiletter og urinaler.
- 2) Afløbsstoffer fra hospitalsrum (apotek, sygerum m.v.), der er udledt fra vaskekummer, badekar og afløb anbragt i sådanne rum.
- 3) Afløbsstoffer fra steder, hvor der findes levende dyr.
- 4) Andet spildevand, når det er blandet med afløbsstoffer som defineret i nr. 1-3.

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om udtømning af kloakspildevand.

## Kapitel 8

### *Affald*

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

## Kapitel 9

### *Dumpning*

**§ 20.** Dumpning af stoffer eller materialer må ikke finde sted, jf. dog stk. 3.

*Stk. 2.* Det er ikke tilladt med henblik på dumpning at overlade stoffer eller materialer til transport eller at transportere eller indlaste dem, medmindre der er meddelt tilladelse efter stk. 3.

*Stk. 3.* Miljø- og fødevareministeren kan meddele tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale og dumpning af fisk og fangst, herunder fastsætte vilkår for tilladelsen.

*Stk. 4.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om dumpning af optaget havbundsmateriale og dumpning af fisk og fangst, herunder regler om klageadgang.

## Kapitel 10

### *Anden forurening*

**§ 21.** Afbrænding af stoffer eller materialer må ikke finde sted, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Stk. 1 omfatter ikke bortskaffelse ved afbrænding af normaldriftsaffald fra skibe.

*Stk. 3.* Det er ikke tilladt med henblik på afbrænding efter stk. 1 at overlade stoffer eller materialer til transport eller at transportere og indlaste dem.

*Stk. 4.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om bortskaffelse af normaldriftsaffald fra skibe ved afbrænding.

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

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, at virksomheder, der sælger eller leverer brændstof til skibe, for egen regning skal indhente, opbevare og udlevere dokumentation for mængde og sammensætning af det brændstof, de sælger eller leverer til skibe.

## Kapitel 11

### *Beredskab*

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

## Kapitel 12

### *Indberetning m.v.*

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

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

**§ 25.** Miljø- og fødevareministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord i skibe og om etablering af en ordning for modtagelse, opbevaring og videresendelse af sådanne oplysninger.

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

## Kapitel 13

### *Indgreb*

**§ 26.** Forsvarsministeren eller den myndighed, som ministeren bemyndiger dertil, og politiet kan mod behørig legitimation uden retskendelse foretage de undersøgelser af et skib, der er nødvendige for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet, hvis der fra skibet er sket eller er fare for udtømmning, som er i strid med loven eller regler fastsat i medfør heraf, eller som omfattes af § 43.

*Stk. 2.* Forsvarsministeren eller den myndighed, som ministeren har bemyndiget dertil, har herunder adgang til at fotografere, kopiere eller medtage dokumenter samt medtage andre genstande uden vederlag. Kvittering for medtagne genstande skal udleveres.

*Stk. 3.* Undersøgelsen efter stk. 1 må ikke medføre unødigt forsinkelse eller unødigt udgift for skibet.

**§ 27.** Miljø- og fødevareministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, hvis der fra skibet er sket eller er fare for udtømmning eller udledning, som er i strid med loven eller regler fastsat i medfør heraf eller omfattes af § 43, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet eller luften.

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



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

*Stk. 4.* Miljø- og fødevareministeren kan offentliggøre oplysninger om et skibs tilbageholdelse, herunder om navnet på skibets klassifikationsselskab og begrundelsen for tilbageholdelsen. Offentliggørelse kan ske digitalt.

**§ 28.** Forsvarsministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, hvis der fra skibet er sket eller er fare for udtømmning eller udledning, som er i strid med loven eller regler fastsat i medfør heraf eller omfattes af § 43, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet.

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

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

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

**§ 29.** Miljø- og fødevareministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren fastsætte nærmere regler om anvendelsen af §§ 27 og 28.

**§ 30.** Hvis der er sket eller er fare for udtømmning, som er i strid med loven eller regler fastsat i medfør heraf eller som omfattes af § 43, og dette medfører udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, skal sådanne udgifter for alle rimelige forholdsregler bæres af skibets eller luftfartøjets ejere.

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

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

## Kapitel 14

### *Tilsyn*

§ 31. Miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren fører tilsyn med overholdelsen af bestemmelserne i denne lov og de regler, der fastsættes i medfør af loven.

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, der af disse ministre er bemyndiget dertil, og politiet har mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til skibe, med henblik på at udøve tilsynsbeføjelsen efter stk. 1.

*Stk. 3.* Miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, der af disse ministre er bemyndiget dertil, har herunder adgang til at foretage undersøgelser, udtage prøver, fotografere, kopiere eller medtage dokumenter og medtage andre genstande uden vederlag.

Kvittering for medtagne genstande skal udleveres.

*Stk. 4.* Tilsynet efter stk. 1 må ikke medføre unødigt forsinkelse eller unødigt udgift for skibet.

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

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

## Kapitel 15

### *Administrative bestemmelser og klage*

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

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

*Stk. 3.* Miljø- og fødevareministeren kan endvidere fastsætte regler om udøvelsen af de beføjelser, som en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister bemyndiges til at udøve efter stk. 1.

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

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren er ikke erstatningsansvarlig for fejl begået af de i stk. 1 nævnte klassifikationsselskaber.

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

*Stk. 4.* Når der udstedes autorisation i medfør af stk. 1, kan miljø- og fødevareministeren indgå aftale om begrænsning af den autoriseredes ansvar for skader, der indtræffer på grund af simpel uagtsomhed under udførelse af de opgaver, som autorisationen omfatter.

*Stk. 5.* Miljø- og fødevareministeren kan tilbagekalde en autorisation givet efter stk. 1, hvis de vilkår, der er stillet til autorisationen, ikke overholdes.

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

**§ 37.** Afgørelser efter denne lov meddeles skriftligt til adressaten.

**§ 38.** Afgørelser, der kan påklages, skal oplyse datoen for klagefristens udløb og i øvrigt indeholde oplysning om, at afgørelsen kan påklages skriftligt, og til hvem, afgørelsen kan påklages.

**§ 39.** Forbud eller påbud efter §§ 27 og 28 kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold, der er nedsat i henhold til lov om skibes sikkerhed.

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

*Stk. 3.* Et forbud eller påbud efter §§ 27 og 28 kan påklages af afgørelsens adressat.

*Stk. 4.* Klage efter stk. 1 skal være indgivet inden 4 uger fra afgørelsens meddelelse. Udløber klagefristen på en lørdag eller en helligdag, forlænges klagefristen til den følgende hverdag.

## Kapitel 16

### *Andre bestemmelser*

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

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

**§ 41.** Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, i hvilken form oplysninger, som kan kræves i medfør af denne lov eller regler, der fastsættes i medfør af loven, skal indsendes.

**§ 42.** Hvis der i denne lov eller i regler, der fastsættes i medfør af loven, stilles krav om anvendelse af bestemte systemer og anlæg, skal disse være godkendt. Systemer og anlæg på danske og grønlandske skibe godkendes af erhvervs- og vækstministeren, eller den, som ministeren har bemyndiget dertil, og systemer og anlæg på udenlandske skibe godkendes af kompetente myndigheder i en stat, der har tiltrådt konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe, jf. dog § 15, stk. 3 og 4, og § 17.

**§ 43.** Kapitlerne 2-10 og regler fastsat i medfør heraf finder ikke anvendelse, når udtømning eller dumpning sker for at redde menneskeliv eller af hensyn til skibes eller luftfartøjers sikkerhed.

*Stk. 2.* Kapitlerne 2-10 og regler fastsat i medfør heraf finder tilsvarende ikke anvendelse, når udflydning skyldes skade på skibet, skade på skibets udstyr eller uundgåelig lækage, forudsat at der, efter at skaden eller lækagen er blevet konstateret, er iagttaget alle rimelige forholdsregler for at undgå eller formindske udflydning, medmindre ejeren, brugeren eller føreren af skibet eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste, har handlet forsætligt eller burde have forudset skaden.

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

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

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

## Kapitel 17

### *Foranstaltninger m.v.*

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

- 1) Overtræder § 16, stk. 1, § 20, stk. 1 og 2, § 21, stk. 1 og 3, og § 40, stk. 1.
- 2) Tilsidesætter vilkår efter § 20, stk. 3, eller efter § 40, stk. 1.
- 3) Undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter §§ 27 eller 28.
- 4) Modvirker undersøgelser efter § 26 eller tilsyn efter § 31, stk. 2.
- 5) Modvirker tilbageholdelse efter § 30, stk. 3.

*Stk. 2.* Overtrædelse m.v. af de i stk. 1 nævnte bestemmelser kan medføre idømmelse af andre foranstaltninger efter kriminallov for Grønland, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

*Stk. 3.* Stk. 2 finder ikke anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe.

**§ 46.** I regler, der fastsættes i medfør af § 6, stk. 2, § 7, stk. 2, § 9, §§ 11-14, § 16, stk. 2-4, § 18, stk. 2, § 19, § 20, stk. 4, § 21, stk. 4, og §§ 22, 24-25 og 41 kan der fastsættes idømmelse af bøde for overtrædelse af reglerne.

*Stk. 2.* Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 9 udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af olie.

*Stk. 3.* Overtrædelse af reglerne nævnt i stk. 1 kan medføre idømmelse af andre foranstaltninger efter kriminalloven for Grønland, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

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

**§ 47.** For overtrædelser m.v. som omhandlet i § 45, stk. 1, nr. 1-3, samt for overtrædelser af regler fastsat i medfør af § 9, §§ 11, 13-14, 18-19, § 21, stk. 4, § 22, § 24, stk. 1, og § 25 finder påtale ikke sted, når der er forløbet 5 år efter lovovertrædelsens ophør.

**§ 48.** For en overtrædelse af loven eller regler fastsat i medfør af loven begået af et selskab m.v. (juridisk person), kan bødeansvar efter kapitel 5 i kriminalloven for Grønland pålægges selskabet.

**§ 49.** Forsvarsministeren eller den, som ministeren bemyndiger dertil, kan i tilfælde, hvor der er begrundet mistanke om, at et udenlandsk skib, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, har overtrådt denne lov eller regler fastsat i medfør heraf, eller den gældende havmiljøregulering på søterritoriet, anmode skibet om at give oplysninger vedrørende dets identitet og registreringshavn, dets sidste og næste anløbshavn og andre relevante oplysninger, som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted.

**§ 50.** Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov eller regler fastsat i medfør heraf, der sker som led i kriminalretlig forfølgning, skal ske i overensstemmelse med reglerne om ransagning i retsplejeloven for Grønland i sager, som efter loven kan medføre andre foranstaltninger end bøde efter kriminallov for Grønland.

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

*Stk. 3.* Ransagning i sager om ulovlig udtømning af ballastvand eller brug af ikke funktionsdygtigt anlæg til behandling af ballastvand, jf. kapitel 6, eller ulovlig udledning til luften, jf. regler fastsat i medfør af § 22, kan udføres af miljø- og fødevarerministeren eller den, som ministeren bemyndiger dertil, efter reglerne om ransagning i retsplejeloven for Grønland.

*Stk. 4.* Befinder et udenlandsk skib sig i den eksklusive økonomiske zone, er det en betingelse for ransagning efter stk. 1 og 2, at der er begrundet mistanke om, jf. dog stk. 5,

- 1) at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser fastsat i medfør heraf, hvorved der er sket en betydelig udtømning eller udledning til luften, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af

- havmiljøet eller af luften, og skibet har afslået at give oplysninger som nævnt i § 49, eller hvis de af skibet afgivne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation, eller
- 2) at skibet på søterritoriet har overtrådt den der gældende havmiljøregulering, hvorved der er sket en betydelig udtømning eller udledning til luften, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet eller af luften, og skibet har afslået at give oplysninger som nævnt i § 49, eller hvis de af skibet afgivne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation.

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

*Stk. 6.* Stk. 4 finder ikke anvendelse, hvis skibet i et isdækket havområde, jf. § 7, med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser fastsat i medfør heraf, eller den gældende havmiljøregulering på søterritoriet, hvorved der er sket en betydelig udtømning, som har medført eller truer med at medføre alvorlig skade på havmiljøet.

*Stk. 7.* Hvis det udenlandske skib forfølges i umiddelbar forlængelse af overtrædelsen (in continenti) fra ét havområde til et andet havområde, der ligger længere væk fra den grønlandske kyst, finder de betingelser for ransagning anvendelse, som gjaldt i det havområde, hvor forfølgelsen blev iværksat.

*Stk. 8.* Indtræder et kriminalretligt ansvar efter §§ 45 og 46, kan det pågældende skib tilbageholdes af tilsynsmyndigheden eller af politiet på tilsynsmyndighedens vegne, indtil bøder og sagsomkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Sker dette ikke senest 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet.

## Kapitel 18

### *Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser m.v.*

**§ 51.** Loven træder i kraft den 1. januar 2018.

*Stk. 2.* Loven finder ikke anvendelse for sager, der ved lovens ikrafttræden er under behandling. For sådanne sager finder de hidtil gældende regler anvendelse.

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

*Stk. 4.* Regler, der er fastsat i henhold til anordning nr. 1035 af 22. oktober 2004 om ikrafttræden for Grønland af lov om beskyttelse af havmiljøet, forbliver i kraft, indtil de afløses af regler fastsat i medfør af denne lov. Overtrædelse af reglerne sanktioneres efter de hidtil gældende regler.

*Ændringer i anden lovgivning*

**§ 52.** I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1616 af 10. december 2015 som senest ændret ved § 3 i lov nr. 634 af 8. juni 2016, foretages følgende ændring:

**1.** § 68 affattes således:

»**§ 68.** Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland. «



## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### Indholdsfortegnelse

#### Indhold

1. Indledning og baggrund.....	19
2. Havmiljøkompetencen ved Grønland.....	20
3. Grønlands overtagelse af råstofområdet og råstofrelaterede havmiljøforhold.....	21
4. Internationale konventioner.....	23
4.1. MARPOL-konventionen.....	23
4.1.1. Særlige havområder efter MARPOL-konventionen.....	24
4.1.2. MARPOL-konventionen og Grønland.....	24
4.2. Havretskonventionen.....	24
4.3. 1969 Indgrebskonventionen og 1973 Indgrebsprotokollen.....	25
4.4. Polarkoden.....	26
5. Lovforslagets hovedindhold.....	27
5.1. Lovforslagets anvendelsesområde.....	27
5.1.1. Gældende ret.....	27
5.1.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.....	28
5.2. Lovforslagets regler om udtømning og afbrænding af stoffer og materialer.....	30
5.2.1. Gældende ret.....	30
5.2.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.....	31
5.3. Tilsyn med loven.....	32
5.3.1. Gældende ret.....	32
5.3.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.....	33
5.4. Indgreb over for skibe.....	34
5.4.1. Gældende ret.....	34
5.4.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.....	35
5.5. Anrøb, ransagning og tilbageholdelse.....	36

5.5.1. Gældende ret .....	36
5.5.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	37
5.6. Miljøberedskab .....	39
5.6.1. Gældende ret .....	39
5.6.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	40
5.7. Indberetninger af oplysninger til brug for beskyttelse af havmiljøet .....	41
5.7.1. Gældende ret .....	41
5.7.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	41
5.8. Håndtering af skibes ballastvand .....	42
5.8.1. Gældende ret .....	42
5.8.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	43
5.8.2.1. Behandling af ballastvand .....	44
5.8.2.2. Typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand .....	46
5.8.2.3. Dispensation og klageadgang .....	47
5.9. Særlig 5-årig påtalefrist .....	47
5.9.1. Gældende ret .....	47
5.9.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning .....	48
6. Udtalelse fra Inatsisartut .....	48
7. De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige .....	48
8. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. ....	49
9. De administrative konsekvenser for borgerne .....	50
10. De miljømæssige konsekvenser .....	51
11. Forholdet til EU-retten .....	51
12. Hørte myndigheder og organisationer m.v. ....	51
13. Sammenfattende skema .....	52

### *1. Indledning og baggrund*

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

Havmiljøet ved Grønland reguleres på nuværende tidspunkt af kongelig anordning nr. 1035 af 22. oktober 2004 om ikrafttræden for Grønland af lov om beskyttelse af havmiljøet. Den kongelige anordning satte den dagældende danske lov om beskyttelse af havmiljøet i kraft for Grønland med de ændringer, som de særlige grønlandske forhold tilsiger. Med nærværende lovforslag foreslås den gældende anordning afløst af en særskilt lov for regulering af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Begrundelsen for dette er, at behovet for reguleringen af havmiljøet ved Grønland på visse områder adskiller sig væsentlig fra behovet for regulering i den danske havmiljølov. Eksempelvis er der i reguleringen af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, i modsætning til danske havmiljølov, bl.a. ikke behov for regulering til gennemførelse af EU-lovgivning, regulering vedrørende kyster og havne, regulering af hurtigfærger eller regulering vedrørende råstofaktiviteter. På den baggrund findes det hensigtsmæssigt at foreslå en særskilt lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

Formålet med lovforslaget er at sikre et opdateret retsgrundlag for beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. I de senere år har der været en øget aktivitet i havområderne ved Grønland – særligt i det seneste årti – og yderligere stigninger i skibstrafikken må forventes de kommende år. Dog indikerer prognosen i Forsvarsministeriets havmiljørisikoanalyse for Grønland, at der næppe vil ske en ændring i aktivitetsniveauet for de fleste skibstypers vedkommende med forbehold for en mindre stigning relateret til minetransport. I analysen vurderes den forventede samlede stigning i sejladsstrafikken at ville udgøre 24 % frem mod 2027. Der er således behov for at opdatere lovgivningen for havmiljøbeskyttelsen i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland for dermed at sikre, at beskyttelsen af havmiljøet ved Grønland er tilfredsstillende og fremtidssikret.

Størstedelen af lovforslagets bestemmelser viderefører regler i den gældende havmiljøanordning i tilrettet og ændret form. Der er således ikke foretaget en fuldstændig omskrivning eller omredigering af den gældende havmiljøanordning, men med lovforslaget fremlægges forslag til en præciseret og moderniseret regulering for beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

Lovforslaget vil alene dække den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, hvor Danmark fortsat har kompetencen, og omfatter således ikke havne eller kystområder. På baggrund af Grønlands Selvstyres overtagelse af råstofområdet i 2010 indeholder lovforslaget heller ikke regulering af råstofområdet eller råstofrelaterede havmiljøforhold, se afsnit 3 nedenfor.

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

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

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

## *2. Havmiljøkompetencen ved Grønland*

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

Havmiljøet i søterritoriet ved Grønland reguleres således efter grønlandsk lovgivning. På nuværende tidspunkt reguleres havmiljøet i søterritoriet af landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 om beskyttelse af havmiljøet. Den 13. juni 2014 blev forslag til inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet sendt i høring, og inatsisartutloven indeholder nye bestemmelser om beskyttelsen af havmiljøet i søterritoriet samt opdatering af gældende regler. Forslaget til inatsisartutlov skal erstatte den gældende landstingsforordning. Det forventes, at inatsisartutloven træder i kraft i løbet af 2017.

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

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

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

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

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

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

Ved råstofrelaterede havmiljøforhold forstås endvidere bl.a. udledning af stoffer til luften fra offshoreanlæg på havet og råstofskibe; afbrænding af affald på offshoreanlæg på havet og

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

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

Råstofrelaterede havmiljøforhold omfatter skibstransport af mineralske råstoffer mellem to aktiviteter (f.eks. olie fra indvindingsstedet eller en mine til et anlæg på land), som begge er reguleret af den grønlandske råstoflovgivning. Almindelige skibstransporter er derimod ikke omfattet af råstofområdet, uanset om transporten måtte indebære transport af mineralske råstoffer. Eksempelvis kan en rettighedshaver sælge mineralske råstoffer til en køber, der foranlediger transport af de mineralske råstoffer med skib fra udnyttelsesstedet i Grønland til et andet sted i Grønland eller et andet land. Det forudsættes i dette eksempel, at ingen af destinationerne er reguleret af den grønlandske råstoflovgivning. Havmiljøforhold i forbindelse med denne skibstransport vil ikke være omfattet af råstofområdet, men i stedet være omfattet af denne lov, i det omfang skibstransporten udføres i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

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

Det skal særlig bemærkes, at den ovenstående afgrænsning udelukkende omhandler afgrænsningen mellem råstofområdet og havmiljøområdet. Beskrivelsen foreholder sig ikke til afgrænsningen mellem råstofområdet og andre områder, f.eks. søsikkerhed.

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

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

#### *4. Internationale konventioner*

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

##### *4.1. MARPOL-konventionen*

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

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

Derudover består MARPOL-konventionen af seks bilag:

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

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

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

#### *4.1.1. Særlige havområder efter MARPOL-konventionen*

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

Følgende havområder er på nuværende tidspunkt i en eller flere af MARPOL-konventionens bilag udpeget som ”særligt havområde”: Middelhavsområdet, Østersøområdet, Sortehavet, Golfområdet, Nordsøområdet, det antarktiske område, de nordvesteuropæiske havområder, sydlige sydafrikanske farvande og det caribiske område.

#### *4.1.2. MARPOL-konventionen og Grønland*

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

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

#### *4.2. Havretskonventionen*

De Forenede Nationers Havretskonvention af 10. december 1982 (herefter havretskonventionen) repræsenterer en sammenskrivning, ajourføring og videreudvikling af reglerne for staternes udøvelse af jurisdiktion over havområderne. Konventionen indeholder endvidere regler om beskyttelse af havmiljøet samt om adgangen til udnyttelse af havets ressourcer og den dybe havbund uden for kyststaternes suverænitet og jurisdiktion. Havretskonventionen trådte i kraft den 16. november 1994, og Danmark tiltrådte havretskonventionen den 1. november 2004 uden territorielt forbehold for Grønland og Færøerne.

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



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

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

Det havområde, der ligger uden for national jurisdiktion, er "det åbne hav". Alle stater har frihed til sejlads, overflyvning, fiskeri m.v. på det åbne hav. Der kan dog ske en vis indgriben over for skibe på det åbne hav blandt andet såfremt, der er risiko for forurening, jf. afsnit 4.3. nedenfor.

Håndhævelse tager udgangspunkt i princippet om flagstatsjurisdiktion, som for Danmark i almindelighed vil omfatte danske, færøske og grønlandske skibe. Flagstaten - og enhver anden berørt stat - skal omgående underrettes om enhver foranstaltning, der i henhold til havretskonventionens kapitel XII, afsnit 6, træffes over for fremmede fartøjer, og kyststaten skal fremsende alle officielle beretninger om sådanne foranstaltninger til flagstaten.

Havretskonventionen indeholder flere bestemmelser, som medfører begrænsninger i adgangen for håndhævelse over for fremmede skibe. Dette kan ses i f.eks. havretskonventionens artikel 220, hvorefter der skal foreligge skærpene omstændigheder, før der kan foretages ransagning (fysisk inspektion) af et udenlandsk skib i den eksklusive økonomiske zone, jf. endvidere bemærkningerne til lovforslagets § 50. Havretskonventionens regler og begrænsninger om udenlandske skibe har også betydning for lovforslagets §§ 45 og 46 om sanktioner og § 49 om anrøb, som beskrives nærmere i de specielle bemærkninger til de nævnte foreslåede bestemmelser.

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

I nærværende lovforslags § 7 foreslås det, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at udpege sådanne isdækkede områder og fastsætte ikke-diskriminerende havmiljøregler. I lovforslaget anvendes havretskonventionens artikel 234 konkret i forhold til indgreb over for udenlandske skibe, se afsnit 5.5.

#### *4.3. 1969 Indgrebskonventionen og 1973 Indgrebsprotokollen*

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

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

Muligheden for indgreb over for udenlandske skibe uden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland er foreslået i lovforslagets § 3, stk. 1, nr. 4, hvorefter loven også vil finde anvendelse på udenlandske skibe uden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Således vil der kunne ske indgreb over for udenlandske skibe på det åbne hav, såfremt der er en risiko for forurening i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

#### *4.4. Polarkoden*

FN's søfartsorganisation (IMO) har vedtaget en ny konvention om internationale miljø- og sikkerhedsregler for sejlads i polare havområder (herefter Polarkoden). Polarkodens miljøregler blev endelig godkendt i FN's søfartsorganisations miljøkomité, MEPC, i maj 2015, og Polarkodens sikkerhedsregler blev endelig godkendt i FN's søfartsorganisations sikkerhedskomité, MSC, i juni 2015.

Miljøreglerne gennemføres som ændringer til MARPOL-konventionens bilag. I overensstemmelse med MARPOL-konventionens art. 16(2)(f)(iii) skal ændringerne anses som endelig godkendt den 1. juli 2016 med ikrafttræden 1. januar 2017, medmindre mere end 1/3 af landene, eller lande med mere end 50 procent af bruttotonnagen af verdens handelsflåde, gør indsigelser mod godkendelsen inden den 1. juli 2016.

Danmark har, uden forbehold for Grønland, tiltrådt Polarkoden, så den bliver gældende, når den træder i kraft, jf. ovenfor. Grønland har dog fortsat forbehold for MARPOL-konventionens bilag IV, som ændres af Polarkoden, jf. nedenfor.

Polarkoden er et særligt regelsæt, der skal iagttages, når skibe sejler i de polare farvande. Polarkoden omfatter både det Antarktiske havområde og det Arktiske havområde, herunder havområder omkring Grønland. Baggrunden for Polarkoden er, at man forventer en stigning i skibstrafikken i de polare farvande i de kommende år, og af hensyn til disse farvandes særligt

sårbare miljø er det vigtigt med obligatoriske internationale regler vedrørende sejladsikkerhed samt miljøregulering. Polarkoden stiller bl.a. krav til, hvilke typer af skibe der må sejle i de polare farvande, ligesom der stilles en række krav og anbefalinger til, hvilket redningsudstyr og overvågningsudstyr skibene bør have om bord, samt til træning af besætningsmedlemmerne.

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

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

## *5. Lovforslagets hovedindhold*

### *5.1. Lovforslagets anvendelsesområde*

#### *5.1.1. Gældende ret*

Havmiljøanordningens anvendelsesområde fremgår af havmiljøanordningens § 3, hvoraf det følger, at havmiljøanordningen omfatter havet uden for søterritoriet ved Grønland, herunder i den eksklusive økonomiske zone. Den eksklusive økonomiske zone er defineret i havmiljøanordningens § 6, stk. 3, hvorefter den eksklusive økonomiske zone forstås som havområdet uden for og stødende op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinjer, jf. anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om eksklusive økonomiske zoner. Søterritoriet er ikke nærmere defineret i havmiljøanordningen.

Herefter oplistes de skibe, luftfartøjer og platforme, som er omfattet af havmiljøanordningen. Det fremgår af havmiljøanordningens § 3, stk. 1, nr. 1, at danske og grønlandske skibe er omfattet, samt danske og grønlandske luftfartøjer, jf. § 3, stk. 1, nr. 2. Derudover fremgår det af § 3, stk. 1, nr. 3, at danske og grønlandske platforme og platforme, der befinder sig på grønlandsk kontinentalsokkelområde, også er omfattet af havmiljøanordningens anvendelsesområde. Udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive zone, er omfattet, i det omfang, det er foreneligt med international ret, jf. § 3, stk. 1, nr. 4, og udenlandske skibe, der befinder sig uden for den eksklusive økonomiske zone, er også omfattet af havmiljøanordning, i det omfang, det er foreneligt med international ret, jf. § 3, stk. 1, nr. 5.

Havmiljøanordningen finder ikke anvendelse for orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, så længe skibet udelukkende benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste, jf. havmiljøanordningens § 3, stk. 4.

Som udgangspunkt er skibe, der udelukkende benyttes til fritidsformål (lystfartøjer), også omfattet af havmiljøanordningen, men anvendelsesområdet er begrænset i forhold til visse af havmiljøanordningens bestemmelser. Således anføres det i havmiljøanordningens § 3, stk. 3, at lystfartøjer ikke er omfattet af bestemmelserne i § 16 og kapitel 11. Havmiljøanordningens § 16 indeholder en bemyndigelse til at fastsætte regler om udtømning af kloakspildevand, og kapitel 11 indeholder bestemmelser vedrørende pligten til indberetning i visse situationer, f.eks. ved ulovlig udtømning eller grundstød. Det følger endvidere af havmiljøanordningens § 3, stk. 3, at ved anvendelsen af beføjelserne i kapitel 2, 6, 7 og 9 kan miljø- og fødevareministeren efter forhandling med landsstyret fastsætte særlige regler for lystfartøjer. Kapitlerne omhandler henholdsvis udtømning af olie, udtømning af kloakspildevand, udtømning af affald og anden forurening, herunder bl.a. afbrænding af stoffer eller materialer.

### *5.1.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

I overensstemmelse med havmiljøanordningen vil lovforslaget omfatte danske og grønlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, og danske og grønlandske luftfartøjer, der befinder sig på eller over den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

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

I overensstemmelse med havmiljøanordningen omfatter lovforslaget endvidere udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, i det omfang det er foreneligt med international ret. I dette lovforslag anses færøske skibe som udenlandske skibe. Der er visse begrænsninger i forhold til indgreb over for udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Disse begrænsninger beskrives nærmere i bemærkningerne til lovforslagets § 50.

I overensstemmelse med havmiljøanordningen omfatter lovforslaget endvidere også udenlandske skibe, der befinder sig uden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, idet omfang det er foreneligt international ret. Dette er begrundet med hensynet til muligt indgreb over for udenlandske skibe i internationalt farvand i overensstemmelse med den internationale konvention fra 1969 om indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker, samt protokollen fra 1973 om indgriben på det åbne hav ved forurening af havet med andre stoffer end olie. I medfør af konventionen og protokollen vil der kunne gribes ind over for et udenlandsk skib uden for den eksklusive økonomiske zone,

såfremt der er en alvorlig forurening, som truer havmiljøet og dermed forbundne interesser i den eksklusive økonomiske zone. Se også bemærkningerne til lovforslagets § 3, stk. 1, nr. 4.

Havmiljøanordningens § 3, stk. 1 er formuleret således at, det fremgår at havmiljøanordningen omfatter ”havet uden for søterritoriet, herunder i den eksklusive økonomiske zone”. Denne formulering er ikke videreført i lovforslaget, idet formuleringen kan give anledning til at tro, at havmiljøanordningens regler om udtømminger m.v. også finder anvendelse uden for den eksklusive økonomiske zone, dvs. på åbent hav. Med henblik på at tydeliggøre anvendelsesområdet, er dette præciseret i lovforslagets § 3.

Som følge af Grønlands Selvstyres overtagelse af råstofområdet, herunder råstofrelaterede havmiljøforhold, vil lovforslaget ikke omfatte danske og grønlandske platforme og platforme, der befinder sig på grønlandsk kontinentalsokkelområde, som anført i havmiljøanordningens § 3, stk. 1, nr. 3. Denne kompetenceafgrænsning fremgår også af lovforslagets § 3, stk. 3, som beskrives nærmere nedenfor. Der henvises endvidere til de almindelige bemærkninger afsnit 3.

I overensstemmelse med havmiljøanordningen foreslås det, at lovforslaget ikke finder anvendelse for orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, når skibet udelukkende benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste.

Udgangspunktet er således, at lovforslaget viderefører havmiljøanordningens anvendelsesområde med undtagelse af råstofområdet som beskrevet ovenfor. Det foreslås dog, at anvendelsesområdet udvides i forhold til havmiljøanordningen, idet det foreslås, at loven som noget nyt endvidere skal finde anvendelse på aktiviteter, der foregår på is i den eksklusive økonomiske zone, i det omfang sådanne aktiviteter ikke er omfattet af anden lovgivning, jf. lovforslagets § 3, stk. 2. Dette gælder uanset, om der er tale om skibs- eller luftfartøjsbaserede aktiviteter, eller andre aktiviteter. Der henvises til de særlige bemærkninger til lovforslagets § 3, stk. 2.

Havmiljøanordningens særlige anvendelsesområde i forhold lystfartøjer videreføres i lovforslaget med enkelte tilretninger. Det fremgår af havmiljøanordningen, at lystfartøjer ikke er omfattet af bestemmelserne i § 16, samtidigt med at det anføres, at der ved anvendelsen af beføjelserne i kapitel 6 kan fastsættes særlige regler for lystfartøjer. Dog er havmiljøanordningens § 16 eneste bestemmelse indeholdt i kapitel 6, hvorefter havmiljøanordningen på dette punkt er selvmodsigende, idet der både siges, at § 16, og dermed i realiteten kapitel 6 ikke finder anvendelse for lystfartøjer, men at der samtidigt kan fastsættes særlige regler i henhold til kapitel 6, dvs. § 16.

Den danske havmiljølov(lov nr. 476 af 30. juni 1993 om beskyttelse af havmiljøet med senere ændringer), som blev sat i kraft for Grønland ved havmiljøanordningen i 2004, indeholdt en lignende bestemmelse om lystfartøjer i lovens § 2, stk. 3. I bestemmelsen anføres, at lystfartøjer ikke er omfattet af § 20, stk. 1, men at der ved anvendelse af beføjelserne i

kapitel 6, som indeholdt § 20, stk. 1-3, kunne fastsættes særlige regler for lystfartøjer. Den daværende § 20, stk. 1, indeholdt specifikke regler om udtømning af kloakspildevand på dansk søterritorium og i Østersøområdet. Havmiljølovens § 20, stk. 2 og 3, indeholdt derimod bemyndigelse til at fastsætte regler om udtømning af kloakspildevand i andre havområder. Da den daværende § 20, stk. 1, alene omhandlede udtømning af kloakspildevand på dansk søterritorium og i Østersøen, var bestemmelsen ikke relevant for Grønland, hvorefter bestemmelsen ikke blev videreført til anordningen, mens bemyndigelsen i § 20, stk. 3, blev videreført. Ved udformningen af havmiljøanordningens § 3, stk. 3, vedrørende anvendelsesområdet for lystfartøjer, blev der fejlagtigt ikke taget hensyn til denne ændring.

I overensstemmelse med den danske havmiljølov foreslås det derfor i lovforslaget, at det alene er kapitel 11 om indberetninger, der ikke finder anvendelse for lystfartøjer, men at der kan fastsættes særlige regler for lystfartøjer ved anvendelse af beføjelserne i bl.a. kapitel 6 om kloakspildevand, hvor § 16 er indeholdt. De øvrige kapitler, dvs. kapitel 2 om udtømning af olie, kapitel 8 om udtømning af affald og kapitel 10 om anden forurening videreføres i overensstemmelse med havmiljøanordningen.

Som konsekvens af indførelsen af reglerne om behandling af skibes ballastvand i lovforslagets kapitel 6 foreslås det endvidere, at der ved anvendelsen af beføjelserne i dette kapitel kan fastsættes særlige regler for lystfartøjer.

## *5.2. Lovforslagets regler om udtømning og afbrænding af stoffer og materialer*

### *5.2.1. Gældende ret*

Havmiljøanordningen er, ligesom den danske havmiljølov, i vid udstrækning en rammelov, som indeholder flere bemyndigelser til at fastsætte regler om diverse udtømminger fra skibe, platforme og luftfartøjer. Havmiljøanordningen indeholder således bl.a. bemyndigelse til at fastsætte regler om udtømning af olie, jf. § 9, flydende stoffer, som transporteres i bulk, jf. §§ 11-13, stoffer og materialer i emballeret form, containere m.v., jf. § 14, faste stoffer, som transporteres i bulk, jf. § 15, kloakspildevand, jf. § 16, affald, jf. §§ 17-18, samt anden forurening, jf. §§ 20-23, som bl.a. omhandler afbrænding af stoffer og materialer på havet.

Havmiljøanordningens bemyndigelse til at fastsætte regler om udtømning af olie og olieholdigt ballastvand fra olietankskibe, andre skibe og platforme er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 485 af 15. juni 1999 om udtømning af olie fra skibe. Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser, hvorefter udtømning af olie kun må ske, såfremt visse betingelser er opfyldt, f.eks. at olien ikke må stamme fra lastpumperumsrendestenene.

Havmiljøanordningens bemyndigelse til at fastsætte regler om klassifikation og udtømning af flydende stoffer er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 166 af 1. april 1987 om klassifikation og kategorisering samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk. Efter bekendtgørelsen klassificeres stofferne i kategori A, B, C eller D, hvorefter der gælder særlige betingelser for udtømning.

Havmiljøanordningens bemyndigelse til at fastsætte regler om udtømning af affald er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 534 af 21. juni 1992 om udtømning af affald fra skibe m.v. Bekendtgørelsen indeholder betingelser for udtømning af forskellige typer af affald, f.eks. at andet affald end plastisk og genstande, som kan flydende, kan udtømmes, når skibet befinder sig mere end 12 sømil fra nærmeste kyst.

Havmiljøanordningens bemyndigelser til at fastsætte regler om stoffer og materialer i emballeret form, containere m.v., jf. § 14, faste stoffer, som transporteres i bulk, jf. § 15, kloakspildevand, jf. § 16, og anden forurening, jf. §§ 20-23, er ikke udnyttet.

### *5.2.2. Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

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

Ligesom i havmiljøanordningen, vil de ovennævnte bemyndigelser blive anvendt til implementering af internationale regler, herunder særligt regler fra MARPOL-konventionen. F.eks. vil bemyndigelsen til at fastsætte nærmere regler om udtømning af olie blive udmøntet i overensstemmelse med MARPOL-konventionens bilag I, og reglerne vil bl.a. omfatte nærmere betingelser for, hvornår udtømning af olie kan ske, herunder grænser for hvilke mængder, der må udtømmes. Ligeledes vil reglerne om flydende stoffer, der transporteres i bulk, være i overensstemmelse med MARPOL-konventionens bilag II. Reglerne om skibes adgang til udtømning af affald har også baggrund i MARPOL-konventionen, hvor udgangspunktet er, at udtømning af affald er forbudt, men hvor der dog kan ske udtømning af visse affaldstyper under nærmere betingelser.

Visse af bemyndigelserne i lovforslaget forventes ikke at blive udnyttet i umiddelbar forlængelse af lovforslagets ikrafttræden, ligesom de ikke er udnyttet efter havmiljøanordningen. Dette gælder f.eks. bemyndigelsen til at fastsætte regler om udtømning af kloakspildevand. Reglerne om kloakspildevand har baggrund i MARPOL-konventionens bilag IV, som ikke omfatter Grønland, jf. afsnit 4.1. Den foreslåede bemyndigelse forventes således ikke udnyttet ved lovforslagets ikrafttræden, men bemyndigelsen videreføres fra

havmiljøanordningen med henblik på at fremtidssikre loven. På samme måde videreføres nogle af de øvrige bemyndigelser, som allerede findes i havmiljøanordningen, men som heller ikke forventes udnyttet ved lovens ikrafttræden, for at fremtidssikre loven med henblik på fremtidig implementering af internationale regler, herunder på baggrund af Polarkoden, jf. afsnit 4.4.

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

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

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

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

### 5.3. Tilsyn med loven

#### 5.3.1. Gældende ret

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

Siden 2000 har forsvarsministeren haft ansvaret for den udøvende virksomhed på havmiljøområdet ("den statslige maritime miljøovervågning og håndhævelse samt den statslige maritime forureningsbekæmpelse", jf. kongelige resolution af 11. juni 1999). Den udøvende virksomhed omfatter bl.a. bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening, jf. havmiljøanordningens § 24, modtagelse af indberetninger fra skibe, jf. havmiljøanordningens kapitel 11, undersøgelser af skibe og kompetencen til at udstede et forbud eller påbud, jf. havmiljøanordningens kapitel 12 om indgreb.

Forsvarsministeriet er "til stede" i Grønland i form af Arktisk Kommando, herunder med skibe m.v. Arktisk Kommando har hovedsæde i Nuuk og erstatter den tidligere Grønlands Kommando. Arktisk Kommando varetager således forsvarsministerens udøvende beføjelser, og i praksis er det derfor



Arktisk Kommando, der efter havmiljøanordningen modtager indberetninger, foretager anrån og ransagninger m.v.

Forsvarsministeren og politiet har adgang til et skib uden retskendelse for at udføre tilsyn, jf. havmiljøanordningens § 32, stk. 2. Forsvarsministeren og politiet har herunder adgang til skibets papirer og kan udtage prøver for at påse overholdelsen af havmiljøanordningen, jf. havmiljøanordningens § 32, stk. 3. Denne tilsynsbeføjelse begrænses dog af havretskonventionens regler om indgreb over for fremmede skibe. Tilsynet må derudover ikke medføre unødige forsinkelser eller udgifter for skibet.

Miljø- og fødevareministerens tilsyn er af mere administrativ karakter, idet Miljø- og Fødevareministeriet ikke på samme måde er til stede i Grønland. Miljø- og fødevareministeren har det lovgivningsmæssige ansvar.

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

#### *5.3.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

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

Forsvarsministeren (Arktisk Kommando) vil forsat have ansvaret for den udøvende virksomhed, herunder bekæmpelse af olie- og kemikaliefurening, modtagelse af indberetninger, foretagelse af anrån og udstedelse af påbud eller forbud.

Ligesom efter havmiljøanordningen har forsvarsministeren, med henblik på at udøve tilsynsbeføjelsen, endvidere adgang til skibe uden retskendelse, jf. lovforslagets § 31. Tilsynet må som efter havmiljøanordningen ikke medføre unødige forsinkelser eller udgifter for skibet. Som anført ovenfor begrænses denne tilsynsbeføjelse dog af havretskonventionens regler om indgreb over for udenlandske skibe, jf. artikel 220, der alene tillader indgreb over for udenlandske skibe ved begrundet mistanke om overtrædelse af relevant forskrift. Der ses derfor ikke at være adgang til tilfældige stikprøvekontroller i forhold til udenlandske skibe i medfør af den foreslåede § 31. Der henvises i øvrigt til afsnit 4.2 i de almindelige bemærkninger vedrørende havretskonventionen.

Ved lovforslaget foreslås en vis udvidelse af tilsynsbestemmelsen, idet det som noget nyt foreslås, at miljø- og fødevareministeren på linje med forsvarsministeren får adgang til skibe uden retskendelse i forbindelse med udøvelsen af tilsynsbeføjelsen, jf. lovforslagets § 31. Dette er i

overensstemmelse med tilsynsbestemmelsen i den danske havmiljølov. Da Miljø- og Fødevareministeriet hverken i Danmark eller i Grønland har enheder, der udfører fysiske tilsyn, har miljø- og fødevareministeren mulighed for at bemyndige en anden myndighed til at udøve de beføjelser, som miljø- og fødevareministeren har efter loven. Reglerne om behandling af skibes ballastvand samt om luftforurening er miljø- og fødevareministerens ressort, som det også vil fremgå af nedenstående gennemgang af lovforslagets indgrebsbestemmelser. Det er således miljø- og fødevareministeren, eller den som miljø- og fødevareministeren bemyndiger dertil, der kan foretage ransagning i sager om overtrædelse af de foreslåede bestemmelser om ballastvand og luftforurening. Derudover er det også miljø- og fødevareministeren, eller den som miljø- og fødevareministeren bemyndiger dertil, der kan udstede påbud eller forbud ved forurening af luften.

#### *5.4. Indgreb over for skibe*

##### *5.4.1. Gældende ret*

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

Efter havmiljøanordningens § 28 kan forsvarsministeren og politiet, samt Naalakkersuisut, foretage undersøgelser af skibe, der er nødvendige for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet. Det er ikke en betingelse, at der faktisk er sket en forurening, idet undersøgelserne kan ske for at forhindre en forurening. Det følger af bestemmelsen, at myndighederne har ret til at fotografere, kopiere papirer m.v., samt fjerne genstande uden vederlag.

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

Forsvarsministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udtømmning eller udledning, som er i strid med havmiljøanordningen eller regler fastsat i medfør af loven, eller som omfattes af havmiljøanordningens § 42, som vedrører udtagelsessituationerne, når forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet, jf. havmiljøanordningens § 29, stk. 1. Hvis der er tale om en forurening, som kan medføre alvorlig skade på havmiljøet, har forsvarsministeren, Naalakkersuisut og miljø- og fødevareministeren mulighed for i medfør af havmiljøanordningens § 29, stk. 3, at træffe yderligere foranstaltninger, når dette er nødvendigt for at hindre eller bekæmpe forurening.

Hvis et skib afsejler eller fortsætter sin sejlads på trods af et sejladsforbud udstedt af forsvarsministeren, jf. ovenfor, eller hvis skibet f.eks. undlader at anløbe et reparationsværft med henblik på at udbedre de forhold, som begrundede sejladsforbuddet, kan forsvarsministeren i medfør af havmiljøanordningens § 30 endvidere udstede forbud mod, at

skibet anløber grønlandsk havn. Dette anløbsforbud kan opretholdes, indtil de forhold, der førte til anløbsforbuddet, er bragt i orden. Forsvarsministeren kan dog tillade, at skibet anløber en bestemt grønlandsk havn, hvis fortsat sejlads indebærer en risiko for tab af menneskeliv, skade på havmiljøet m.m.

#### *5.4.2. Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Forsvarsministerens beføjelse i havmiljøanordningens § 30 til at udstede et anløbsforbud, som beskrevet ovenfor, videreføres ikke i lovforslaget. Baggrunden for dette er, at lovforslagets geografiske anvendelsesområde ikke omfatter grønlandske havne. Lovforslaget omfatter alene den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Det bemærkes, at der i forslag til inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet, dvs. forslaget til den grønlandske havmiljølov for søterritoriet, er foreslået en bestemmelse, hvorefter Naalakkersuisut bemyndiges til at udstede anløbsforbud.

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

Havmiljøanordningens § 28, hvori forsvarsministeren eller den myndighed, som forsvarsministeren bemyndiger dertil, og politiet, har ret til at foretage undersøgelser af skibe, når undersøgelsen findes nødvendig for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet, foreslås derfor videreført i lovforslagets § 26. Med henblik på en tydeliggørelse af kompetencefordelingen og af myndighedernes ansvar og opgaver med hensyn til beskyttelsen af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland foreslås det, at Naalakkersuisut ikke tillægges indgrebsbeføjelser over for skibe direkte i lovforslagets bestemmelser, idet dette skaber uklarhed om myndighedskompetencen. Naalakkersuisut vil dog kunne bemyndiges beføjelser af forsvarsministeren efter aftale.

Den gældende bestemmelse i havmiljøanordningens § 28, stk. 4, indeholder, som omtalt i afsnit 5.4.1. ovenfor, en begrænsning med hensyn til undersøgelse af et udenlandsk skib. Det anføres, at der skal være sket en faktisk udtømmning, dvs. at det ikke er nok, at der blot er fare for udtømmning. Endvidere er det en betingelse, at der er en begrundet mistanke om, at udtømmningen er begået af det pågældende udenlandske skib. Denne begrænsning videreføres ikke i lovforslaget, idet begrænsningen kunne afskære forsvarsministeren fra at foretage indgreb i situationer, hvor der er fare for udtømmning. Dette vil være i overensstemmelse med international ret. Ændringen medfører ikke en ændring i praksis, men det sikres, at forsvarsministerens indgrebsbeføjelser ikke begrænses unødigt.

Som beskrevet ovenfor i afsnit 5.4.1 kan miljø- og fødevarerministeren efter havmiljøanordningens § 29 træffe yderligere foranstaltninger (f.eks. omgående fjernelse af vragedelene eller destruktion af lasten) ved situationer, der kan medføre alvorlig skade på havmiljøet. I overensstemmelse med den danske havmiljølov foreslås det med lovforslaget, at miljø- og fødevarerministerens mulighed for at foretage indgreb indsættes i en selvstændig bestemmelse.

Dette gøres for at tydeliggøre de forskellige myndigheders adgang til at meddele påbud eller forbud ved forurening eller fare for forurening. Miljø- og fødevareministerens indgrebsbeføjelser, herunder beføjelsen til at udstede påbud eller forbud, er indeholdt i lovforslagets § 27. Forsvarsministerens indgrebsbeføjelser i havmiljøanordningens § 29 videreføres i lovforslagets § 28. Til forskel fra forsvarsministerens eller den myndighed, som forsvarsministeren bemyndiger dertil, og politiets indgrebsbeføjelser foreslås det, at miljø- og fødevareministerens indgrebsbeføjelser også finder anvendelse ved luftforurening.

Som angivet i afsnit 5.3 ved beskrivelsen af forsvarsministerens og miljø- og fødevareministerens tilsyn, er miljø- og fødevareministerens tilsyn og ansvar efter loven af mere administrativ karakter, idet myndigheder under miljø- og fødevareministerens ressort ikke er fysisk til stede i Grønland. Miljø- og fødevareministerens rolle ændres ikke ved indførelsen af den foreslåede selvstændige indgrebsbestemmelse i lovforslagets § 27. Påbud og forbud kan udstedes på baggrund af oplysninger, som miljø- og fødevareministeren modtager fra andre myndigheder eller borgere. Myndigheder under miljø- og fødevareministerens ressort behøver således ikke at være fysisk til stede for at udstede et forbud eller påbud, såfremt disse vurderer, at forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening, herunder luftforurening. Miljø- og fødevareministeren er ikke til stede i Grønland, og udøvelsen af miljø- og fødevareministerens ransagningsbeføjelse forventes således at ville ske som led i en bemyndigelse af andre myndigheder eller efter konkret aftale med Arktisk Kommando eller Søfartsstyrelsen om at udøve beføjelsen på miljø- og fødevareministerens vegne. Miljø- og fødevareministerens tilsyn er af mere administrativ karakter, idet Miljø- og Fødevareministeriet ikke på samme måde er til stede i Grønland.

Med hensyn til anvendelsen og afgrænsningen af de forskellige myndigheders indgrebsbeføjelser foreslås det i lovforslagets § 29, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om anvendelsen af §§ 27 og 28. Afgrænsningen og fastsættelsen af de nærmere regler vil ske efter forhandling med forsvarsministeren.

## *5.5. Anrån, ransagning og tilbageholdelse*

### *5.5.1. Gældende ret*

I forbindelse med udøvelsen af tilsyn foretager Forsvarsministeriet, i praksis Arktisk Kommando, anrån af skibe. Anrån giver Arktisk Kommando mulighed for at kalde et skib op og anmode om oplysninger, herunder om skibets last og næste anløbshavn. Ved anrån kan der også gives oplysninger til skibet, således at Arktisk Kommando kan oplyse om særlige forholdsregler, der skal iagttages i den grønlandske eksklusive økonomiske zone. Det antages, at anrån kan have en vis præventiv effekt, idet der ved anrån kan gøres opmærksom på havmiljølovgivningen, samt at skibet bliver opmærksomt på, at området overvåges af Arktisk Kommando.

Hvis der foreligger en konkret mistanke om, at et skib har overtrådt havmiljøanordningen, kan der alene foretages ransagning efter retsplejeloven for Grønlands regler om ransagning, jf.

havmiljøanordningens § 46. Der er således ikke længere tale om tilsyn, når der foreligger en konkret mistanke, hvorefter havmiljøanordningens § 32, stk. 2, om undersøgelse af et skib uden retskendelse, ikke længere finder anvendelse. Ved sager om ulovlig olieudtømning fra skibe kan ransagning foretages af forsvarsministeren eller den, som ministeren bemyndiger dertil, og politiet.

Såfremt et kriminalretligt ansvar efter havmiljøanordningens sanktionsbestemmelser indtræder, kan der ske tilbageholdelse af det pågældende skib, indtil bøder og sagsomkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for denne betaling, jf. havmiljøanordningens § 46, stk. 2. Hvis dette ikke sker senest 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet.

#### *5.5.2. Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

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

I forbindelse med en begrundet mistanke om overtrædelse af loven begået af et udenlandsk skib kan forsvarsministeren således efter den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 49 foretage anrån af det udenlandske skib. Forsvarsministeren kan anmode om oplysninger, som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt der er sket en overtrædelse af loven. Oplysningerne kan f.eks. omhandle skibets identitet, sidste og næste anløbshavn m.v. På baggrund af havretskonventionens begrænsninger vedrørende håndhævelse over for udenlandske skibe er det en betingelse, at der er tale om en situation, hvor der foreligger en begrundet mistanke om overtrædelse af loven. De øvrige betingelser for anrån af udenlandske skibe i forbindelse med en begrundet mistanke gennemgås nærmere i bemærkningerne til den foreslåede § 49.

De gældende regler i havmiljøanordningen om ransagning videreføres i lovforslagets § 50. På baggrund af de foreslåede bestemmelser om behandling af skibes ballastvand foreslås det dog, at ransagningsbestemmelsen i lovforslagets § 50 udformes således, at der også i sager om ulovlig udtømning af ballastvand eller sager om brug af ikke funktionsdygtigt ballastvand-behandlingsanlæg, samt i sager om ulovlig udledning til luften, kan udføres ransagning. Det foreslås, at miljø- og fødevarerministeren bemyndiges til at foretage ransagninger i disse sager. Som angivet ovenfor i afsnit 5.3 er miljø- og fødevarerministerens tilsyn og beføjelser af en mere administrativ karakter, hvilket ikke tilsigtes ændret ved indsættelsen af miljø- og fødevarerministerens mulighed for at foretage ransagning. Som anført ovenfor i afsnit 5.3 er Miljø- og Fødevarerministeriet ikke til stede i Grønland, og udøvelsen af miljø- og fødevarerministerens ransagningsbeføjelse forventes således at ville ske efter bemyndigelse af andre myndigheder eller efter konkret aftale med Arktisk Kommando eller Søfartsstyrelsen om at udøve beføjelsen på miljø- og fødevarerministerens vegne. Politiet har en generel beføjelse til at håndhæve lovgivningen, herunder gennemføre ransagninger. Forsvarsministeren vil fortsat have beføjelsen til at gennemføre ransagninger i sager om ulovlig olieudtømning fra skibe. Se bemærkningerne til lovforslagets § 50, stk. 1-3.

I overensstemmelse med havretskonventionens art. 220, stk. 5, foreslås det, at der i lovforslagets § 50, stk. 4, indsættes særlige betingelser for ransagning af udenlandske skibe. Ved ransagning af grønlandske eller danske skibe skal skibet med ”rimelig grund” være mistænkt, jf. de almindelige regler om ransagning i retsplejeloven for Grønland. Ved ransagninger af udenlandske skibe er mistankekravet skærpet, således at der skal foreligge en ”begrundet mistanke”, før der kan foretages ransagning af skibet. Der skal endvidere være tale om mistanke om en betydelig udtømmning eller udledning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet eller af luften. Som en sidste betingelse for ransagning af et udenlandsk skib skal skibet ydermere have nægtet at give oplysninger om dets identitet m.v., som anmodet om af forsvarsministeren ved anrøb, jf. lovforslagets § 49, eller hvis de afgivne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation. De særlige betingelser er dog ikke påkrævet, såfremt skibets flagstat giver samtykke hertil, jf. lovforslagets § 50, stk. 5.

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

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

I forhold til udenlandske skibe tager lovforslaget som noget nyt stilling til den situation, hvor der er begrundet mistanke om, at et udenlandsk skib har overtrådt havmiljøreguleringen gældende på søterritoriet og derefter sejler ind i den eksklusive økonomiske zone, hvor dette lovforslag finder anvendelse. Såfremt der er begrundet mistanke om, at det udenlandske skib, som nu befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, har overtrådt den gældende havmiljøregulering på søterritoriet, kan forsvarsministeren anmode skibet om at give oplysninger vedrørende dets identitet m.v., som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted, jf. lovforslagets § 49. Når betingelserne for ransagning af udenlandske skibe, som beskrevet ovenfor og nærmere i bemærkningerne til § 50, er opfyldte, kan der ligeledes ske ransagning af det udenlandske skib, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, men hvor der foreligger begrundet mistanke om, at skibet på søterritoriet har overtrådt den der gældende havmiljøregulering, jf. lovforslagets § 50, stk. 4, nr. 2. Bestemmelsen forventes hovedsagligt anvendt efter anmodning fra de grønlandske myndigheder, der er ansvarlige for havmiljøreguleringen på søterritoriet, ligesom efterforskningen bør ske efter den for søterritoriet gældende havmiljøregulering.

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

Som anført ovenfor under afsnit 4.2, giver havretskonventionens artikel 234 kyststaterne ret til at udstede og håndhæve ikke-diskriminerende love og forskrifter til forebyggelse, begrænsning og kontrol af havforurening fra fartøjer i isdækkede områder inden for grænserne af den eksklusive økonomiske zone, hvor strenge klimatiske forhold og tilstedeværelsen af is, som dækker sådanne områder det meste af året, skaber forhindringer eller usædvanlig fare for sejladsen, og hvor forurening af havmiljøet vil kunne forårsage betydelig skade på eller uoprettelig forstyrrelse af den økologiske balance.

Artiklen giver bl.a. kyststaterne mulighed for at fravige de særlige betingelser for ransagning af udenlandske skibe som gennemgået ovenfor. En sådan undtagelse foreslås i lovforslagets § 50, stk. 6, hvorefter de særlige betingelser for ransagning af udenlandske skibe, jf. § 50, stk. 4, ikke finder anvendelse, såfremt skibet i isdækket område med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, eller har overtrådt den gældende havmiljøregulering på søterritoriet, hvor der er sket en betydelig udtømmning, som har medført eller truer med at medføre alvorlig skade på havmiljøet. Ransagning skal i disse tilfælde ske i overensstemmelse med de almindelige regler om ransagning i retsplejeloven for Grønland, jf. § 50, stk. 1.

Det foreslås endvidere i § 50, stk. 7, at forfølgelse af udenlandsk skib skal ske i umiddelbar forlængelse af en overtrædelse af loven, som også kaldes ”forfølgelse in continenti”. Forfølgelse in continenti er et almindeligt anerkendt folkeretligt begreb, som også er indeholdt i havretskonventionens artikel 111. Muligheden for forfølgelse in continenti og betingelserne herfor beskrives nærmere i bemærkningerne til lovforslagets § 50, stk. 7.

Havmiljøanordningens mulighed for tilbageholdelse af skibe, jf. havmiljøanordningens § 46, stk. 2, foreslås videreført i lovforslagets § 50, stk. 8.

## *5.6. Miljøberedskab*

### *5.6.1. Gældende ret*

Som anført tidligere ligger ansvaret for den udøvende virksomhed i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland hos forsvarsministeren. Forsvarsministeren forestår i samarbejde med Naalakkersuisut og andre myndigheder, som ministeren bemyndiger dertil, bekæmpelse af olie- og kemikaliefurening, jf. havmiljøanordningens § 24.

Såfremt der er sket eller er fare for forurening, som er i strid med havmiljøanordningen, eller som omfattes af havmiljøanordningens § 42 om undtagelsessituationer, og dette medfører udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, skal udgifterne for alle rimelige forholdsregler bæres af skibets ejere, jf. havmiljøanordningens § 31, stk. 1. Forsvarsministeren kan pålægge ejeren af skibet at stille sikkerhed for udgifterne og kan bestemme, at skibet skal tilbageholdes, indtil sikkerheden er stillet, jf. havmiljøanordningens § 31, stk. 2.

Bestemmelsen må ses som et supplement til bestemmelserne i sølovens §§ 183 og 191, hvor der er fastsat objektivt ansvar for enhver forureningsskade forårsaget af henholdsvis bunkerolie og anden mineralsk olie. Disse regler gennemfører de internationale konventioner, som også gælder for Grønland, om ansvar for forurening med henholdsvis bunkersolie og olie, der transporteres som last. Reglerne kan sætte begrænsninger for hvilke krav, der kan gøres gældende over for ejerne af skibene. Det tilsvarende gælder for skader omfattet af konventionen om transport af farlige og forurenende stoffer (HNS-konventionen), når Danmark og Grønland måtte beslutte ratifikationer heraf. Søloven er sat i kraft for Grønland ved anordning nr. 8 af 15. januar 1996.

Der henvises endvidere til afsnit 3 i de almindelige bemærkninger om havmiljøkompetencen i Grønland.

#### *5.6.2. Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Forsvarsministeren vil fortsat forestå bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, jf. lovforslagets § 23.

Med henblik på en tydeliggørelse af kompetencefordelingen og af myndighedernes ansvar og opgaver med hensyn til beskyttelsen af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, har den i afsnit 1. nævnte arbejdsgruppe anbefalet, at Naalakkersuisut ikke tillægges indgrebsbeføjelser over for skibe direkte i lovens bestemmelser, idet dette skaber uklarhed om myndighedskompetencen. Naalakkersuisut vil dog kunne bemyndiges beføjelser af forsvarsministeren.

Lovforslagets § 23, som viderefører § 24 i havmiljøanordningen, regulerer alene bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening. Dette er historisk begrundet med beslutningen i 1970 om etablering af et permanent statsligt beredskab i Danmark og efterfølgende udvidelser heraf. Hertil kommer, at de internationale konventioner vedrørende havmiljøberedskab, som Danmark har tiltrådt, har deres primære fokus på olie- og kemikalieforurening, hvilket er afspejlet i det eksisterende statslige beredskab. Forsvarsministeriet vil dog bekæmpe øvrig forurening af havmiljøet (udover olie- og kemikalieforurening) i det omfang, det er muligt. Det er dog en forudsætning herfor, at en sådan forurening kan bekæmpes mekanisk.

Havmiljøanordningens § 31 foreslås videreført i lovforslagets § 30. Den foreslåede § 30 finder anvendelse i de situationer, hvor myndighederne finder behov for at iværksætte beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, og disse foranstaltninger kan anses som



rimelige i forhold til den pågældende hændelse. Det er uden betydning, om der faktisk er sket udtømmning, ligesom det er uden betydning, om der er sket indberetning af hændelsen. Den foreslåede bestemmelse omfatter som noget nyt også luftfartøjer. På samme måde som skibe, ifalder luftfartøjer således objektivt ansvar for udgifterne til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltningerne. Dette er i overensstemmelse med ordningen efter den danske havmiljølov.

Det foreslås i § 30, stk. 2, at forsvarsministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om udgifterne til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, som skibets eller luftfartøjets ejere skal bære.

Den foreslåede bestemmelse i § 30, hvorefter skibets ejer skal afholde udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, må ses som et supplement til bestemmelserne i sølovens §§ 183 og 191, hvor der er fastsat objektivt ansvar for enhver forureningsskade forårsaget af henholdsvis bunkerolie og anden bestandig mineralsk olie.

### *5.7. Indberetninger af oplysninger til brug for beskyttelse af havmiljøet*

#### *5.7.1. Gældende ret*

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

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

Som særskilt bemyndigelse kan miljø- og fødevarerministeren endvidere fastsætte regler om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord på skibe, samt om etableringen af en ordning for modtagelse, opbevaring og videresendelse af disse oplysninger, jf. havmiljøanordningens § 27. En lignende bestemmelse findes i den danske havmiljølov, og bestemmelsen bygger på et EF-direktiv fra 1993 om minimumskrav til skibe med farligt eller forurenende gods. Bemyndigelsen til at fastsætte regler om indberetning af farligt eller forurenende gods er endnu ikke udnyttet.

#### *5.7.2. Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

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

Havmiljøanordnings § 25 om indberetningspligt videreføres ikke i lovforslaget. Ved lovforslaget foreslås det i § 24, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at udstede regler om indberetning og tilvejebringelse af oplysninger til brug for vurdering af forhold, der reguleres af loven. Miljø- og fødevareministerens nye bemyndigelse i lovforslagets § 24 vil give mulighed for at udstede regler svarende til indberetningspligten fastsat i havmiljøanordningens § 25. Indberetningsreglerne vil således blive fastsat i en bekendtgørelse i stedet for direkte i lovteksten, idet indberetningsreglerne anses for at være for omfattende og tekniske til at være indeholdt direkte i lovteksten.

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

Miljø- og fødevareministerens bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods, jf. havmiljøanordningens § 27, foreslås videreført i lovforslagets § 25. Bemyndigelsen foreslås endvidere udvidet til også at give mulighed for at fastsætte regler, som afskiberen (dvs. den, som afsender varer med et skib) skal iagttage ved transport af farligt eller forurenende gods. Den foreslåede udvidede bemyndigelse har baggrund i et EU-direktiv, og en lignende bestemmelse findes i § 40, stk. 2, i den danske havmiljølov. Bemyndigelsen foreslås indsat med henblik på muligheden for at fastsætte nærmere regler om indberetning og forholdsregler ved transport af farligt eller forurenende gods, hvilket beskrives nærmere i de særlige bemærkninger til lovforslagets § 25.

## *5.8. Håndtering af skibes ballastvand*

### *5.8.1. Gældende ret*

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

I 2004 vedtog FN's søfartsorganisation (IMO) den internationale konvention om kontrol og behandling af skibes ballastvand og sediment (herefter ballastvandkonventionen). Konventionen træder i kraft 12 måneder efter, at 30 lande, der tilsammen udgør 35 % af verdens samlede handelsflåde målt i bruttotonnage (måleenhed, som angiver hvor stor en handelsflåde et land har), har ratificeret konventionen. Pr. 10. juni 2016 har 51 lande, repræsenterende 34,87 % af verdens samlede bruttotonnage, ratificeret konventionen, herunder Canada, Norge, Sverige og Holland. Danmark har tiltrådt ballastvandkonventionen med territorialt forbehold for Grønland.

Konventionen har til formål at forhindre, formindske og kontrollere forurening af havmiljøet som følge af overførslen af skadelige vandorganismer og patogener (invasive arter), der sker via skibes

ballastvand. Midlerne til at nå dette mål er fastsættelse af en række detaljerede krav til håndteringen af skibes ballastvand og sedimenter og til kontrol med overholdelse af disse krav.

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

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

Så længe stofferne er opblandet i ballastvandet, omtales de som suspenderede stoffer, mens de stoffer, der over længere tid har bundfældet sig i skibets ballastvandtanke, omtales som sedimenter. Når udtrykket ballastvand anvendes i konventionen og i dette lovforslag, tænkes der således på det optagne ballastvand inklusiv de stoffer, der måtte være opblandet i vandet. Når udtrykket sedimenter anvendes, tænkes der derimod alene på de stoffer, der har bundfældet sig i skibets tanke.

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

#### *5.8.2. Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

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

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

Danmark har, som nævnt ovenfor i afsnit 5.8.1, tiltrådt ballastvandkonventionen med forbehold for Grønland. Ballastvandkonventionen får således kun retsvirkning for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, såfremt Grønlands Selvstyre ønsker det. De foreslåede bestemmelser om ballastvand foreslås indført i lovforslaget, således at retsgrundlaget er på plads, såfremt Grønlands Selvstyre ønsker, at ballastvandkonventionen skal omfatte Grønland. Tilsvarende regler om skibes behandling af ballastvand på søterritoriet er indført i forslag til inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet, jf. afsnit 2. De nærmere regler om skibes håndtering af ballastvand vil blive fastsat i en bekendtgørelse med hjemmel i de foreslåede bestemmelser.

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

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

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

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

#### *5.8.2.1. Behandling af ballastvand*

Efter ballastvandkonventionen findes der flere forskellige metoder til at behandle ballastvand. Skibene kan vælge at foretage udskiftning af ballastvand, behandling af ballastvand ved et

typegodkendt behandlingsanlæg eller ved anvendelse af andre metoder. De forskellige metoder beskrives nærmere i det følgende.

Udskiftning af ballastvand er en metode til at forebygge overførsel af invasive arter fra et havområde til et andet. Metoden er dog mindre effektiv end egentlig behandling af ballastvand. Ved udskiftning udnyttes det, at der ofte er stor forskel på saltholdigheden i det vand, organismerne normalt lever i og optages med, og det vand, de udtømmes i. Denne forskel i saltholdigheden vil ofte virke dræbende på organismer. Udskiftning af ballastvand betyder, at skibet udtømmer ubehandlet ballastvand så langt fra land, at risikoen for overførsel af invasive arter begrænses. Ifølge konventionens regel B-4 må ubehandlet ballastvand som udgangspunkt kun udtømmes mindst 200 sømil fra land (målt fra basislinjen) i en havdybde over 200 meter. Regel B-4, pkt. 2, giver endvidere mulighed for at udpege såkaldte udskiftningsområder, hvorved forstås et afgrænset område, som en part har udpeget, hvor det er tilladt at foretage udskiftning af ubehandlet ballastvand, selvom afstandskravene ikke er opfyldt.

Behandling (rensning) af ballastvand vil sige, at de levende organismer i ballastvandet uskadelliggøres (ej levedygtige), inden ballastvandet udtømmes i havet igen. Behandlingen skal foregå ved anvendelse af et typegodkendt anlæg til behandling af ballastvand og kan foregå med eller uden anvendelse af aktive stoffer. Se bemærkningerne til de foreslåede §§ 15-17.

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

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

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

ubehandlet ballastvand fra et skib i samme område tilladt, medmindre der i skibets tanke er sket sammenblanding af ballastvand fra forskellige områder.

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

Det foreslås i lovforslaget, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at fastsætte regler om behandling af ballastvand. Konventionens krav til behandling af ballastvand, herunder reglerne om metoderne til behandling (uden aktive stoffer, med aktive stoffer og ved brug af andre metoder), foreslås fastsat i en bekendtgørelse med hjemmel i den foreslåede § 16, stk. 2. Det betyder bl.a., at konventionens behandlingskrav som beskrevet i regel D-2 vil blive anvendt.

Hjemlen i den foreslåede § 16, stk. 2, foreslås bl.a. anvendt til at fastsætte regler om, at udtømning af ubehandlet ballastvand er tilladt, når formålet hermed er at forhindre eller begrænse anden forurening fra skibet, idet en sådan nødsituation ikke vurderes at være omfattet af lovforslagets § 43, der omhandler en række andre nødsituationer. Hjemlen vil endvidere blive anvendt til at fastsætte nærmere regler om, i hvilke andre situationer der kan undtages fra behandlingskravene, samt at visse skibe helt kan undtages fra reglerne om ballastvand.

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

Det foreslås i lovforslagets § 17, stk. 1, at miljø- og fødevareministeren meddeler typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand, for så vidt angår anlæggets evne til at leve op til behandlingskravene i konventionens regel D-2. Den del af typegodkendelsen, der vedrører søfartsforhold, herunder sikkerhed, varetages af Søfartsstyrelsen med hjemmel i lov om sikkerhed til søs.

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

Anlæg til behandling af ballastvand, der anvender aktive stoffer, skal ligeledes typegodkendes af en national myndighed, men en sådan typegodkendelse forudsætter tillige, at IMO i overensstemmelse med retningslinje G9 har vurderet, at anlæggets brug af aktive stoffer er miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarligt. IMO's vurdering tager ikke stilling til, om anlæg, der bruger aktive

stoffer, rent faktisk er i stand til at opfylde konventionens behandlingsstandarder. Det er alene den nationale myndighed, der foretager denne vurdering.

### *5.8.2.3. Dispensation og klageadgang*

Der foreslås i § 16, stk. 3, indført en bemyndigelse for miljø- og fødevareministeren til at fastsætte regler om adgangen til at dispensere fra kravene til behandling af ballastvand. Udmøntningen af denne hjemmel vil ske i en bekendtgørelse, der vil følge IMO's retningslinjer for risikovurdering og meddelelse af dispensationer. Dispensationer vil alene gives efter disse regler, såfremt skibet har anløb i et område, der er beliggende i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

Ballastvandkonventionen giver mulighed for, at parterne under visse nærmere beskrevne betingelser kan give skibe dispensation fra konventionens krav om udskiftning eller behandling af ballastvand. Adgangen til at opnå dispensation er begrænset til skibe i fast rutefart (regel A-4). Dispensationen kan højst gives for en periode på 5 år. Tildeling af dispensation skal ske på baggrund af IMO's retningslinjer, som bl.a. stiller krav om gennemførelse af en risikovurdering. En risikovurdering skal bl.a. indeholde oplysninger om de berørte havnes og områders evt. invasive arter, og risikoen for overførsel af uønskede arter mellem de områder, der ønskes dispensation for, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 16, stk. 3.

Det foreslås i den sammenhæng, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at fastsætte regler om klageadgang vedrørende afgørelser om dispensation for behandling af ballastvand, jf. lovforslagets § 16, stk. 3. En tilsvarende adgang til at klage over afgørelser om dispensation vedrørende ballastvand er også indeholdt i den danske havmiljølov og sker på nuværende tidspunkt til Natur- og Miljøklagenævnet. Det forventes, at klager over afgørelser om dispensation for behandling af ballastvand efter lovforslaget vil skulle ske til samme klagenævn, som behandler klager over lignende sager efter den danske havmiljølov, dvs. på nuværende tidspunkt Natur- og Miljøklagenævnet. Antallet af ansøgninger om dispensationer forventes at være begrænset på grund af dispensationsbestemmelsens anvendelsesområde, hvorefter antallet af klager over afgørelser om dispensation tilsvarende vil være begrænset.

Der kan ikke klages til Natur- og Miljøklagenævnet efter havmiljøanordningen. I forbindelse med udarbejdelsen af klageregler i en bekendtgørelse om skibes behandling af ballastvand vil der blive set nærmere på lovgrundlaget for klagebehandlingen, herunder om lov om Natur- og Miljøklagenævnet skal sættes i kraft for Grønland ved kongelig anordning. Det er alene klager over afgørelser om dispensation for behandling af ballastvand, jf. lovforslagets § 16, stk. 3, der forventes at skulle behandles af klagenævnet.

## *5.9. Særlig 5-årig påtalefrist*

### *5.9.1. Gældende ret*

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

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

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

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

#### *5.9.2. Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det foreslås, at der i § 47 indføres en særlig påtalefrist på 5 år for visse overtrædelser af lovforslaget. Baggrunden for dette er, at der kan opstå ”skjulte” lovovertrædelser, som først opdages på et langt senere tidspunkt, herunder ved ulovlig udtømmning af olie og affald og ulovlig dumpning af stoffer eller materialer m.v. Det bemærkes, at de øvrige almindelige regler om påtalefrister, som er indeholdt i kapitel 6 i kriminallov for Grønland, finder anvendelse ved overtrædelse af loven, jf. kriminallovens kap. 6.

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

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

#### *6. Udtalelse fra Inatsisartut*

[...]

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

Ansvar for den udøvende virksomhed på havmiljøområdet har siden 2000 ligget hos Forsvarsministeriet. Den udøvende virksomhed omfatter bl.a. modtagelse af indberetninger, undersøgelser af skibe samt tilsyn med overholdelsen af havmiljøreguleringen. Lovforslaget ændrer ikke i denne retsstilling, hvorfor lovforslaget ikke forventes at medføre øgede økonomiske eller



administrative konsekvenser for Forsvarsministeriet, som ikke allerede er pålagt Forsvarsministeriet efter gældende regulering. For væsentlige nye opgaver, som forsvarsministeren måtte blive anmodet om at løse på vegne af miljø- og fødevareministeren i medfør af denne lov eller bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, kompenseres forsvarsministeren økonomisk efter reglerne for prisfastsættelse, jf. budgetvejledningens punkt 2.3.2 om priser ved salg af varer og ydelser.

Forslaget vurderes ikke at have økonomiske konsekvenser for Miljø- og Fødevareministeriet eller staten. Lovforslaget forventes ikke at pålægge Miljø- og Fødevareministeriet eller staten nye større administrative opgaver, end hvad der allerede følger af den nuværende regulering. Miljø- og Fødevareministeriet vil som hidtil have det administrative ansvar for havmiljølovgivningen. Det skal dog bemærkes, at der med lovforslaget indsættes regler om behandling af skibes ballastvand, og at Miljø- og Fødevareministeriet vil kunne få mindre administrative opgaver efter disse regler, herunder ved behandling af ansøgninger om dispensation og om udpegning af udskiftningsområder. Efter den danske havmiljølov varetages sådanne administrative opgaver allerede i dag af Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning i forhold til danske skibe.

Der foreslås indsat en hjemmel for miljø- og fødevareministeren til at fastsætte regler om klageadgang for afgørelser om dispensationer fra krav til behandling af ballastvand. Regler om klageadgangen vil blive fastsat i en bekendtgørelse om skibes behandling af ballastvand. En tilsvarende adgang til at klage over afgørelser om dispensation vedrørende ballastvand er også indeholdt i den danske havmiljølov og sker på nuværende tidspunkt til Natur- og Miljøklagenævnet. Det forventes, at klager over afgørelser om dispensation for behandling af ballastvand efter lovforslaget vil skulle ske til samme klagenævn, som behandler klager over lignende sager efter den danske havmiljølov, dvs. på nuværende tidspunkt Natur- og Miljøklagenævnet. Antallet af ansøgninger om dispensationer forventes at være begrænset på grund af dispensationsbestemmelsens anvendelsesområde, hvorefter antallet af klager over afgørelser om dispensation tilsvarende vil være begrænset.

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

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

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

Reglerne om behandling af skibes ballastvand vil medføre, at skibe skal kunne behandle deres ballastvand, hvilket kræver etablering og drift af et behandlingsanlæg om bord på skibet. Efter den danske havmiljølov er reglerne om ballastvand allerede sat i kraft for alle danske skibe uanset, hvor de befinder sig, men krav til behandling af skibenes ballastvand vil dog tidligst gælde fra

ballastvandkonventionens ikrafttræden. Lovforslaget har således ingen økonomiske konsekvenser for danske skibe. Grønlandske skibe betragtes som værende danske skibe, når de befinder sig uden for grønlandsk farvand. Reglerne om ballastvand får virkning for alle grønlandske skibe, når Naalakkersuisuts eget lovforslag om beskyttelse af havmiljøet i søterritoriet træder i kraft, idet man i dette lovforslag stiller krav om behandling af skibes ballastvand på baggrund af Grønlands Selvstyres forventede ønske om at være omfattet af ballastvandkonventionen. Reglerne om ballastvand i nærværende lovforslag, der vedrører den eksklusive økonomiske zone, gennemføres således samtidig med det grønlandske lovforslag, hvorefter alle grønlandske skibe, der sejler igennem søterritoriet skal behandle deres ballastvand. For at sikre ensartede regler inden for søterritoriet og i den eksklusive økonomiske zone vil overgangsperioden begynde fra selvstyrets lovforslags ikrafttræden, således at overgangsordningen bliver ens for alle danske og grønlandske skibe og øvrige skibe, der sejler i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland eller i søterritoriet.

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

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

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

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

Eksisterende administrative konsekvenser, som videreføres i lovforslaget, er muligheden for at fastsætte nærmere regler om indberetningspligt for ejere, brugere eller førere af et skib, såfremt der er sket udtømning eller dumpning i strid med lovforslaget, såfremt der er sket kollision eller grundstødning eller anden fare for udtømning, eller såfremt der iagttages væsentligt spild af olie eller skadelige stoffer. Reglerne om indberetningspligten forventes fastsat i bekendtgørelse med hjemmel i lovforslaget.

#### *10. De miljømæssige konsekvenser*

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

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

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

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

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

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

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 16. marts 2016 til den 27. april 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Grønlands Selvstyre via Rigsombudsmanden i Grønland, Grønlands Repræsentation, Politimesteren i Grønland, Arbejdstilsynet, Datatilsynet, Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering, Danske Regioner, Kommunernes Landsforening, 3F Fagligt Fælles Forbund, Advokatfirmaet Malling & Hansen Damm, Advokatrådet/Advokatsamfundet, AECO, Avataq, Danish Seafood Association, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Dansk Akvakultur, Dansk Amatørfiskerforening, Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Industri, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Rederiforening, Dansk Transport og Logistik, Danske Havne, Danske Maritime, DCE-Nationalt Center for Miljø og Energi, Ferskvandsfiskeriforeningen, Foreningen af Danske Biologer, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Foreningen af tekniske rådgivere i Grønland, Kommunernes Internationale Miljøorganisation (KIMO), GOIA, GOSR A/S, Greenpeace Nordic, Grønlands Arbejdsgiverforening (GA), Grønlands Naturinstitut, Grønlandske Advokater v. Peter Schriver, ICC-Greenland, KNAPK, Landbrug og Fødevarer, Landsforeningen Levende Hav, Miljøbevægelsen

NOAH, Miljøteknisk Brancheforening, Mærsk Olie & Gas A/S, Nusuka: Organizing Greenland Businesses, Oceana, Polar Seafood, Royal Arctic Line, Royal Greenland, Søfartens Ledere, Transparency Greenland, Visit Greenland og WWF Denmark.

### 13. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Mindre administrative konsekvenser for Miljø- og Fødevarerministeriet i forhold til reglerne om ballastvand.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen. Bemærk omkostninger til behandlingsanlæg af ballastvand via det grønlandske lovforslag. Alle grønlandske skibe som kun sejler i grønlandsk søterritorium, den eksklusive økonomiske zone ved Grønland og åbent hav er som udgangspunkt ikke omfattet
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget vurderes at have en begrænset positiv effekt på beskyttelsen af havmiljøet i Grønland, idet lovforslaget giver en klar og opdateret regulering på området.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen

Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter
-------------------------	---

## Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

### *Til kapitel 1*

#### *Til § 1*

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 angiver lovforslagets formål i bred forstand, mens stk. 2 og 3 udtrykker lovforslagets formål mere konkret. Bestemmelsen svarer til § 1 i havmiljøanordningen, dog med visse sproglige ændringer.

Det fremgår af lovforslagets § 1, stk. 1, at 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.

Det foreslåede stk. 1 angiver lovforslagets hovedformål i bred forstand og under inddragelse af bæredygtighedsprincippet. Dette er i overensstemmelse med andre miljølove, f.eks. lov om miljøbeskyttelse og lov om naturbeskyttelse. Med udtrykket ”bæredygtigt grundlag” menes, at den menneskelige udnyttelse og påvirkning af havet og dets ressourcer ikke må forhindre den nuværende eller fremtidige anvendelse af havet og dets ressourcer.

Af det foreslåede stk. 2 fremgår, at der med loven tilsigtes at forebygge og begrænse forurening og anden påvirkning af natur og miljø i den eksklusive økonomiske zone. Til forskel fra havmiljøanordningens § 1, indeholder stk. 2, ordene ”og anden påvirkning”. Ved indsættelsen af ”og anden påvirkning” gøres det klart, at formålet med loven ikke alene er at forebygge og begrænse forurening, men også andre påvirkninger af naturen og miljøet i den eksklusive økonomiske zone, f.eks. påvirkninger fra støj.

I stk. 2, nr. 1-4, opregnes en række ”beskyttelseskriterier”. I overensstemmelse med den brede beskrivelse af lovens formål i stk. 1, bør beskyttelseskriterierne i stk. 2, nr. 1-4, underlægges en bred fortolkning.

Der følger af stk. 2, nr. 1, at loven tilsigter at forebygge og begrænse forurening og anden påvirkning af natur og miljø fra aktiviteter, der kan bringe menneskets sundhed i fare. Af stk. 2, nr. 2, følger, at forebyggelsen m.v. også omfatter aktiviteter, der kan skade natur- og kulturværdier på og i havet, herunder havbunden. Endvidere er aktiviteter, der kan være til gene for den retmæssige udnyttelse af havet, også omfattet af bestemmelsen, jf. stk. 2, nr. 3. Med begrebet ”retmæssige udnyttelse” tænkes bl.a. på fiskeri og søfart. Det følger af stk. 2, nr. 4, at aktiviteter der kan forringe rekreative værdier eller aktiviteter, også er omfattet af bestemmelsen.

Det følger af det foreslåede stk. 3, at lovforslaget endvidere skal sikre opretholdelsen af et beredskab til indsats mod forurening af havet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Det fremgår af lovforslagets § 23, at forsvarsministeren forestår i samarbejde med

andre myndigheder bekæmpelse af olie- og kemikaliefurening. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 5.6. og bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 23.

#### *Til § 2*

Lovforslagets § 2 svarer til § 4 i havmiljøanordningen.

Det følger af bestemmelsens *stk. 1*, at der ved lovens administration, herunder ved anvendelsen af lovens bemyndigelser, skal lægges vægt på, hvad der er opnåeligt ved anvendelsen af den mindst forurenende teknologi og de bedst muligt forureningsbegrænsende foranstaltninger. Det følger endvidere, at der ved denne vurdering skal lægges særligt vægt på en forebyggende indsats gennem anvendelsen af renere teknologi.

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

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

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

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

#### *Til § 3*

Lovforslagets § 3 angiver lovforslagets anvendelsesområde. Som følge af Grønlands Selvstyres overtagelse af råstofområdet, herunder råstofrelaterede havmiljøforhold, omfatter lovforslaget ikke danske og grønlandske platforme og platforme, der befinder sig på grønlandsk kontinentalsokkelområdet, som anført i havmiljøanordningens § 3, stk. 1, nr. 3. Denne kompetenceafgrænsning fremgår også af bestemmelsens stk. 5, som beskrives nærmere nedenfor. Der henvises endvidere til de almindelige bemærkninger afsnit 3.

Som beskrevet i afsnit 2 i de almindelige bemærkninger, overtog Grønlands Selvstyre (det daværende hjemmestyre) den 1. januar 1993 miljøbeskyttelse vedrørende havmiljøet i søterritoriet ved Grønland, dvs. havområdet, der strækker sig fra land og ud til 3 sømil fra den havvendte side af basislinjen.

Havmiljøanordningens § 3, stk. 1 er formuleret som, at loven omfatter ”havet uden for søterritoriet, herunder i den eksklusive økonomiske zone”. Denne formulering er ikke videreført i den foreslåede bestemmelse, idet formuleringen kan give anledning til at tro, at loven også finder anvendelse uden for den eksklusive økonomiske zone, dvs. på åbent hav. Det følger af den foreslåede bestemmelse, at lovforslaget alene regulerer forhold i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, jf. dog stk. 1, nr. 4. Den eksklusive økonomiske zone er nærmere defineret i lovforslagets § 5, stk. 1, og bemærkningerne hertil.

Det følger af stk. 1, *nr. 1*, at lovforslaget omfatter danske og grønlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Begrebet skibe er defineret i lovforslagets § 4, stk. 5. Udtrykket ”danske skibe” skal forestås i overensstemmelse med sølovens bestemmelser herom. Et grønlandsk skib er et dansk skib, der er hjemmehørende i Grønland.

Det skal bemærkes, at den danske havmiljølov (lovbekendtgørelse om beskyttelse af havmiljøet nr. 1616 af 10. december 2015) gælder for alle danske skibe og luftfartøjer, uanset hvor de befinder sig i verden. Således vil både den danske havmiljølov og nærværende lov gælde for danske skibe, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Når et grønlandsk skib befinder sig på det åbne hav eller i andre landes søterritorium eller eksklusive økonomiske zone, vil det grønlandske skib blive betragtet som et dansk skib. På tilsvarende måde vil den danske havmiljølov således gælde for et grønlandsk skib eller luftfartøj, som befinder sig uden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Der henvises til afsnit 5.1. i de almindelige bemærkninger.

Det følger af stk. 1, *nr. 2*, at lovforslaget også finder anvendelse for danske og grønlandske luftfartøjer, der befinder sig på eller over den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Dette indebærer, at forslaget regler om f.eks. udtømning af affald også finder anvendelse for danske og grønlandske luftfartøjer, der befinder sig på eller over den eksklusive økonomiske zone.

I det omfang det er foreneligt med international ret, herunder i overensstemmelse med almindelige folkeretlige principper om staters juridiktion og retten til uskadelig passage, finder lovforslaget anvendelse for udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, jf. stk. 1, *nr. 3*. Det skal bemærkes, at i dette lovforslag anses færøske skibe som udenlandske skibe.



Lovforslaget finder endvidere anvendelse for udenlandske skibe, der befinder sig uden for den eksklusive økonomiske zone, jf. stk. 1, nr. 4, men alene i det omfang dette er foreneligt med international ret, som beskrevet i de almindelige bemærkninger afsnit 6.1. Baggrunden for bestemmelsen er hensynet til muligt indgreb over for udenlandske skibe, der befinder sig i internationalt farvand, dvs. uden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, i overensstemmelse med den internationale konvention fra 1969 om indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker, samt protokollen fra 1973 om indgriben på det åbne hav ved forurening af havet med andre stoffer end olie. I medfør heraf vil der kunne gribes ind over for et udenlandsk skib, der befinder sig i internationalt farvand, såfremt der er en alvorlig forurening, som truer havmiljøet og dermed forbundne interesser i den eksklusive økonomiske zone.

Det følger af bestemmelsens *stk. 2*, at lovens regler for skibe og luftfartøjer finder tilsvarende anvendelse på aktiviteter, der foregår på is i den eksklusive økonomiske zone, i det omfang sådanne aktiviteter ikke er omfattet af anden lovgivning. Ved bestemmelsen udvides lovens anvendelsesområde i forhold til havmiljøanordningen, hvor der ikke findes en tilsvarende bestemmelse. Forurenende aktiviteter, der foregår på isen, såsom bortskaffelse af stoffer og materialer på isen eller gennem huller i isen, vil være omfattet af loven, i det omfang disse aktiviteter ville være omfattet af loven, hvis de fandt sted fra et skib eller et luftfartøj. Formålet med bestemmelsen er at sikre, at sådanne aktiviteter, der kan tænkes at forurene havet på samme måde som skibs- og luftfartsaktiviteter, ikke efterlades uregulerede, alene fordi aktiviteterne foregår på isen i den eksklusive økonomiske zone og ikke involverer skibe eller luftfartøjer.

Det foreslåede *stk. 3*, afgrænser lovforlagets anvendelsesområde som følge af, at Grønlands Selvstyre har overtaget råstofområdet, herunder råstofrelateret havmiljø. Bestemmelsen tydeliggør, at beskyttelsen af havmiljøet ikke omfatter råstofrelaterede havmiljøforhold, idet dette er grønlandsk kompetence og reguleres af Grønlands Selvstyre. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 3.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 4*, at loven ikke finder anvendelse for orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, når skibets udelukkende benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste. Det bemærkes, at dette er i overensstemmelse med MARPOL-konventionens artikel 3, stk. 3. Sådanne skibe skal dog i videst muligt omfang bestræbe sig på at overholde lovens bestemmelser.

Efter det foreslåede *stk. 5* finder lovens kapitel 12 ikke anvendelse for skibe, der udelukkende benyttes til fritidsformål (lystfartøjer). Lovforslagets kapitel 12 indeholder regler om indberetning m.v. Det bemærkes, at ligesom efter havmiljøanordningen, anses sejl- og motorbåde m.v., der udlejes som lystfartøjer, som lystfartøjer, så længe de udelukkende benyttes til fritidsformål.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 6* bemyndiges miljø- og fødevareministeren til, efter forhandling med Naalakkersuisut, at fastsætte særlige regler for lystfartøjer ved anvendelsen af bemyndigelserne i kapitler 2 (olie), 6 (ballastvand og sediment), 7 (kloakspildevand), 8 (affald) og 10 (anden forurening). Der vil således i forbindelse med udstedelse af regler i henhold til de bemyndigelser, der er indeholdt i kapitlerne 2, 6, 7, 8 og 10 bliver vurderet, om der er behov for særlige regler for lystfartøjer. Som anført i bestemmelsen vil dette ske efter forhandling med Naalakkersuisut.

#### *Til § 4*

Lovforslagets § 4 indeholder definitionerne på en række begreber, der anvendes i lovforslaget. Bestemmelsen svarer til § 5 i havmiljøanordningen, men omfatter ikke råstofrelaterede havmiljøforhold, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 3. Endvidere er der ved lovforslaget tilføjet en definition af et skib i bestemmelsens *stk. 5*.

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

Begrebet ”dumpning” defineres i det foreslåede *stk. 2*, som enhver bortskaffelse i havet, som ikke er udtømning, jf. *stk. 1*, af stoffer eller materialer fra eller sammen med skibe eller luftfartøjer og enhver bortskaffelse i havet af skibe, luftfartøjer eller bevægelige eller fastanbragte platforme. I forhold til havmiljøanordningens § 5, er bestemmelsen blevet forenklet, idet det ikke længere fremgår direkte af bestemmelsens ordlyd, at der ved dumpning endvidere forstås enhver udledning, udflydning eller bortskaffelse af stoffer eller materialer, der er bragt om bord eller transporteres med henblik på bortskaffelse eller stammer fra behandling af stoffer eller materialer, der er bragt om bord eller transporteres med henblik på bortskaffelse. Der tilsigtes ikke indholdsmæssige ændringer i forhold til havmiljøanordningens definition af dumpning. Det skal hertil bemærkes, at bortskaffelse i havet omfatter bortskaffelse såvel på havbunden som under havbunden. Dumpning omfatter ligeledes bortskaffelse af hele eller dele af skibe, luftfartøjer eller platforme.

Det fremgår af *stk. 3*, at anbringelse i havet af stoffer eller materialer, ikke anses som udtømning eller dumpning, hvis anbringelse sker med et andet formål end bortskaffelse. Det bemærkes, at anbringelsen reelt skal have et andet formål end bortskaffelse, dvs. der må ikke være tale om skjult affaldsbortskaffelse. Som eksempel på dumpning, der har et andet formål end bortskaffelse, kan bl.a. nævnes anlæg af kunstige øer eller etablering af kunstige rev. Som udtømning eller dumpning anses heller ikke efterladelse på eller i havbunden af platforme eller andre anlæg til brug for råstofaktiviteter, eller af rørledninger og andre anlæg til transport af sådanne råstoffer.

Det følger af *stk. 4*, at der ved begrebet ”afbrænding” forstås enhver bortskaffelse på havet ved hjælp af termisk destruktion. Begrebet skal ses i sammenhæng med begreberne

udtømning og dumpning, idet disse alle er at betegne som bortskaffelsesmetoder. Udtømning og dumpning er bortskaffelse til havet, mens afbrænding er bortskaffelse til luften.

Det følger af den foreslåede *stk. 5*, at der ved begrebet ”skib”, forstås et søgående fartøj af en hvilken som helst type, der opererer i vandmiljøet, herunder hydrofoilibåde, luftpudefartøjer, undervandsfartøjer, flydende platforme og flydende materiel. Bestemmelsen findes ikke i havmiljøanordningen, men begrebet svarer i det væsentligste til forståelsen af skib i henhold til MARPOL-konventionens artikel 2 (4). Det bemærkes, at begrebet skib skal forstås i bred forstand. Som eksempler nævnes i lovforslaget hydrofoilibåde, luftpudefartøjer, undervandsfartøjer, flydende platforme og flydende materiel. Imidlertid er en lang række andre fartøjer ligeledes omfattet, f.eks. sejl- og motorbåde, flydende indretninger, flydende lagringsenheder (FSO’er) og flydende produktions-, lagrings- og afskibningsenheder (FPSO’er). Med flydende platforme i lovteksten tænkes også på flydende platforme, der bugseres eller forhales. Det skal bemærkes, at loven ikke omfatter skibe, herunder undervandsfartøjer, flydende indretninger, flydende lagringsenheder (FSO’er), flydende platforme, flydende produktions-, lagrings- og afskibningsenheder (FPSO’er), andre flydende anlæg og andet flydende materiel, som anvendes i forbindelse de i § 3, stk. 3 nævnte aktiviteter jf. de almindelige bemærkninger afsnit 4.

#### *Til § 5*

Lovforslagets § 5 indeholder definitionerne på forskellige havområder ved Grønland.

Det foreslåede *stk. 1* indeholder definitionen af ”den eksklusive økonomiske zone ved Grønland”, hvorved der forstås havområdet uden for og stødende op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de enhver tid gældende basislinjer. Det skal bemærkes, at den eksklusive økonomiske zone måles fra basislinjen, men omfatter alene havområdet uden for søterritoriet, dvs. 3 sømil fra basislinjen og indtil 200 sømil ud fra basislinjen. Den eksklusive økonomiske zone er visse steder begrænset af andre landes havområder, dvs. at den eksklusive økonomiske zone visse steder er mindre end 200 sømil målt fra basislinjen. Definitionen er identisk med definitionen i havmiljøanordningens § 6, stk. 3. Den eksklusive økonomiske zone er defineret i bekendtgørelse nr. 1020 af 20. oktober 2004 om den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, jf. kongelig anordning nr. 1005 af 15. oktober 2004 om ikrafttræden for Grønland af lov om eksklusive økonomiske zoner (lov nr. 411 af 22. maj 1996).

Havmiljøanordningen indeholder ikke en definition af søterritoriet ved Grønland. Idet søterritoriet grænser op til den eksklusive økonomiske zone, er det fundet hensigtsmæssigt at indsætte en sådan definition, hvilket sker ved den foreslåede bestemmelses *stk. 2*, der fastslår, at der ved søterritoriet i denne lov forstås det ydre og indre territoriale farvand. Søterritoriet ved Grønland er defineret i kongelig anordning nr. 191 af 27. maj 1963 om afgrænsning af søterritoriet ved Grønland, som ændret ved kongelig anordning nr. 636 af 6. september 1991 og kongelig anordning nr. 1004 af 15. oktober 2004. Søterritoriet ved Grønland er 3 sømil målt fra basislinjen. Søterritoriet består af det indre og ydre territoriale farvand. Det fremgår af *stk. 3*, at der ved det ydre territoriale farvand forstås de områder af havet, som indadtil er

afgrænset af de til enhver tid gældende basislinjer og udadtil er afgrænset af linjer trukket således, at afstanden fra ethvert punkt på disse linjer til det nærmeste punkt på basislinjen er 3 sømil. jf. anordning om afgrænsning af søterritoriet ved Grønland.

Lovforslaget indeholder ikke en definition af det indre territoriale farvand, idet dette ikke bruges yderligere i lovforslaget. Det bemærkes dog, at indre territorielt farvand er defineret i § 5, stk. 3, i den danske havmiljølov (lovbekendtgørelse om beskyttelse af havmiljøet nr. 1616 af 10. december 2015), som de vandområder, såsom havne, havneindløb, rede, bugter, fjorde, sunde og bæltter, som er beliggende inden for de til enhver tid gældende basislinjer.

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

#### *Til § 6*

Lovforslagets § 6 svarer til § 7 i havmiljøanordningen, dog med udvidelsen af bestemmelsens stk. 2.

Bestemmelse har baggrund i MARPOL-konventionen, hvor visse havområder udpeges som "særlige havområder". Udpegelsen sker ved forhandlinger i internationalt regi, hvor det under hensyn til områdets oceanografiske og økologiske forhold og dets særlige trafik er fundet nødvendigt at indføre særlige bestemmelser til beskyttelse af havmiljøet. Følgende havområder er på nuværende tidspunkt i en eller flere af MARPOL-konventionens bilag udpeget som "særligt havområde": Middelhavsområdet, Østersøområdet, Sortehavet, Golfområdet, Nordsøområdet, det antarktiske område, de nordvest-europæiske havområder, sydlige sydafrikanske farvande og det caribiske område. MARPOL-konventionen fastsætter forskellige regler for, hvorledes et havområde bliver gældende som "særligt havområde", og ikrafttrædelsestidspunkterne kan ikke altid forudses. Det er derfor mest hensigtsmæssigt at fastsætte reglerne i bekendtgørelsesform, efterhånden som det bliver aktuelt.

Efter den foreslåede § 6, *stk. 1*, kan miljø- og fødevareministeren til opfyldelse af internationale aftaler bestemme, at et havområde er et særligt havområde. Hvis et havområde inden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland skulle blive udpeget som et særligt havområde, giver den foreslåede bestemmelse miljø- og fødevareministeren bemyndigelse til at udpege dette område som et særligt havområde.

Efter den foreslåede *stk. 2*, bemyndiges miljø- og fødevareministeren til at fastsætte særlige regler til beskyttelse af havmiljøet i det særlige havområde, som udpeget efter *stk. 1*. Som anført ovenfor udpeges et havområde, som et særligt havområde, fordi det er fundet nødvendigt at indføre særlige bestemmelser til beskyttelse af havmiljøet under hensyn til områdets oceanografiske og økologiske forhold og dets særlige trafik. Den foreslåede bemyndigelse i *stk. 2* findes ikke i havmiljøanordningen, men indsættes således, at der

foreligger udtrykkelig hjemmel til at fastsætte særlige regler i et havområde udpeget som et særligt havområde efter stk. 1. Ved indsættelsen af stk. 2 tilsigtes således ikke en ændring i forhold til gældende ret, men bestemmelsen indsættes for at præcisere virkningen af udpegelsen af et særligt havområde, nemlig indførelsen af særlige regler for beskyttelsen af havmiljøet i et særligt havområde.

#### *Til § 7*

Lovforslagets § 7 foreslås indsat i lovforslaget på baggrund af havretskonventionens art. 234, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 4.2. Der findes ikke en tilsvarende bestemmelse i havmiljøanordningen.

Efter det foreslåede *stk. 1* bemyndiges miljø- og fødevareministeren til at bestemme, at et havområde er et isdækket havområde, i det omfang det er foreneligt med international ret. Ved bestemmelsen indføres således en hjemmel for miljø- og fødevareministeren til at udpege områder i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland som "isdækkede områder". Isdækkede områder skal forstås i overensstemmelse med havretskonventionens art. 234, således at de udpegede områder er havområder, hvor særligt strenge klimatiske forhold og tilstedeværelsen af is, som dækker sådanne områder det meste af året, skaber forhindringer eller usædvanlige farer for sejladsen, og hvor forurening af havmiljøet vil kunne forårsage betydelige skade på eller uoprettelig forstyrrelse af den økologiske balance.

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

Formålet med udpegningen er at identificere havområder, hvor særligt strenge klimatiske forhold og tilstedeværelsen af is, som dækker sådanne områder det meste af året, skaber forhindringer eller usædvanlige farer for sejladsen, og hvor forurening af havmiljøet vil kunne forårsage betydelig skade på eller uoprettelig forstyrrelse af den økologiske balance. De fysiske forhold i disse havområder gør, at det kan være nødvendigt at fastsætte særlige regler til beskyttelsen af havmiljøet i disse havområder.

Derfor foreslås det i bestemmelsens *stk. 2*, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at fastsætte særlige regler til beskyttelse af havmiljøet i disse isdækkede områder, som anses nødvendige for at sikre beskyttelsen af havmiljøet i disse særligt udsatte havområder. Disse regler vil være ikke-forskelsbehandlende og gælde ens for alle skibe, dvs. både for danske og grønlandske skibe samt udenlandske skibe, i de isdækkede områder.

Lovforslagets § 50, stk. 6, er et eksempel på en bestemmelse, der alene vil gælde i isdækkede områder udpeget efter stk. 1. Bestemmelsen medfører, at de almindelige begrænsninger i håndhævelsen over for udenlandske skibe, som indeholdt i lovforslagets § 50, stk. 4, ikke

finder anvendelse, hvis skibet i et isdækket område med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller regler fastsat i medført heraf, eller har overtrådt den gældende havmiljøregulering på søterritoriet, hvor der er sket en betydelig udtømning, som har medført eller truer med at medføre alvorlig skade på havmiljøet. Der henvises til de særlige bemærkninger til lovforslagets § 50, stk. 6.

## *Til kapitel 2*

### *Til § 8*

Lovforslagets § 8 svarer til § 8 i havmiljøanordningen.

Den foreslåede bestemmelse definerer begreberne "olie" og "olietankskib". I medfør af lovforslagets § 8, *stk. 1*, skal olie forstås som enhver form for mineralolie og blandinger heraf, herunder råolie, naturgaskondensat, olieslam og olieaffald, samt brændselolie og alle andre raffinerede produkter bortset fra petrokemikalier, der er klassificerede i henhold til § 11. Olie i lovforslagets forstand omfatter således enhver blanding, der indeholder olie, herunder vand indeholdende olierester.

Det skal bemærkes, at animalske og vegetabiliske olier reguleres efter reglerne i lovforslagets kapitel 3 om flydende stoffer, som transporteres i bulk.

Det følger af den foreslåede *stk. 2*, at et olietankskib defineres som et skib, der er indrettet til at transportere olie, eller som transporterer olie i bulk.

### *Til § 9*

Lovforslagets § 9 svarer til § 9 i havmiljøanordningen.

Det følger af havmiljøanordningens § 9, *stk. 1*, at udtømning af olie kun må finde sted i overensstemmelse med reglerne fastsat i medfør af bemyndigelsen i bestemmelsens *stk. 2*. Da havmiljøanordningens § 9, *stk. 1*, ikke har et selvstændigt indhold, men alene henviser til bemyndigelsen i *stk. 2*, er bestemmelsen ikke videreført i lovforslaget. Der tilsigtes ikke en indholdsmæssig ændring, idet udtømning af olie i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland fortsat alene må finde i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af loven.

Efter den foreslåede § 9 fastsætter miljø- og fødevareministeren regler om udtømning af olie og olieholdigt ballastvand fra olietankskibe og andre skibe til opfyldelse af internationale aftaler. Disse regler vil blive fastsat i overensstemmelse med MARPOL-konventionens bilag I og vil bl.a. omfatte regler om, hvordan udtømningen skal foregå, herunder at udtømningen skal ske under anvendelse af godkendte systemer, og regler om hvilke mængder, der må udtømmes.

Det tilstræbes, at der ved lovens ikrafttræden, udstedes en ny bekendtgørelse for Grønland om udtømning af olie i overensstemmelse med de gældende internationale regler om udtømning

af olie. Denne bekendtgørelse vil erstatte den gældende bekendtgørelse om udtømning af olie (bekendtgørelse nr. 485 af 15. juni 1999).

### *Til kapitel 3*

#### *Til § 10*

Lovforslagets § 10 indeholder definitionen på flydende stoffer.

Havmiljøanordningens § 10 indeholder en definition på flydende stoffer, hvori vand er omfattet af definitionen på flydende stoffer. Efter havmiljøanordningens § 11 kan udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk, bortset fra vand, alene ske i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af havmiljøanordningens § 12. Efter havmiljøanordningen kan der således lovligt ske udtømning af uforurenet ballastvand, hvorved der forstås ballastvand, som ikke indeholder lastrester, olie eller lignende, og som har været ført i tanke, som alene anvendes til føring af ballastvand.

På baggrund af de foreslåede regler om ballastvand, som indeholdt i lovforslagets kapitel 6, foreslås definitionen af flydende stoffer indsnævret således, at vand fremover ikke vil være omfattet af definitionen.

Det foreslås således i lovforslagets § 10, at flydende stoffer i denne lov skal forstås som stoffer, hvis damptryk ikke overstiger  $2,8 \text{ kp/cm}^2$  ved en temperatur på  $37,8^\circ \text{ C}$ , bortset fra vand. Denne ændring muliggør en selvstændig regulering af udtømning af ballastvand. Der henvises reglerne i lovforslagets kapitel 6 og tilhørende bemærkninger.

Definitionen af flydende stoffer i den foreslåede bestemmelse i § 10 bygger på MARPOL-konventionens bilag II. Definitionen medfører, at f.eks. gasarten butan og ammoniak vil blive betragtet som luftarter, idet der ved flydende stoffer i dette lovforslag forstås stoffer, hvis damptryk ikke overstiger  $2,8 \text{ kp/cm}^2$  ved en temperatur på  $37,8^\circ \text{ C}$ .

#### *Til § 11*

Lovforslagets § 11 svarer til havmiljøanordningens § 12.

I lovforslagets § 11 foreslås det, at miljø- og fødevareministeren til opfyldelse af internationale aftaler bemyndiges til at fastsætte regler om klassifikation af flydende stoffer, som transporteres i bulk, samt regler om transport og udtømning af disse stoffer.

Bemyndigelsen har baggrund i MAROL-konventionens bilag II, som omhandler håndtering af skadelige flydende stoffer, som transporteres i bulk. Ved skadelige flydende stoffer forstås stoffer, der er opregnet i kapitel 17 eller 18 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe, som fører skadelige kemikalier i bulk (IBC-koden). Definitionen omfatter endvidere senere tilføjelser til IBC-koden i form af de lister over flydende stoffer, der optrykkes i IMO's årlige dokument MEPC. 2/Circular. Dokumentet fungerer som register for

flydende stoffer inden formel optagelse af stofferne i IBC-koden. Dokumentet består bl.a. af en liste over flydende stoffer, der midlertidigt er klassificeret af et MARPOL konventionsland.

De skadelige flydende stoffer inddeles i kategorierne X, Y, Z eller OS (andre stoffer), graderet efter stoffernes skadevirkning på det marine miljø m.v. Således vil kategori X omfatte de skadeligste stoffer, mens kategori Z omfatter de mindre farlige, men dog skadelige stoffer. MARPOL-konventionens kategorisering af stoffer ændres og ajourføres løbende.

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

#### *Til § 12*

Lovforslagets § 12 svarer til § 13 i havmiljøanordningen.

Det foreslås i § 12, at miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om losning og udtømning af tankskyllevand og om kontrol med overholdelse af bestemmelserne, herunder om udpejning og bemyndigelse af personer, der skal udføre kontrollen.

Reguleringen af udtømning af tankskyllevand er fastsat ved bekendtgørelse nr. 166 af 1. april 1987 om klassifikation og kategorisering samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk, som nævnt i bemærkningerne til lovforslagets § 11.

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

Der forventes således ikke ved lovforslagets ikrafttræden at blive fastsat yderligere regler vedrørende tankskyllevand, men bemyndigelsen foreslås opretholdt, således at der er fortsat er hjemmel til at udstede bekendtgørelser indeholdende de opdaterede regler om tankskyllevand i henhold til havmiljølovgivningen. Regler fastsat i medfør af § 12 vil, ligesom de øvrige bekendtgørelser fastsat i medfør af loven, ikke omfatte råstofrelaterede havmiljøforhold, jf. de almindelige bemærkningers afsnit 3.

#### *Til kapitel 4*

#### *Til § 13*

Lovforslagets § 13 svarer til § 14 i havmiljøanordningen.



Med § 13 foreslås det, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at fastsætte regler om transport af stoffer og materialer i emballeret form, containere m.v., herunder regler om varsling og pligten til at afgive oplysninger om lastens indhold. Bestemmelsen giver bl.a. mulighed for at gennemføre bestemmelser fra MARPOL-konventionens bilag III om transport af skadelige stoffer i emballeret form. Ved skadelige stoffer forstås stoffer, som er identificeret som skadelige for havmiljøet efter den internationale maritime farligt gods kode (IMDG-koden), eller som er betegne som skadelige i henhold til en række nærmere bestemte kriterier, som er anført i appendikset til MARPOL-konventionens bilag III.

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

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

### *Til kapitel 5*

#### *Til § 14*

Lovforslagets § 14 svarer til § 15 i havmiljøanordningen. Efter havmiljøanordningens § 15 kan miljø- og fødevareministeren fastsætte regler om klassifikation og udtømmning af faste stoffer, som transporteres i bulk, samt regler om, at stoffer, der er skadelige, ikke må udtømmes eller kun udtømmes på særlige betingelser.

Med § 14 foreslås tilsvarende, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at fastsætte regler om klassificering af faste stoffer, som transporteres i bulk, samt regler om at stoffer, der er skadelige ikke må udtømmes eller kun må udtømmes på særlige betingelser.

Dog er sidste pkt. i havmiljøanordningens § 15 ikke videreført i lovforslaget, således at det ikke længere fremgår direkte af bestemmelsen, at miljø- og fødevareministeren kan udfærdige en fortegnelse over klassificerede stoffer. Sætningen vurderes unødvendig, idet udfærdigelse af en fortegnelse over stoffer anses for værende omfattet af bestemmelsens bemyndigelse. Der tilsigtes ikke indholdsmæssig ændring i forhold til gældende ret.

Nærværende bemyndigelse forventes ikke udnyttet ved lovens ikrafttræden, men videreføres fra havmiljøanordningen med henblik på at fremtidssikre lovforslaget, således at hvis der bliver fastsat internationale regler om faste stoffer, som transporteres i bulk, f.eks. et nyt bilag til MARPOL-konventionen, så er der hjemmel til, at miljø- og fødevareministeren kan gennemføre disse regler i havmiljølovgivningen.

Indtil bemyndigelsen udnyttes, skal håndtering af udtømning af faste stoffer som hidtil ske efter det generelle dumpningsforbud indeholdt i lovforslagets § 20 eller efter reglerne om udtømning af affald, som er indeholdt i lovforslagets § 19.

## *Til kapitel 6*

### *Til § 15*

Lovforslagets kapitel 6 indeholder bestemmelser til gennemførelse af den internationale konvention om kontrol og håndtering af skibes ballastvand og sedimenter (herefter ballastvandkonventionen). Skibes behandling af ballastvand skal medvirke til at forhindre, formindske og kontrollere overførslen af skadelige vandorganismer og patogener ved hjælp af kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter. Reguleringen af skibes ballastvand er også beskrevet i de almindelige bemærkninger afsnit 5.8. Reguleringen vil, ligesom den øvrige del af lovforslaget, ikke omfatte råstofrelaterede havmiljøforhold, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 3.

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

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

Det foreslåede *stk. 2* definerer sedimenter, hvorved der forstås bundfald fra et skibs ballastvand. Når de suspenderede stoffer er bundfældet, bliver de til sedimenter. Udtømning af sedimenter i havet vil falde ind under dumpningsforbuddet i lovforslagets § 20, idet sedimenter ikke betragtes om ”optaget havbundsmateriale”.

Bestemmelsens *stk. 3* indeholder definitionen på et godkendt anlæg, hvorved forstås et anlæg til behandling af ballastvand, der er typegodkendt i henhold til de foreslåede regler i lovforslagets § 17. Behandlingen har til formål at bringe antallet af levende organismer i det udtømte vand ned under de grænseværdier, der vil blive fastsat i bekendtgørelsen vedrørende ballastvand, inden ballastvandet udtømmes.

Efter det foreslåede *stk. 4*, vil et anlæg, som er typegodkendt af en myndighed eller virksomhed i en stat, som har tiltrådt ballastvandkonventionen, blive sidestillet med et anlæg, der er typegodkendt efter § 17. Det er en forudsætning, at myndigheden eller virksomheden er udpeget af en stat, der har tiltrådt ballastvandkonventionen.

### Til § 16

Af lovforslagets § 16, stk. 1, følger, at ballastvand alene må udtømmes i havet i overensstemmelse med bestemmelserne i det foreslåede kapitel 6 og regler fastsat i medfør heraf.

Som anført i de almindelige bemærkninger afsnit 5.8.2. vil kravene i konventionen indføres gradvist, og kravene til, hvornår skibene er omfattet af kravene til behandling af ballastvand, afhænger af ballastvandkonventionens ikrafttræden. Reglerne om ballastvand vil blive fastsat i en bekendtgørelse med hjemmel i loven. Bekendtgørelsen vil minde om den danske bekendtgørelse om håndtering af ballastvand og sedimenter fra skibes ballastvandtanke, jf. bekendtgørelse nr. 952 af 27. juni 2016.

Når krav til skibes behandling af ballastvand træder i kraft for skibene, skal behandlingen af ballastvandet ske ved anvendelse af et godkendt og funktionsdygtigt anlæg, der lever op til internationalt fastsatte behandlingsstandarder. Med ”funktionsdygtigt” understreges det, at såfremt et typegodkendt anlæg er defekt, vil udtømningen ikke være i overensstemmelse med de foreslåede regler i dette kapitel. Med internationalt fastsatte behandlingsstandarder henvises til de værdier, som ballastvandkonventionen stiller krav om ved udtømning af ballastvand. Udtømning af ballastvand må således alene finde sted, såfremt:

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

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

Det foreslås, at der i *stk. 3*, indsættes en hjemmel for miljø- og fødevareministeren til at fastsætte regler om dispensation fra kravene om behandling af ballastvand, som fastsat i medfør af *stk. 2*, herunder regler om klage over afgørelser om dispensation. Miljø- og fødevareministeren vil efter regler fastsat i medfør af denne bestemmelse kunne meddele en dispensation til skibe, som sejler på en fastlagt rute, hvor mindst et anløb er beliggende i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Udmøntningen af denne hjemmel vil ske i den ovennævnte kommende bekendtgørelse om ballastvand, og reglerne vil følge IMO's retningslinjer for risikovurdering og meddelelse af dispensationer.

Tildeling af dispensation skal ske på baggrund af IMO's retningslinjer, som bl.a. stiller krav om gennemførelse af en risikovurdering. En risikovurdering skal bl.a. indeholde oplysninger om de berørte havnes og områders evt. invasive arter og risikoen for overførsel af uønskede arter mellem de områder, der ønskes dispensation for. En risikovurdering efter IMO's retningslinjer skal kunne dokumentere, at risikoen ved en given dispensation efter konventionens regler er "lav".

Myndigheden kan ikke give en dispensation, såfremt risikoen bedømmes som "høj". Hvis der er tvivl om bedømmelsen eller manglende viden, kan det medvirke til en høj risiko-bedømmelse. Det foreslås, at ministeren kan fastsætte regler om, at risikovurderingen sker for ansøgers egen regning.

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

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

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

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

Det foreslås, at der skal være mulighed for at fastsætte regler om klage over en afgørelse om dispensation fra krav om behandling af ballastvand. En tilsvarende adgang til at klage over afgørelser om dispensation vedrørende ballastvand er også indeholdt i den danske havmiljølov og sker på nuværende tidspunkt til Natur- og Miljøklagenævnet. Det forventes, at klager over afgørelser om dispensation for behandling af ballastvand efter lovforslaget vil skulle ske til samme klagenævn, som behandler klager over lignende sager efter den danske havmiljølov, dvs. på nuværende tidspunkt Natur- og Miljøklagenævnet. Antallet af ansøgninger om dispensationer

forventes at være begrænset på grund af dispensationsbestemmelsens anvendelsesområde, hvorefter antallet af klager over afgørelser om dispensation tilsvarende vil være begrænset.

Det foreslås i bestemmelsens *stk. 4* at give miljø- og fødevareministeren mulighed for at fastsætte regler om udpegning af udskiftningsområder, hvor udtømning af ubehandlet ballastvand vil kunne ske. Bestemmelsen bygger på ballastvandkonventionens regel B-4, som giver landene mulighed for at udpege såkaldte udskiftningsområder, hvor et skib kan "udskifte" dets ballastvand. Ved udskiftning udnyttes det, at der ofte er stor forskel på saltholdigheden i det vand, organismerne normalt lever i og optages med, og det vand, de udtømmes i. Denne forskel i saltholdigheden vil ofte virke dræbende på organismer. Udskiftning af ballastvand betyder, at skibet udtømmer ubehandlet ballastvand så langt fra land, at risikoen for overførsel af invasive arter begrænses. Ifølge konventionens regel B-4 må ubehandlet ballastvand som udgangspunkt kun udtømmes mindst 200 sømil fra land (målt fra basislinjen) i en havdybde over 200 meter. Dog kan landene udpege udskiftningsområder, hvorved der forstås et afgrænset område, som et land har udpeget, hvor det er tilladt at foretage udskiftning af ubehandlet ballastvand, selvom afstandskravene ikke er opfyldt. Det er ikke planlagt at udpege udskiftningsområder i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland ved lovens ikrafttræden, men bemyndigelsen kan vise sig relevant på et senere tidspunkt.

#### *Til § 17*

Det foreslås, at der i § 17, *stk. 1*, indsættes hjemmel for miljø- og fødevareministeren til at typegodkende anlæg til behandling af ballastvand, for så vidt angår anlæggets evne til at leve op til behandlingskrav fastsat i medfør af § 16, *stk. 2*. Miljø- og fødevareministeren vil indhente den del af tydegodkendelsen, der vedrører søfartsforhold, herunder sikkerhed i medfør af lov om sikkerhed til søs, fra erhvervs- og vækstministeren.

Det vil typisk være producenten af et anlæg til behandling af ballastvand, der ansøger om typegodkendelsen, således at producenten kan sælge anlægget til skibe, der skal leve op til ballastvandkonventionen.

Miljø- og fødevareministerens kompetence til at træffe afgørelse i sager om typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand vil blive delegeret til Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning i medfør af lovforslagets § 34, *stk. 1*, og med hjemmel i § 34, *stk. 2*, vil der blive fastsat regler om, at styrelsens afgørelser ikke kan påklages til miljø- og fødevareministeren. Årsagen hertil er, at styrelsens afgørelser vil være baseret på resultaterne af klassifikationsselskabernes test af behandlingsanlæggene, og at en anden instans, det være sig ministeren eller Natur- og Miljøklagenævnet, på baggrund af de samme testresultater må forventes at nå frem til samme afgørelse som Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning.

I typegodkendelsen indgår både en vurdering af anlæggets evne til at opfylde konventionens miljøkrav, dvs. de behandlingsstandarder, som fastsættes med hjemmel i den foreslåede § 16, *stk. 2*, og en vurdering af, om anlægget er sikkerhedsmæssigt forsvarligt i forhold til skibet, udstyret på skibet og mandskabet. Kompetencen til at typegodkende anlæg til behandling af ballastvand, for så vidt angår anlæggets forsvarlighed i forhold til skibet, udstyret på skibet og mandskabet, ligger hos

erhvervs- og vækstministeren, i praksis Søfartsstyrelsen. Søfartsstyrelsen typegodkender anlæggets sikkerhedsmæssige aspekter med hjemmel i lov om sikkerhed til søs, mens det er miljø- og fødevareministeren, i praksis Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning, der godkender anlægget for så vidt angår anlæggets miljømæssige aspekter, herunder anlæggets evne til at opfylde behandlingskrav fastsat i medfør af den foreslåede § 16, stk. 2.

De nationale myndigheder kan ikke godkende et anlæg, der anvender aktive stoffer til behandling af ballastvand, uden at inddrage FN's søfartsorganisation, jf. bemærkningerne til stk. 4. Det foreslås i *stk. 2*, at ansøgeren betaler det beløb på 50.000 USD, som FN's søfartsorganisation opkræver, når organisationen skal inddrages i behandlingen af en ansøgning om typegodkendelse. Beløbet opkræves ved den indledende og derefter endelige godkendelse i overensstemmelse med ballastvandkonventionens retningslinjer (G9).

Det foreslås i *stk. 3*, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at autorisere klassifikationsselskaber til at varetage hele eller dele af typegodkendelsen i henhold til *stk. 1*. Herved sikres, at opgaven kan lægges ud til klassifikationsselskaber, der har den fornødne ekspertise til at foretage vurderingen af anlæggets overensstemmelse med konventionens retningslinjer (G8). Miljø- og fødevareministeren er ikke forpligtet til selv at udstede certifikater og udføre syn, der er omfattet af en autorisation, som er udstedt i medfør af *stk. 1*. Lovforslagets § 35 indeholder også regler om autorisering af klassifikationsselskaber, som dog sigter på andre opgaver end typegodkendelse (udstedelse af certifikater og syn på skibe, herunder undersøgelser og prøvetagning på skibe). Det er fundet mest hensigtsmæssigt, at indsætte en selvstændig bestemmelse, der specifikt tager sigte på overdragelse af varetagelsen af typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand til klassifikationsselskaber. Det bemærkes, at begrebet klassifikationsselskaber i den foreslåede bestemmelse, anvendes i samme betydning som i lovforslagets § 35.

Der foreslås i *stk. 4, 1. pkt.*, en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter miljø- og fødevareministeren kan fastsætte nærmere regler om typegodkendelse af ballastvandbehandlingsanlæg, herunder hvilke oplysninger en ansøgning om typegodkendelse skal indeholde og om inddragelse af FN's Søfartsorganisation.

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

Som anført ovenfor, kan de nationale myndigheder ikke godkende et anlæg, der anvender aktive stoffer til behandling af ballastvand, uden at inddrage FN's søfartsorganisation. Det fremgår derfor af *stk. 2*, at ansøgeren betaler det beløb på 50.000 USD, som FN's Søfartsorganisation opkræver ved inddragelse i behandlingen af en ansøgning om typegodkendelse.

Det foreslås i *stk. 4, 2. pkt.* i overensstemmelse hermed, at miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, at ansøgeren af en typegodkendelse for egen regning gennemfører og indsender resultater af undersøgelser, der dokumenterer, at anlægget lever op til de fastsatte behandlingsstandarder. Således kan der fastsættes regler om, at ansøgeren betaler alle omkostningerne i forbindelse med ansøgningen, herunder også eventuelle udgifter til FN's søfartsorganisation.

I *stk. 5* foreslås, at miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af myndighedernes og klassifikationsselskabers omkostninger i forbindelse med deres behandling af ansøgninger om typegodkendelse af de i *stk. 1* nævnte anlæg. Gebyret kommer til at svare til de omkostninger, som er forbundet med behandlingen af en ansøgning.

Det foreslåede *stk. 6* indeholder en bemyndigelse for miljø- og fødevareministeren til at fastsætte regler om klage over afgørelser om typegodkendelse truffet af klassifikationsselskaber, der i medfør af *stk. 3* varetager hele eller dele af den i *stk. 1* nævnte typegodkendelse af anlæg til behandling af ballastvand. Det er hensigten at fastsætte regler om, at sådanne afgørelser kan påklages til Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning. Endvidere er det hensigten at fastsætte regler om, at Styrelsen for Vand- og Naturforvaltnings afgørelser i disse sager ikke skal kunne påklages yderligere, hverken til miljø- og fødevareministeren eller til anden administrativ myndighed, jf. bemærkningerne til *stk. 1* ovenfor.

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

## ***Til kapitel 7***

### ***Til § 18***

Lovforslagets § 18 svarer til § 16 i havmiljøanordningen, dog med den forskel, at der i lovforslaget er indsat en definition af kloakspildevand.

Det foreslåede *stk. 1* indeholder definitionen på kloakspildevand. I overensstemmelse med MARPOL-konventionens bilag IV forstås ved kloakspildevand:

- 1) Afløbsstoffer og andet affald fra enhver form for toiletter og urinaler.
- 2) Afløbsstoffer fra hospitalsrum (apotek, sygerum m.v.), der er udledt fra vaskekummer, badekar og afløb anbragt i sådanne rum.
- 3) Afløbsstoffer fra steder, hvor der findes levende dyr.
- 4) Andet spildevand, når det er blandet med afløbsstoffer som defineret i nr. 1-3.

Efter det foreslåede *stk. 2*, bemyndiges miljø- og fødevareministeren til at fastsætte regler vedrørende udtømning af kloakspildevand til opfyldelse af internationale aftaler. Ved internationale aftaler tænkes der først og fremmest på MARPOL-konventionens bilag IV.

MARPOL-konventionens bilag IV er ikke sat i kraft for Grønland, jf. de almindelige bemærkninger i afsnit 4.1. Den foreslåede bemyndigelse forventes således ikke udnyttet ved lovens ikrafttræden, men bestemmelsen foreslås videreført med henblik på at fremtidssikre lovforslaget, således at der er mulighed for at fastsætte regler i tilfælde af, at Grønlands Selvstyre skulle ønske, at MARPOL-konventionens bilag om kloakspildevand skal være gældende Grønland eller på baggrund af Polarkodens regler om spildevand, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 4.4.

### *Til kapitel 8*

#### *Til § 19*

Lovforslagets § 19 svarer til §§ 17 og 18 i havmiljøanordningen, som foreslås samlet i én bemyndigelsesbestemmelse. Regler om udtømning af levnedsmiddelfald, jf. havmiljøanordningens § 17, og regler om udtømning af affald, der ikke er levnedsmiddelfald, jf. havmiljøanordningens § 18, er begge indeholdt i bekendtgørelse nr. 534 af 21. juni 1992 om udtømning af affald fra skibe m.v. Der tilsigtes ved sammenskrivningen af de to bestemmelser ikke indholdsmæssige ændringer i forhold til havmiljøanordningen. Det foreslås således i § 19, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at fastsætte regler om affald, herunder levnedsmiddelfald. Bestemmelsen har baggrund i MARPOL-konventionens bilag V.

Definitionen på affald er ikke medtaget i lovforslaget, idet definitionen er meget omfattende og indeholder flere ”underkategorier” af affald, som også defineres nærmere. I henhold til MARPOL-konventionens bilag V omfatter affald enhver form for levnedsmiddel-, husholdnings- og driftsaffald, plastik, lastrester, madolie, fiskeredskaber og dyrekadavere, som fremkommer ved skibets normale drift, og som bliver fortløbende eller periodisk bortskaffet.

Ved lovens ikrafttræden tilstræbes at udstede en ny bekendtgørelse for Grønland med ajourførte regler, som bygger på de nyeste ændringer i MARPOL-konventionens bilag V. Affald, herunder de forskellige ”underkategorier” af affald, omfattet af affaldsbegrebet vil blive nærmere defineret i bekendtgørelsen. Bekendtgørelsen forventes at indeholde regler om, hvor, hvornår og under hvilke betingelser, der må udtømmes affald. MARPOL-konventionens udgangspunkt er, at udtømning af affald er forbudt, men visse former for affald er undtaget, således at der kan ske udtømning af disse affaldstyper under nærmere betingelser. F.eks. vil udtømning af frisk fisk, fangst eller dele heraf være tilladt, hvis udtømningen sker på samme sejlads, som fiskeriet eller fangsten fandt sted. Har et skib været i havn for at aflevere fangsten, må der ikke på en efterfølgende sejlads medtages og bortskaffes fisk, fangst og dele heraf, som stammer fra en tidligere sejlads, idet der ikke længere er tale om ”frisk fisk og fangst”. Dumpning af en hel last af fisk eller fangst, f.eks. på grund af forrådnelse, er ikke omfattet af reglerne om udtømning af affald, men betragtes som dumpning og reguleres i lovforslagets § 20.



## *Til kapitel 9*

### *Til § 20*

Lovforslagets § 20 svarer til § 19 i havmiljøanordningen, dog med visse ændringer.

Bestemmelsens *stk. 1* indeholder et generelt dumpningsforbud, hvorefter dumpning af stoffer eller materialet ikke må finde sted, jf. dog *stk. 3*. Definitionen af dumpning findes i lovforslagets § 4, *stk. 2*. Dumpning af optaget havbundsmateriale og dumpning af fisk og fangst er dog undtaget dette forbud, således at dumpning af optaget havbundsmateriale eller dumpning af fisk og fangst kan finde sted efter konkret tilladelse, jf. bestemmelsens *stk. 3*.

I havmiljøanordningen er dumpning af optaget havbundsmateriale også undtaget af dumpningsforbuddet, men havmiljøanordningen indeholder ingen nærmere regler om dumpning af optaget havbundsmateriale, herunder adgang til at udstede konkret tilladelse til dumpningen. Det er fundet hensigtsmæssigt at ændre dette, således at dumpning af optaget havbundsmateriale efter lovforslaget alene kan ske efter konkret tilladelse fra miljø- og fødevareministeren.

Uden for dumpningsforbuddet i *stk. 1* falder den såkaldte nøddumpning, idet der lovligt kan foretages dumpning, såfremt der er overhængende fare for menneskeliv eller for, at betydelige værdier skal gå tabt, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 43.

I bestemmelsens *stk. 2* foreslås det, at det ikke er tilladt med henblik på dumpning, at overlade stoffer eller materialer til transport eller at transportere eller indlaste dem, medmindre der er udstedt en tilladelse, jf. *stk. 3*. Dette medfører, at enhver indlastning og transport af stoffer eller materialer ikke er tilladt, når formålet er dumpning. Dette gælder uanset, om der måtte være givet dumpningstilladelse i udlandet. Dette omfatter dog ikke de situationer, hvor der foreligger tilladelse efter bestemmelsens *stk. 3* til dumpning af havbundsmateriale eller dumpning af fisk eller fangst. Det er ikke hensigten at forhindre transport i den eksklusive økonomiske zone af stoffer eller materialer bestemt for dumpning (eller afbrænding, jf. lovforslagets § 21). En sådan hindring ville være i modstrid med folkeretten, udtrykt gennem havretskonventions regler om ”uskadelig passage” gennem søterritoriet og ”transitpassage” gennem internationale stræder. Loven vil blive administreret i overensstemmelse hermed.

I bestemmelsens *stk. 3* foreslås det, at miljø- og fødevareministeren kan meddele tilladelse til henholdsvis dumpning af optaget havbundsmateriale og dumpning af fisk og fangst, herunder fastsætte vilkår i forhold til tilladelsen. Adgangen til dumpning af fisk og fangst efter konkret tilladelse er ny i forhold til havmiljøanordningen. En lignende adgang til dumpning af fisk og fangst findes i den gældende grønlandske havmiljøregulering i søterritoriet (landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 med senere ændringer).

I forhold til dumpning af fisk og fangst, skal der skelnes mellem adgangen til at give dumpningstilladelse efter denne bestemmelse og adgangen til at udtømme ”frisk fisk og fangst”

efter affaldsreglerne, jf. lovforslagets § 19. Udtømmning af frisk fisk og fangst efter affaldsreglerne vil kunne ske uden forudgående tilladelse, men udtømmningen må alene ske på samme sejlads, som fangsten fandt sted, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 19. Dumpning af fisk og fangst, der falder uden for affaldsreglerne, kan alene ske efter konkret tilladelse, dvs. med hjemmel i denne bestemmelse. Der tænkes f.eks. på situationer, hvor en last af fisk er gået i forrådnelse, eller affald fra rensning eller anden forarbejdning af fisk eller fangst på land, som ønskes dumpet efterfølgende. Som udgangspunkt bør sådanne last afleveres til havnens modtagefaciliteter eller på anden måde lovlig afskaffes, men en konkret dumpningstilladelse efter denne bestemmelse kan gives i situationer, hvor det findes hensigtsmæssigt. Antallet af ansøgninger om året forventes at være meget få.

Vurderingen af ansøgninger og meddelelse af tilladelse vil ske under hensyntagen til Grønlands internationale forpligtelser, herunder særligt 1996 protokollen til konventionen om forebyggelse af havforurening ved dumpning af affald og andre stoffer (London-protokollen). Således kan der f.eks. ikke gives generelle, uspecificerede tilladelser. Der kan heller ikke gives tilladelse til dumpning af ukendte mængder og typer af materialer, eller til dumpning på en udefineret position. Miljø- og fødevarerministeren kan endvidere fastsætte vilkår i forbindelse med tilladelsen, f.eks. om den fremgangsmåde, der skal benyttes ved dumpningen.

Miljø- og fødevarerministeren kan indhente udtalelse fra Naalakkersuisut i forbindelse med behandling af ansøgning om dumpning af henholdsvis optaget havbundsmateriale og dumpning af fisk og fangst. Man forventer, at antallet af ansøgninger om dumpning af optaget havbundsmateriale, på lige fod med ansøgninger om dumpning af fisk og fangst, vil være meget få.

I bestemmelsens *stk. 4* bemyndiges miljø- og fødevarerministeren til at fastsætte nærmere regler om dumpning af optaget havbundsmateriale og dumpning af fisk og fangst. Herunder tænkes også regler om eventuel klageadgang. Der forventes ikke ved lovforslagets ikrafttræden at blive udstedt bekendtgørelse med nærmere regler om dumpning af optaget havbundsmateriale eller dumpning af fisk og fangst. Bemyndigelsen foreslås dog indsat i lovforslaget, således at der er adgang til at fastsætte nærmere regler på et senere tidspunkt, såfremt det skulle vise sig hensigtsmæssigt.

## ***Til kapitel 10***

### ***Til § 21***

Lovforslagets § 21 svarer til § 21 i havmiljøanordningen, men omfatter ikke råstofrelaterede havmiljøforhold, jf. afsnit 3 i de almindelige bemærkninger.

Med *stk. 1* foreslås det, at afbrænding af stoffer eller materialer ikke må finde sted, jf. dog undtagelsen i *stk. 2*. Bestemmelsen tager sigte på afbrænding af affald, der er frembragt på land. Bestemmelsen er i overensstemmelse med OSPAR-konventionen, som indeholder et forbud mod afbrænding samt reglerne i MARPOL-konventionens bilag VI. Ved afbrænding forstås enhver bortskaffelse på havet ved hjælp af termisk destruktion, jf. lovforslagets § 4,

stk. 4. Bestemmelsen omfatter således alle former for afbrænding, herunder også afbrænding af skibe med henblik på ophugning.

Det foreslåede *stk. 2* indeholder en undtagelse fra forbuddet i *stk. 1*, således at der kan ske bortskaffelse af normaldriftsaffald fra skibe. Afbrænding af normaldriftsaffald vil dog kunne reguleres efter regler fastsat i medfør af *stk. 4*. Dette er i overensstemmelse med MARPOL-konventionens bilag VI, hvor afbrænding af normaldriftsaffald kan ske, såfremt afbrændingen sker ved anvendelse af et godkendt anlæg. Dog indeholder MARPOL-konventionens bilag VI et forbud mod afbrænding af normaldriftsaffald, der indeholder visse stoffer m.v., herunder f.eks. lastrester under MARPOL-konventionens bilag I-III.

På linje med lovforslagets § 20, *stk. 2*, foreslås det i *stk. 3*, at det ikke er tilladt med henblik på afbrænding efter *stk. 1* at overlade stoffer eller materialer til transport eller transportere og indlaste dem. Dette gælder således, uanset om der måtte være givet afbrændingstilladelse i udlandet.

I *stk. 4* foreslås det, at miljø- og fødevarerministeren bemyndiges til at fastsætte regler om bortskaffelse af normaldriftsaffald fra skibe ved afbrænding. Den tilsvarende bemyndigelse i den danske havmiljølovs § 31, *stk. 4*, er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 1542 af 10. december 2015 om forebyggelse af luftforurening fra skibe og platforme.

Danmark har tiltrådt MARPOL-konventionens bilag VI med forbehold for Grønland, jf. afsnit 4.1. Bemyndigelsen forventes således ikke udnyttet ved lovens ikrafttræden, men reglerne om luftforurening indsættes for at fremtidssikre retsgrundlaget, således at der er sikret adgang til at fastsætte nærmere regler om luftforurening, herunder f.eks. udledninger af svovl og ozonlagsnedbrydende stoffer. MARPOL-konventionens bilag VI regulerer udledning af luftforurenende stoffer, der er indeholdt i skibes udstødningsgas, herunder svovloxider (SO<sub>x</sub>) og kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>), og forbyder forsætlige udledninger af ozonlagsnedbrydende stoffer. MARPOL bilag VI indeholder desuden en række øvrige bestemmelser, herunder om afbrænding om bord på skibe, og udledninger af flygtige organiske forbindelser (VOC) fra tankskibe. Lovforslagets §§ 21 og 22 skal læses i overensstemmelse med MARPOL-konventionens bilag VI.

#### *Til § 22*

Lovforslagets § 22 svarer til § 22 i havmiljøanordningen, men omfatter ikke råstofrelaterede havmiljøforhold, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 3.

Det foreslås i *stk. 1*, at ministeren bemyndiges til at fastsætte regler om særlige foranstaltninger, herunder krav til brændstof om bord i skibe med henblik på begrænsning af luftforurening. Bestemmelsen har, ligesom lovforslagets § 21, baggrund i MARPOL-konventionens bilag VI og skal læses i overensstemmelse hermed.

Det foreslås i *stk. 2*, at miljø- og fødevarerministeren kan fastsætte regler om, at brændstofleverandører i forbindelse med levering af brændstof til skibe for egen regning skal indhente, opbevare og udlevere dokumentation for mængde og sammensætning af det brændstof, de sælger eller leverer til skibe. Bemyndigelsen omfatter endvidere adgang til at fastsætte regler om, at dokumentationen skal ske i en bestemt form.

I den tilsvarende bestemmelse i den danske havmiljølov (§ 32, *stk. 2*) er bemyndigelsen udmøntet ved bekendtgørelse nr. 640 af 12. juni 2014 om svovlindholdet i faste og flydende brændstoffer. Bekendtgørelsen bygger på MARPOL-konventionens bilag VI, der ikke på nuværende tidspunkt omfatter Grønland, jf. beskrivelsen under lovforslagets § 21. Bemyndigelsen til at udstede en lignende bekendtgørelse forventes således ikke udnyttet ved lovforslagets ikrafttræden, men bestemmelsen foreslås for at fremtidssikre lovforslaget, således at der er adgang til at fastsætte nærmere regler om brændstoffer, såfremt dette skulle blive relevant for Grønland.

### ***Til kapitel 11***

#### ***Til § 23***

Lovforslagets § 23 svarer til § 24 i havmiljøanordningen.

Det foreslås i § 23, at forsvarsministeren i samarbejde med andre myndigheder, som ministeren bemyndiger dertil, forestår bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

Ansvar for den udøvende virksomhed på havmiljøområdet uden for søterritoriet har siden 2000 ligget hos forsvarsministeren, hvor det blev overført til Forsvarsministeriet fra Miljøministeriet. Kompetenceoverførelsen skete ved kongelig resolution af 11. juni 1999, jf. bekendtgørelse nr. 525 af 24. juni 1999 om ændring i forretningernes fordeling mellem ministrene.

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

Med henblik på en tydeliggørelse af kompetencefordelingen mellem Danmark og Grønland ift. ansvar og opgaver med hensyn til beskyttelsen af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, foreslås det, at Naalakkersuisut, modsat havmiljøanordnings § 24, ikke nævnes direkte i den foreslåede bestemmelse. Naalakkersuisut vil dog kunne bemyndiges beføjelser af forsvarsministeren. Der tilsigtes således ikke en indholdsmæssig ændring i forhold til havmiljøanordningen.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 5.6. om miljøberedskabet.

## *Til kapitel 12*

### *Til § 24*

Lovforslagets § 24 svarer til havmiljøanordningens § 26 og omhandler indberetning fra skibe og luftfartøjer.

Efter lovforslagets § 24, *stk. 1*, bemyndiges miljø- og fødevareministeren til at fastsætte regler om indberetning og tilvejebringelse af oplysninger fra myndigheder og fysiske eller juridiske personer til brug for vurdering af forhold, der reguleres efter denne lov.

Havmiljøanordningens § 26 giver miljø- og fødevareministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om den i havmiljøanordningens § 25 nævnte indberetningspligt samt regler om indberetning af anden forurening af havet end den, der omfattes af den gældende § 25. Ved lovforslaget videreføres den gældende havmiljøanordnings § 25 ikke, men bemyndigelsen i lovforslagets § 24 foreslås affattet således, at miljø- og fødevareministerens bemyndigelse også omfatter regler vedrørende tilvejebringelse af oplysninger fra myndigheder og visse personer til brug for vurdering af forhold, der reguleres efter lovforslaget.

Indberetningsforpligtelserne og deres omfang skal ses i sammenhæng med især lovforslagets beredskabsbestemmelser og skal sikre en så hurtig og effektiv bekæmpelsesindsats som muligt, således at evt. skadevirkninger begrænses mest muligt. Således vil bl.a. føreren af et skib straks skulle indberette, hvis der fra skibet sker udtømmning eller dumpning, eller er fare for udtømmning, som er i strid med loven eller regler fastsat i medfør heraf, eller som omfattes af lovforslagets § 43. Endvidere vil der være indberetningspligt ved enhver form for kollision, grundberøring eller grundstødning.

Det forventes, at en opdateret bekendtgørelse indeholdende regler om indberetning vil træde i kraft samtidig med lovens ikrafttræden. Der vil således blive udarbejdet en bekendtgørelse for Grønland om indberetningspligt, som svarer til indholdet i havmiljøanordningens § 25, ligesom der ved bekendtgørelsen vil ske en opdatering af reglerne indeholdt i den gældende bekendtgørelse om indberetning (bekendtgørelse nr. 771 af 24. oktober 1998 om indberetning i henhold til lov om beskyttelse af havmiljøet).

Det følger af den foreslåede § 24, *stk. 2*, at miljø- og fødevareministeren i regler fastsat i medfør af *stk. 1* endvidere kan bestemme, at der skal ske indberetning til de i henhold til internationale aftaler kompetente udenlandske myndigheder.

### *Til § 25*

Lovforslagets § 25 svarer til havmiljøanordningens § 27, men der er tilføjet et *stk. 2*.

Det foreslås i § 25, *stk. 1*, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, at fastsætte regler om indberetning af oplysninger om

farligt eller forurenende gods om bord i skibe og om etablering af en ordning for modtagelse, opbevaring og videresendelse af sådanne oplysninger.

Den gældende bemyndigelse i havmiljøanordningens § 27, stk. 1, der svarer til den foreslåede bestemmelse, er ikke udnyttet. Bemyndigelsen foreslås dog videreført fra havmiljøanordningen, idet der fortsat er overvejelser om, hvorvidt en sådan indberetningsordning vedrørende farligt eller forurenende gods vil være hensigtsmæssig at indføre for Grønland. Formålet med en sådan indberetning vil være at sikre, at myndighederne har tilstrækkeligt overblik over transporten af farlige eller forurenende stoffer i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, således at beredskabet og eventuelt bekæmpelse af forurening med disse stoffer vil kunne planlægges derefter. Det kan nævnes, at Norge og Island har indført en lignende ordning og indgår i det europæiske samarbejde om indberetning af oplysninger til SafeSeaNet, jf. nedenfor. Såfremt bemyndigelsen skulle blive udnyttet, forventes en eventuel bekendtgørelse at komme til at ligne den tilsvarende danske bekendtgørelse nr. 873 af 27. juni 2016 om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord på skibe.

Den tilsvarende bestemmelse i den danske havmiljølovs § 40 blev indsat med sigte på implementering af et EF-direktiv om minimumskrav til skibe på vej til eller fra Fællesskabshavne med farligt eller forurenende gods (direktiv 93/75/EØF). Hovedformålet med dette direktiv var at sikre, at oplysninger om lastens indhold af farligt eller forurenende gods (godsoplysninger) kunne findes hos en kompetent myndighed i et EU-land, og at andre kompetente myndigheder nemt kunne få adgang til disse oplysninger.

Dette direktiv blev ophævet af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF. Ved dette direktiv blev SafeSeaNet oprettet. SafeSeaNet er et EU-baseret elektronisk netværk til udveksling af maritimt relaterede informationer mellem medlemslandene. Systemet giver mulighed for, at myndighederne i EU-medlemslande hurtigt kan fremskaffe pålidelige oplysninger om bl.a. skibenes last af farligt gods, antallet af ombordværende m.m. Skibene skal således afgive en række oplysninger til myndighederne med henblik på, at myndighederne til enhver tid har eller nemt kan få kendskab til skibenes last og dermed hurtigere og mere effektivt kan tilrettelægge og iværksætte en beredskabsaktion, hvis en sådan skulle blive nødvendig.

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

sikre, at den last, der ønskes transporteret, er identisk med den, der er omfattet af erklæringen i overensstemmelse med første afsnit.

### *Til kapitel 13*

#### *Til § 26*

Lovforslagets § 26 svarer til havmiljøanordningens § 28, dog med visse ændringer.

Af hensyn til den hast, der nødvendigvis må præge en bekæmpelsessituation, foreslås det i § 26, *stk. 1*, at forsvarsministeren eller den myndighed, som ministeren bemyndiger dertil, og politiet mod behørig legitimation uden retskendelse kan foretage de undersøgelser af et skib, der er nødvendige for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet, hvis der fra skibet er sket eller er fare for udtømning, som er i strid med loven eller regler fastsat i medfør heraf, eller som omfattes af lovforslagets § 43.

Bestemmelsen skal ses i lyset af hensynet til effektiviteten af en bekæmpelsesaktion, hvor de oplysninger, der fremkommer ved indberetning i henhold til reglerne i kapitel 12, ikke altid vil være tilstrækkelig. Derfor og af hensyn til den hast, der nødvendigvis må præge en bekæmpelsessituation, er det hensigtsmæssigt at give forsvarsministeren eller den myndighed, som ministeren bemyndiger dertil, adgang til uden retskendelse at foretage de undersøgelser af skibe, der er nødvendige for mest effektivt at kunne gennemføre en bekæmpelsesaktion.

Den gældende bestemmelse i havmiljøanordningens § 28, *stk. 4*, indeholder, som omtalt i afsnit 5.4.1, en begrænsning med hensyn til undersøgelse af et udenlandsk skib. Efter havmiljøanordningens § 28, *stk. 4*, skal der være sket en faktisk udtømning, dvs. det ikke er nok, at der blot er fare for udtømning. Endvidere er det en betingelse, at der er en begrundet mistanke om, at udtømningen er begået af det pågældende udenlandske skib. Med lovforslaget videreføres ikke en bestemmelse svarende til havmiljøanordningens § 28, *stk. 4*, da det ikke er hensigten at afskære myndighederne fra at kunne foretage indgreb i situationer, hvor de nævnte begrænsninger ikke er påkrævet efter international ret, f.eks. i forbindelse med søulykker. Dette vil være i overensstemmelse med international ret. Ændringen medfører ikke en ændring i praksis, men det sikres, at forsvarsministerens indgrebsbeføjelser ikke begrænses unødigt.

Der sondres ikke i § 26, *stk. 1*, mellem danske og grønlandske skibe, og udenlandske skibe, men bestemmelsen skal fortsat anvendes i overensstemmelse med lovforslagets § 3, *stk. 1*, nr. 3, hvoraf det fremgår, at lovforslagets bestemmelser kun gælder for udenlandske skibe, i det omfang det er foreneligt med international ret.

Det følger af bestemmelsens *stk. 2*, at der er adgang til at fotografere, kopiere eller medtage dokumenter samt andre genstande uden vederlag. Der skal udleveres en kvittering for de medtagne genstande. Ved benyttelsen af denne adgang, skal myndighederne altid overholde

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

Det fremgår af bestemmelsens *stk. 3*, at undersøgelserne ikke må medføre unødvendige forsinkelser for skibet, ligesom de ikke må medføre unødvendige udgifter.

Det er vigtigt at understrege, at adgang og undersøgelser i medfør af denne bestemmelse altid har et andet formål end fastsættelse af straf.

#### *Til § 27*

Lovforslagets § 27 omhandler miljø- og fødevareministerens indgrebsbeføjelser. En lignende bestemmelse findes ikke i havmiljøanordningen.

Efter havmiljøanordningens § 29, stk. 1, kan forsvarsministeren forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der er sket eller er fare for forurening m.v. Efter bestemmelsens stk. 3 kan miljø- og fødevareministeren træffe yderligere foranstaltninger ved situationer, der kan medføre alvorlig skade på havmiljøet. I overensstemmelse med den danske havmiljølov (§§ 42 a og 43) foreslås det med lovforslaget, at miljø- og fødevareministerens hjemmel til at foretage indgreb indsættes i en selvstændig bestemmelse. Dette gøres for at tydeliggøre de forskellige myndigheders adgang til at meddele påbud eller forbud ved forurening eller fare for forurening.

Miljø- og fødevareministerens indgrebsbeføjelser, herunder beføjelsen til at udstede påbud eller forbud, foreslås indsat i lovforslagets § 27. Til forskel fra forsvarsministerens indgrebsbeføjelser, jf. lovforslagets § 28, foreslås det, at miljø- og fødevareministerens indgrebsbeføjelser også finder anvendelse ved luftforurening.

Ved bestemmelsen *stk. 1* foreslås det, at miljø- og fødevareministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, hvis der fra skibet er sket eller er fare for udtømmning eller udledning, som er i strid med loven eller regler fastsat i medfør heraf, eller omfattes af lovens § 43, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet eller af luften.



I bestemmelsens *stk. 2* foreslås det, at miljø- og fødevareministeren kan træffe yderligere foranstaltninger end de i *stk. 1* nævnte, hvis dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre alvorlige skader for havmiljøet eller betydelig luftforurening. Ved yderligere foranstaltninger forstås f.eks. påbud om omgående fjernelse af vragedelene eller destruktion af lasten. Denne bestemmelse forudsættes alene at kunne anvendes i helt ekstraordinære situationer, jf. ordlyden »betydelig luftforurening« og »alvorlige skader for havmiljøet.

Det følger af *stk. 3*, at beslutningen om forbud eller påbud efter *stk. 1* og *2* snarest muligt skal meddeles føreren af skibet eller ejeren eller brugeren af skibet. Meddelelsen kan ske mundtligt, men skal snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt med oplysninger om de vilkår, hvorunder frigivelsen kan finde sted. Se endvidere bemærkningerne til lovforslagets § 28, *stk. 3*.

Det foreslås i *stk. 4*, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til at offentliggøre oplysninger om et skibs tilbageholdelse, herunder om navnet på skibets klassifikationsselskab og begrundelsen for tilbageholdelsen. Denne offentliggørelse kan ske digitalt. Det foreslåede *stk. 4* svarer til § 29, *stk. 5*, i havmiljøanordningen.

Forbud eller påbud efter lovforslagets § 27 vil kunne påklages til Ankenævn for Søfartsforhold, jf. lovforslagets § 39 og bemærkningerne hertil.

#### *Til § 28*

Lovforslagets § 28 omhandler forsvarsministerens indgrebsbeføjelser og svarer til havmiljøanordningens § 29. Som anført under bemærkningerne til lovforslagets § 27, foreslås det at adskille reglerne om forsvarsministerens og miljø- og fødevareministerens indgrebsbeføjelser i to selvstændige bestemmelser. Dette gøres for at tydeliggøre de forskellige myndigheders adgang til at meddele påbud eller forbud ved forurening eller fare for forurening. Dette er i overensstemmelse med den danske havmiljølov, hvor miljø- og fødevareministerens indgrebsbeføjelser er indeholdt i § 42 a, og forsvarsministerens indgrebsbeføjelser er indeholdt i § 43.

Med *stk. 1* foreslås det, at forsvarsministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, hvis der er sket eller er fare for udtømning eller udledning, som er i strid med loven eller regler fastsat i medfør heraf, eller omfattes af lovens § 43, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet. Bestemmelsen giver således forsvarsministeren mulighed for at foretage indgreb (forbud eller påbud) over for skibe, hvor det er nødvendigt for effektivt at begrænse og bekæmpe forurening eller for at hindre en truende forurening. Eksempelvis i tilfælde af en grundstødning kan føreren af skibet pålægges at tømme særligt udsatte lastrum, før skibet forsøges bragt flot eller forbyde, at et

sådan forsøg gøres, indtil der er tilstrækkelig slæbebådsassistance, og det nødvendige bekæmpelsesmateriel er bragt frem.

Det foreslåede *stk. 2* giver forsvarsministeren mulighed for at træffe yderligere foranstaltninger end de i *stk. 1* nævnte, hvis dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre alvorlige skader på havmiljøet. Ved yderligere foranstaltninger forstås f.eks. påbud om omgående fjernelse af vragsdelene eller destruktion af lasten. Denne bestemmelse forudsættes fortsat alene at kunne anvendes i helt ekstraordinære situationer, jf. ordlyden ”alvorlige skader for havmiljøet”.

Det følger af *stk. 3*, at beslutningen om forbud eller påbud efter *stk. 1* og *2* snarest muligt skal meddeles føreren af skibet eller ejeren eller brugeren af skibet. Meddelelsen kan ske mundtligt, men skal snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt med oplysninger om de vilkår, hvorunder frigivelsen kan finde sted. Til forskel fra havmiljøanordningens § 29, *stk. 4*, hvor beslutningen om forbud eller påbud skal meddelelse skriftligt eller telegrafisk, giver den foreslåede bestemmelse adgang til at meddelelsen kan ske mundtligt. Det vil typisk være vanskeligt inden for rimelige tidsrammer at skulle overlevere et skriftligt påbud eller forbud til et skib, som befinder sig på havet, når den hændelse, som udløser udstedelsen af påbuddet eller forbuddet, indtræder. En typisk situation vil f.eks. være, at et skib er grundstødt, hvilket kan medføre et behov for et hurtigt påbud om ikke at iværksætte et forsøg på at bringe skibet flot, førend passende beredskabsforanstaltninger kan iværksættes. Jo hurtigere et påbud gives, desto hurtigere kan en forurening eller en fare herfor begrænses. Et påbud eller forbud kan således meddeles mundtligt, men skal så snarest efterfølgende meddeles skriftligt. Med skriftlig meddelelse forstås også f.eks. telefax og e-mail og andre moderne kommunikationsmidler.

I bestemmelsens *stk. 4* foreslås det, at forsvarsministeren kan bemyndige Naalakkersuisut til at udøve beføjelserne i *stk. 1*. Bestemmelsen kan f.eks. anvendes, hvor der opstår behov for, at Naalakkersuisut håndterer sager, der primært ligger inden for søterritoriet, men som har berøring med området uden for søterritoriet, og hvor Naalakkersuisut spiller en central rolle i håndteringen af sagen.

Forbud eller påbud efter lovforslagets § 28 vil kunne påklages til Ankenævn for Søfartsforhold, jf. lovforslagets § 39 og bemærkningerne hertil.

#### *Til § 29*

Efter lovforslagets § 29 kan miljø- og fødevareministeren efter forhandling med forsvarsministeren fastsætte nærmere regler om anvendelsen af §§ 27 og 28.

Formålet med denne bemyndigelse er at kunne tydeliggøre og afgrænse, hvornår henholdsvis miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren foretager indgreb ved overtrædelse af loven eller regler udstedt i medfør heraf. Der vil kunne fastsættes regler om udøvelsen af

beføjelserne, herunder hvilke typer af overtrædelser der kan føre til tilbageholdelse af et skib, og hvilke momenter der indgår i vurderingen af, om et skib skal tilbageholdes.

Det forventes ikke, at bemyndigelsen udnyttes ved lovens ikrafttræden, men bemyndigelsen er indsat for at kunne fastsætte nærmere regler, såfremt det på et senere tidspunkt findes, at der er et behov herfor. Det skal bemærkes, at den tilsvarende mulighed for fastsættelse af nærmere regler efter havmiljølovens § 43 b tilsvarende endnu ikke er udnyttet.

#### *Til § 30*

Lovforslagets § 30 svarer til havmiljøanordningens § 31, dog med visse ændringer. Den foreslåede bestemmelse omhandler udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, som kan pålægges ejere af de pågældende skibe og luftfartøjer.

Det foreslås i *stk. 1*, at, hvis der er sket eller er fare for udtømning, som er i strid med loven eller regler fastsat i medfør heraf, eller som omfattes af § 43, og dette medfører udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, skal sådanne udgifter for alle rimelige forholdsregler bæres af skibets eller luftfartøjets ejere. Bestemmelsen medfører, at ejere af skibe og af luftfartøjer ifalder objektivt ansvar, såfremt der er sket eller er fare for udtømning, som er i strid med loven eller regler fastsat i medfør heraf eller som omfattes af § 43, og dette medfører udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger. Det er uden betydning, om der faktisk er sket udtømning, ligesom det er uden betydning, om der er sket indberetning af hændelsen.

Bestemmelsen må ses som et supplement til sølovens §§ 183 og 191, hvor der er fastsat objektivt ansvar for enhver forureningsskade forårsaget af henholdsvis bunkerolie og anden mineralsk olie. Disse regler gennemfører de internationale konventioner, som også gælder for Grønland, om ansvar fra forurening med henholdsvis bunkersolie og olie, der transporteres som last. Disse regler kan sætte begrænsninger for hvilke krav, der kan gøres gældende overfor ejerne af skibene. Det tilsvarende gælder for skader omfattet af konventionen om transport af farlige og forurenende stoffer (HNS-konventionen), når Danmark og Grønland måtte beslutte ratifikationer heraf.

Den foreslåede bestemmelse finder ikke anvendelse, såfremt det godtgøres, at hændelsen er en følge af de i sølovens §§ 184 eller 192 nævnte årsager, herunder krig eller handlinger foretaget af tredjemand med forsæt. Endvidere finder sølovens regler om ansvarsfrihedsgrunde og begrænsninger af erstatningsbeløbets størrelse m.v. anvendelse på forureningsskader, der er omfattet af søloven. Søloven er sat i kraft for Grønland ved anordning nr. 8 af 15. januar 1996, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 5.6.

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

Det foreslås i bestemmelsens *stk. 2*, at forsvarsministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om de nævnte udgifter i *stk. 1*, som skibets eller luftfartøjets ejere skal afholde.

Forsvarsministeren kan endvidere pålægge ejeren af et skib eller et luftfartøj at stille sikkerhed for udgifterne og bestemme, at skibet skal tilbageholdes, indtil denne sikkerhed er stillet, jf. det foreslåede *stk. 3*.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne i afsnit 5.6. om miljøberedskabet.

### ***Til kapitel 14***

#### ***Til § 31***

Lovforslagets § 31 svarer til havmiljøanordningens § 32 med visse ændringer og omhandler tilsyn med overholdelsen af bestemmelserne i dette lovforslag og de regler, som fastsættes i medført heraf.

Det fremgår af § 31, *stk. 1*, at miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren fører tilsyn med overholdelsen af bestemmelserne i loven og de regler, der fastsættes i medfør af loven. Beføjelsen til at føre tilsyn med lovforslaget og bestemmelser udstedt i medfør heraf er, ligesom efter havmiljøanordningen, tillagt både miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren. Den foreslåede bestemmelse medfører ikke en forpligtelse for miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren til at føre tilsyn med hinandens beføjelser og forpligtelser efter loven. Tilsyn efter lovforslaget er nærmere beskrevet i de almindelige bemærkninger i afsnit 5.3.

Bestemmelsen giver adgang til rutinemæssig stikprøvekontrol i tilfælde, hvor der ikke foreligger nogen mistanke om ulovlige forhold. Tilsynsbeføjelsen begrænses dog af havretskonventionens regler om indgreb over for udenlandske skibe, jf. artikel 220, der alene tillader indgreb over for udenlandske skibe ved begrundet mistanke om overtrædelse af relevant forskrift. Der ses derfor ikke at være adgang til tilfældige stikprøvekontroller i forhold til udenlandske skibe. Der henvises i øvrigt til afsnit 4.2 i de almindelige bemærkninger vedrørende havretskonventionen.

Såfremt der er rimelig grund til mistanke om et strafbart forhold, skal bestemmelsen i den foreslåede § 50 anvendes. § 50 omhandler ransagning i sager om overtrædelse af loven eller regler fastsat i medfør heraf, hvorefter ransagningen skal ske i henhold til reglerne om ransagning i retsplejeloven for Grønland. Den foreslåede bestemmelse i § 31 kan således ikke (uden samtykke) bruges, hvis der er rimelig grund til mistanke om et strafbart forhold, medmindre indgrebet foretages for at tilvejebringe oplysninger til brug for behandlingen af andre spørgsmål end fastsættelse af straf.

Det foreslås i bestemmelsens *stk. 2*, at miljø- og fødevarerministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, som af disse ministre er bemyndiget dertil, mod behørig legitimation uden retskendelse har adgang til skibe med henblik på at udøve tilsynsbeføjelsen efter *stk. 1*.

Det følger af bestemmelsens *stk. 3*, at der er adgang til at foretage undersøgelser, udtage prøver, fotografere, kopiere eller medtage dokumenter og medtage andre genstande uden vederlag. Der skal udleveres en kvittering for medtagne genstande.

Adgangen giver bl.a. mulighed for at forlange at få adgang til skibets papirer, ligesom der kan udtages prøver. Vedrørende fjernelse af genstande m.v. henvises til bemærkningerne til den tilsvarende adgang i lovforslagets § 26, *stk. 2*, herunder om proportionalitetsprincippet og vurderingen af indgrebets nødvendighed.

Tilsynet efter *stk. 1* må ikke medføre unødvendige forsinkelser for skibet, ligesom det ikke må medføre unødvendige udgifter, jf. det foreslåede *stk. 4*.

#### *Til § 32*

Lovforslagets § 32 omhandler fastsættelse af regler om udøvelse af tilsynsvirksomhed. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i havmiljøanordningen, men en lignende bestemmelse findes i den danske havmiljølovs § 45 c.

Den foreslåede bestemmelse bemyndiger miljø- og fødevarerministeren til efter forhandling med forsvarsministeren at fastsætte nærmere regler om udøvelse af tilsynsvirksomheden.

Hører tilsynsmyndigheden ikke under miljø- og fødevarerministeren, udarbejdes de nærmere regler i samarbejde med den pågældende minister, hvorunder tilsynsvirksomheden hører.

Der henvises i denne forbindelse til afsnit 5.3.2 og afsnit 5.5.2 i de almindelige bemærkninger.

#### *Til § 33*

Det følger af lovforslagets § 33, at miljø- og fødevarerministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, der af disse ministre er bemyndiget dertil, skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning.

En tilsvarende bestemmelse findes ikke i havmiljøanordningen, men en tilsvarende bestemmelse findes i den danske havmiljølovs § 45 b.

Udgangspunktet i den foreslåede bestemmelse er, at miljø- og fødevarerministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, som af disse ministre er bemyndiget dertil, skal sikre en effektiv håndhævelse af loven og regler fastsat i medfør heraf. Den foreslåede bestemmelse indeholder dog mulighed for at undlade at behandle forhold, som efter en konkret vurdering må betragtes som værende af bagatelagtig karakter.

Adgangen til at undlade at behandle forhold efter bestemmelsen gælder både, hvor miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren eller den myndighed, som af disse myndigheder er bemyndiget dertil, selv bliver opmærksom på forhold, og hvor der er modtaget en klage over forhold.

### *Til kapitel 15*

#### *Til § 34*

Lovforslagets § 34 svarer til havmiljøanordningens § 33 med visse ændringer. Til forskel fra den gældende bestemmelse i havmiljøanordningen indeholder den foreslåede bestemmelse ikke mulighed for bemyndigelse til Naalakkersuisut. Baggrunden for dette er, at den foreslåede lov på nuværende tidspunkt ikke indeholder beføjelser, som ville være hensigtsmæssige at kunne delegere til Naalakkersuisut.

Det foreslås efter *stk. 1*, at miljø- og fødevareministeren kan bemyndige en under ministeriet oprettet statslig myndighed eller efter forhandling med vedkommende minister, andre statslige myndigheder til at udøve de beføjelser, der er tillagt miljø- og fødevareministeren i denne lov. Miljø- og fødevareministeren foreslås således at have adgang til at delegere sine beføjelser i loven til enhver myndighed inden for ministeriets administrative hierarki uanset myndighedens placering i det administrative hierarki. Endvidere vil miljø- og fødevareministeren kunne delegere sine beføjelser til andre statslige myndigheder efter forhandling med vedkommende minister. Delegationen kan alene ske til andre statslige myndigheder. Der kan således ikke efter denne bestemmelse ske delegation til private virksomheder m.v.

Bestemmelsen forventes bl.a. at blive brugt til at bemyndige Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning til at varetage opgaver efter reglerne om behandling af ballastvand, herunder beføjelsen til at udstede dispensationer fra krav om behandling af ballastvand. Ligesom efter havmiljøanordningen, forventes der ligeledes at ske bemyndigelse til Arktisk Kommando for så vidt angår modtagelse af indberetninger i henhold til loven.

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

I den foreslåede bestemmelses *stk. 3* bemyndiges miljø- og fødevareministeren til at fastsætte regler om udøvelsen af de beføjelser, der delegeres fra miljø- og fødevareministeren til en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister. Bestemmelsen omhandler de tilfælde, hvor ministeren benytter adgangen til at delegere til andre statslige myndigheder uden for Miljø- og Fødevareministeriet. I disse tilfælde foreligger der ikke et over-/underordningsforhold mellem miljø- og fødevareministeren og den pågældende

myndighed, men miljø- og fødevareministeren bevarer sine beføjelser, herunder instruktionsbeføjelsen, i forhold til de delegerede opgaver, idet myndigheden på det delegerede område funktionelt vil høre under miljø- og fødevareministeren.

#### *Til § 35*

Lovforslagets § 35 giver miljø- og fødevareministeren mulighed for at autorisere klassifikationsselskaber. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i havmiljøanordningen, men en lignende bestemmelse findes i den danske havmiljølovs § 48 a.

I *stk. 1* foreslås det, at miljø- og fødevareministeren bemyndiges til på nærmere angivne vilkår at autorisere klassifikationsselskaber til på ministerens vegne at udstede certifikater og foretage syn på skibe, herunder foretage undersøgelser og prøvetagning på skibe. Autoriseringen vil vedrøre forhold, der er omfattet af loven, herunder også regler fastsat i medfør af loven. Autoriserede klassifikationsselskaber kan således på vegne af ministeren udstede certifikater og foretage syn med hensyn til alle forhold omfattet af loven.

Med bestemmelsens *stk. 2* foreslås det, at miljø- og fødevareministeren ikke er ansvarlig for fejl begået af de i *stk. 1* nævnte klassifikationsselskaber. Med bestemmelsen tilsigtes at skabe en klar retstilstand, hvor miljø- og fødevareministeren ikke er ansvarlig for fejl begået af klassifikationsselskaberne. Såfremt miljø- og fødevareministeren derimod selv begår fejl i forbindelse med udstedelse og fornyelse m.v. af autorisationerne, kan miljø- og fødevareministeren ifalde erstatningsansvar efter dansk rets almindelige erstatningsregler.

Af den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* fremgår, at miljø- og fødevareministeren ikke er forpligtet til selv at udstede certifikater og udføre syn, der er omfattet af en autorisation, som er udstedt i medfør af *stk. 1*. Miljø- og fødevareministeren har dog til enhver tid mulighed for at udføre syn og udstede certifikater, uanset at der er sket autorisation af klassifikationsselskaber efter *stk. 1*. Dette forventes imidlertid kun at ske, hvor der er særlig grund hertil, f.eks. med henblik på at bevare og udbygge erfaring og kompetence inden for området. Det foreslåede *stk. 3* indebærer endvidere, at ministeren kan henvise skibe til at få foretaget syn og udstedt certifikater hos klassifikationsselskaberne inden for de områder, hvor selskaberne er autoriserede til at udføre opgaverne på miljø- og fødevareministerens vegne.

I *stk. 4* foreslås, at miljø- og fødevareministeren kan indgå aftale om begrænsning af den autoriseredes ansvar for skader, der indtræffer på grund af simpel uagtsomhed under udførelsen af de opgaver, som autoriseringen omfatter. Der findes en lignende bestemmelse i § 22, *stk. 4*, i anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs. Bestemmelsen giver mulighed for erstatningsmæssig begrænsning (simpel uagtsomhed) med hensyn til mulige skader forårsaget af de autoriserede klassifikationsselskaber. Bemyndigelsen er nødvendig, da det kunne tænkes, at klassifikationsselskaber på grund af risikoen for erstatningsansvar ikke ville ønske at indgå aftale om autorisering. Bemyndigelsen vil dog alene blive anvendt, såfremt det skønnes formålstjenligt.

Bestemmelsens *stk. 5* giver miljø- og fødevarerministeren adgang til at tilbagekalde en autorisation givet efter *stk. 1*, hvis de vilkår, der er stillet til autorisationen, ikke overholdes. Med bestemmelsens gøres det klart, at miljø- og fødevarerministeren kan tilbagekalde en autorisation, hvis vilkårene for autorisationen ikke overholdes.

#### *Til § 36*

Lovforslagets § 36 er svarende til § 41 i havmiljøanordningen.

Det foreslås i § 36, at tilladelser meddelt i henhold til loven til hver en tid kan ændres eller tilbagekaldes, når hensynet til beskyttelsen af havmiljøet gør det fornødent. Ændringen eller tilbagekaldelsen af tilladelsen kan ske, når det er nødvendigt under henvisning til beskyttelse af havmiljøet.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at tidligere meddelte tilladelser kan tages op til ny vurdering i lyset af f.eks. ny viden om visse stoffers indvirkning på havmiljøet eller indgåelse af internationale aftaler, der berører indholdet af en tidligere meddelt tilladelse. Bestemmelsen giver mulighed for enten at ændre en tilladelse eller helt at tilbagekalde den. Dog vil en ændring af en tilladelse, som kan accepteres af begge parter, som alt overvejende hovedregel være at foretrække fremfor tilbagekaldelse. Det følger af almindelige forvaltningsretlige regler, at tilbagekaldelse kan ske uden erstatning.

Myndighederne skal så vidt muligt sikre sig, at tilbagekaldelsen eller ændringen af en tilladelse sker med en passende frist og så god tid som muligt. Længden af fristen fastsættes efter en konkret vurdering og vil bl.a. afhænge af, hvilken type aktivitet, der er tale om, og baggrunden for ændringen eller tilbagekaldelsen af tilladelsen. Hvis der er tale om væsentlige hensyn, såsom skade på miljøet eller menneskers sundhed, vil der kunne være tale om en kort frist eller i særlige situationer helt at undlade at give en frist.

#### *Til § 37*

Lovforslagets § 37 svarer til havmiljøanordningens § 34.

Efter den foreslåede bestemmelse skal afgørelser efter loven meddelelse skriftligt til adressaten.

Udgangspunktet er således, at afgørelsens adressat skriftlig skal have meddelelse om en afgørelse. Bemærk dog, at der i lovforslagets findes særlige regler i indgrebsbestemmelserne i lovens kapitel 13, hvorefter påbud eller forbud i særlige tilfælde kan meddeles mundtligt, men snarest efterfølgende skal meddeles skriftligt. Der henvises til bemærkningerne til §§ 27 og 28.

#### *Til § 38*



Lovforslagets § 38 angiver, hvilke oplysninger en afgørelse, der kan påklages, skal indeholde. Bestemmelsen svarer til havmiljøanordningens § 35 dog med visse ændringer. Det fremgår bl.a. af havmiljøanordningens § 35, at afgørelser skal oplyse datoen for klagefristens udløb, og at klagen skal være modtaget senest ved klagefristens udløb.

I den foreslåede bestemmelse fremgår det, at afgørelser, der kan påklages, skal oplyse datoen for klagefristens udløb og i øvrigt indeholde oplysning om, at afgørelsen kan påklages skriftligt, og til hvem klagen skriftligt skal påklages. Det vurderes unødvendig, at afgørelsen både skal oplyse datoen for klagefristens udløb, og at klagen skal være modtaget senest ved klagefristens udløb, idet dette vurderes indeholdt i oplysningen om datoen for klagefristens udløb.

Der tilsigtes således ikke indholdsmæssige ændringer i forhold til den tilsvarende bestemmelse i havmiljøanordningen.

#### *Til § 39*

Lovforslagets § 39 svarer til havmiljøanordningens § 36 med visse ændringer. Klageadgangen efter havmiljøanordningens § 36 blev ændret ved anordning nr. 212 af 23. marts 2005, således at klager skal ske til Ankenævnet for Søfartsforhold. Ankenævnet er nedsat af erhvervs- og vækstministeren, og ankenævnets forretningsorden er fastsat i bekendtgørelse nr. 1121 af 19. september 2013 om forretningsorden for Ankenævnet for Søfartsforhold.

Det skal bemærkes, at klage over forbud eller påbud efter lovforslagets §§ 27 eller 28 ikke har opsættende virkning, jf. § 5 i bekendtgørelse nr. 1121 af 19. september 2013 om forretningsorden for Ankenævnet for Søfartsforhold. Det følger endvidere af § 5, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1121 af 19. september 2013 om forretningsorden for Ankenævnet for Søfartsforhold, at Ankenævnets afgørelser ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed, men at sagen af hver af parterne kan indbringes for domstolene.

Det følger af lovforslagets § 39, *stk. 1*, at klager over forbud eller påbud efter lovforslagets §§ 27 og 28 kan påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold, der er nedsat i henhold til lov om skibes sikkerhed.

I forslagens *stk. 2* er det anført, at Ankenævnet for Søfartsforhold i forbindelse med behandling af en klage efter *stk. 1* indhenter en udtalelse om sagen fra en af miljø- og fødevareministeren udpeget sagkyndig.

Det foreslås i *stk. 3*, at et forbud eller påbud efter lovens §§ 27 og 28 kan påklages af afgørelsens adressat. Klageadgangen for afgørelser om påbud eller forbud foreslås således begrænset til adressaten for afgørelsen, idet det skønnes, at det alene er adressaten, der vil have en interesse i at påklage en afgørelse om forbud eller påbud. Den tilsvarende bestemmelse er indeholdt i havmiljøanordningens § 37.

Det foreslås i *stk. 4*, at en klage efter *stk. 1* skal være indgivet inden 4 uger fra afgørelsens meddelelse. Udløber klagefristen på en lørdag eller en helligdag, herunder søndag, forlænges klagefristen til den følgende hverdag. Klagen skal indsendes til Ankenævn for Søfartsforhold,

### *Til kapitel 16*

#### *Til § 40*

Lovforslagets § 40 omhandler udledninger i forbindelse med forureningsbekæmpelse og videnskabelig forskning i forureningsbekæmpelse og svarer til § 38 havmiljøanordningen.

Det foreslås i bestemmelsens *stk. 1*, at udtømning i havet af stoffer eller materialer med henblik på videnskabelig forskning i forureningsbekæmpelse eller med henblik på at bekæmpe forurening af havet ikke må findes sted uden tilladelse fra miljø- og fødevarerministeren, som forud indhenter udtalelse fra Naalakkersuisut. Tilladelsen kan tillige gives af de kompetente myndigheder i en stat, der har tiltrådt konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen).

Den foreslåede bestemmelse medfører, at lovens udtømningskriterier ikke finder anvendelse på udledning af stoffer eller materialer, der sker med henblik på videnskabelig forskning i forureningsbekæmpelse eller for at bekæmpe forurening af havet. Dette er også overensstemmende med MARPOL-konventionens artikel 2.3 og lovens § 4, *stk. 3*, idet udledningen har andet formål end bortskaffelse. En sådan udledning kan dog kun finde sted, efter miljø- og fødevarerministeren har givet tilladelse hertil efter forud at have indhentet udtalelse fra Naalakkersuisut.

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

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

#### *Til § 41*

Lovforslagets § 41 svarer til § 39 i havmiljøanordningen.

Det foreslås i § 41, at miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, i hvilken form oplysninger, som kan kræves i medfør af loven, eller regler, der fastsættes i medfør af loven, skal indsendes.

Bestemmelsen skal forstås som en generel hjemmel for miljø- og fødevareministeren til at foreskrive, i hvilken form oplysninger, der kan kræves efter loven og regler, der fastsættes i medfør af loven, skal indsendes.

#### *Til § 42*

Lovforslagets § 42 svarer til § 40 i havmiljøanordningen med de nødvendige tilpasninger på baggrund af de foreslåede regler om ballastvand, jf. kapitel 6, og Grønlands Selvstyres overtagelse af råstofrelaterede havmiljøforhold, jf. afsnit 3 i de almindelige bemærkninger

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at hvis der i loven eller i regler, der fastsættes i medfør af loven, stilles krav om anvendelse af bestemte systemer og anlæg, skal disse være godkendt, for så vidt angår danske og grønlandske skibe af erhvervs- og vækstministeren eller den, som ministeren bemyndiger dertil. For så vidt angår udenlandske skibe skal godkendelse ske af de kompetente myndigheder i en stat, der har tiltrådt konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen).

På baggrund af indførelsen af reglerne om ballastvand, som er indeholdt i lovforslagets kapitel 6, indeholder den foreslåede bestemmelse dog en undtagelse, idet typegodkendelsen af et anlæg til behandling af ballastvand sker efter særlige regler, jf. lovforslagets § 15, stk. 3 og 4, og § 17. Undtagelsen vedrørende godkendelse af ballastvandanlæg i lovforslagets § 16, stk. 3 og 4, og § 17 er indsat for at tydeliggøre, at et anlæg til behandling af ballastvand skal godkendes af de myndigheder, der er nævnt i de foreslåede bestemmelser, og ikke automatisk af erhvervs- og vækstministeren.

#### *Til § 43*

Lovforslagets § 43 svarer til havmiljøanordningens § 42, men omfatter ikke råstofområdet, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 3.

Det foreslås i § 49, *stk. 1*, at kapitel 2-10 og regler fastsat i medfør heraf ikke finder anvendelse, når udtømmning eller dumpning sker for at redde menneskeliv eller af hensyn til skibes eller luftfartøjers sikkerhed. Bestemmelsen medfører, at en række af lovforslagets bestemmelser ikke vil finde anvendelse, når udtømmning eller dumpning sker i en nødsituation, hvor handlingen foretages for at redde menneskeliv eller af hensyn til skibets eller luftfartøjets sikkerhed. Således må der godt udtømmes eller dumpes i strid med lovens kapitel 2-10 for at redde menneskeliv eller af hensyn til skibets eller luftfartøjets sikkerhed.

Efter det foreslåede *stk. 2* gælder denne undtagelse tilsvarende, når udflydning skyldes skade på skibet, skade på skibets udstyr eller uundgåelig lækage. Dette forudsætter dog, at der, efter

at skaden eller lækage er blevet konstateret, er iagttaget alle rimelige forholdsregler for at undgå eller formindske udflydning. Undtagelsen finder dog ikke anvendelse, såfremt ejeren, brugeren eller føreren af skibet eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste, har handlet forsætligt eller burde have forudset skaden.

En lignende force-majeure-bestemmelse findes bl.a. i MARPOL-konventionens bilag I, artikel 4, samt ballastvandkonventionens regel A-3.

Endvidere gøres der undtagelse i tilfælde af en hændelige søulykke under forudsætning af, at alle rimelige forholdsregler til begrænsning af skaden iagttages. Undtagelsen finder ikke anvendelse, såfremt der f.eks. foreligger fortsæt eller uforsvarlig handlemåde fra skibets besætning, eller såfremt skibet ikke har være sødygtigt, behørigt udrustet eller bemannet.

#### *Til § 44*

Lovforslagets § 44 indeholder en bemyndigelse for miljø- og fødevareministeren til at fastsætte regler om kundgørelse og oversættelse af internationale vedtagelser og specifikationer. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i havmiljøanordningen, men en lignende bestemmelse findes i den danske havmiljølovs § 58 b.

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

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

Den foreslåede bestemmelses *stk. 2* indebærer, at miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, hvorledes oplysning om de internationale vedtagelser og tekniske specifikationer, der undtages fra indførelse i Lovtidende, jf. *stk. 1*, kan fås. Det forudsættes, at det i hvert enkelt tilfælde vil blive overvejet, på hvilken måde oplysning om indholdet af forskrifterne mest hensigtsmæssigt kan gives.

Den foreslåede bestemmelses *stk. 3* indebærer, at miljø- og fødevareministeren efter en konkret vurdering kan bestemme, at internationale vedtagelser og tekniske specifikationer inden for lovens område skal være gældende, uanset at de ikke foreligger på dansk. Her tænkes primært på internationale vedtagelser og tekniske specifikationer fra FN's internationale søfartsorganisation, IMO. Disse internationale vedtagelser og tekniske specifikationer er rettet til skibsfartserhvervet og henvender sig til en meget begrænset, professionel brugerkreds inden for den internationalt orienterede del af søfartsbranchen og de hertil tilknyttede erhverv, f.eks. klassifikationsselskaber,

skibsmæglere, speditører og afskibere. En lignende bestemmelse findes i § 17, stk. 6, i lov om sikkerhed til søs, som administreres af Søfartsstyrelsen.

### *Til kapitel 17*

#### *Til § 45*

Den foreslåede bestemmelse indeholder foranstaltninger for overtrædelse af loven.

Det foreslås i *stk. 1, nr. 1*, at der ved overtrædelse af følgende af lovens bestemmelser kan idømmes foranstaltning i form af bøde, medmindre højere sanktion er forskyldt efter anden lovgivning:

- § 16, stk. 1, hvoraf det fremgår, at udtømning af ballastvand kun må finde sted i overensstemmelse med reglerne i kapitel 6 og regler fastsat i medfør af dette kapitel.
- § 20, stk. 1, hvoraf det fremgår, at dumpning af stoffer eller materialer ikke må finde sted, og § 20, stk. 2, der fastslår, at det ikke er tilladt med henblik på dumpning, at overlade stoffer eller materialer til transport eller at transportere eller indlaste dem, medmindre der er udstedt tilladelse efter § 20, stk. 3.
- § 21, stk. 1, som forbyder afbrænding af stoffer eller materialer, og § 21, stk. 3, der fastslår, at det ikke er tilladt med henblik på afbrænding efter stk. 1 at overlade stoffer eller materialer til transport eller at transportere og indlaste dem,
- § 40, stk. 1, hvorefter udtømning i havet af stoffer eller materialer med henblik på videnskabelig forskning i forureningsbekæmpelse eller på at bekæmpe forurening af havet ikke må finde sted uden tilladelse.

Det foreslås i *stk. 1, nr. 2*, at der kan idømmes foranstaltning i form af bøde, medmindre højere sanktion er forskyldt efter anden lovgivning, ved tilsidesættelse af vilkår efter § 20, stk. 3, vedrørende tilladelse, som kan indeholde vilkår, til dumpning af optaget havbundsmaterialer og dumpning af fisk og fangst, og efter § 40, stk. 1, udtømning i havet af stoffer eller materialer med henblik på videnskabelig forskning i forureningsbekæmpelse eller på at bekæmpe forurening af havet ikke må finde sted uden tilladelse, som kan indeholde vilkår.

Det foreslås i *stk. 1, nr. 3*, at der kan idømmes foranstaltning i form af bøde, medmindre højere sanktion er forskyldt efter anden lovgivning, hvis personen undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter §§ 27 og 28, der vedrører henholdsvis miljø- og fødevareministerens beføjelser til at forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, jf. lovforslagets § 27, og forsvarsministerens tilsvarende beføjelser indeholdt i lovforslagets § 28.

Det foreslås i *stk. 1, nr. 4*, at der kan idømmes foranstaltning i form af bøde, medmindre højere sanktion er forskyldt efter anden lovgivning, ved at modvirke undersøgelse efter § 26, der giver forsvarsministeren eller den myndighed, som ministeren bemyndiger dertil, og politiet adgang til uden retskendelse at foretage undersøgelser af et skib, der er nødvendige for

at forhindre eller bekæmpe forurening af havet, eller at modvirke tilsyn efter § 31, stk. 2, som giver miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren, eller den myndighed, der af disse ministre er bemyndiget dertil, og politiet uden retskendelse adgang til skibe med henblik på at udøve tilsynsbeføjelsen efter § 31, stk. 1.

Det foreslås i *stk. 1, nr. 5*, at der kan idømmes foranstaltning i form af bøde, medmindre højere sanktion er forskyldt efter anden lovgivning, ved at modvirke tilbageholdelse efter § 30, stk. 3, hvorefter forsvarsministeren kan pålægge ejeren af et skib at stille sikkerhed for de i § 30, stk. 1, nævnte udgifter og kan bestemme, at skibet skal tilbageholdes, indtil sikkerhed er stillet.

Efter det foreslåede *stk. 2* vil overtrædelse m.v. af de i *stk. 1* nævnte bestemmelser kunne medføre idømmelse af andre foranstaltninger efter kriminalloven for Grønland, såfremt der foreligger skærpende omstændigheder, dvs. hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen enten er voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor, eller at der er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel, herunder besparelser, for den pågældende selv eller andre.

Det fremgår dog af det foreslåede *stk. 3*, at *stk. 2* ikke finder anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe. Dette er i overensstemmelse med havretskonventionens artikel 230, stk. 1, som fastslår, at overtrædelser begået i den eksklusive økonomiske zone af udenlandske fartøjer alene kan pålægges pengebøder.

#### *Til § 46*

Lovforslagets § 46 svarer til havmiljøanordnings § 44.

Efter den foreslåede *stk. 1*, kan der i de regler, der fastsættes i medfør af loven, fastsættes sanktioner for overtrædelse af reglerne efter samme principper som for overtrædelse af selve loven. Udgangspunktet er idømmelse af bøde for overtrædelse af regler, der fastsættes i henhold til følgende bestemmelser:

- § 6, stk. 2, som indeholder bemyndigelse til at fastsætte særlige regler til beskyttelse af havmiljøet i et særligt havområde.
- § 7, stk. 2, som indeholder bemyndigelse til at fastsætte særlige regler til beskyttelse af havmiljøet i isdækkede havområder.
- § 9, som indeholder bemyndigelse til at fastsætte regler om udtømning af olie og olieholdigt ballastvand fra olietankskibe og andre skibe. Se endvidere *stk. 2* i forhold til fastsættelse af bøde ved ulovlig olieudtømning efter § 9.
- § 11, som indeholder bemyndigelse til at fastsætte regler om klassifikation af flydende stoffer, som transporteres i bulk, samt regler om transport og udtømning af disse stoffer.
- § 12, som indeholder bemyndigelse til at fastsætte regler om losning og udtømning af tankskyllevand.

- § 13, som indeholder bemyndigelse til at fastsætte regler om transport af stoffer og materialer i emballeret form, containere m.v.
- § 14, som indeholder bemyndigelse til at fastsætte regler om klassificering af faste stoffer, som transporteres i bulk, samt regler om, at stoffer, der er skadelige, ikke må udtømmes eller kun udtømmes på særlige betingelser.
- § 16, stk. 2-4, hvorefter der i henhold til stk. 2 kan fastsættes regler om udtømning af ballastvand, herunder regler om udtømning af ballastvand, herunder regler om udskiftning og behandling af ballastvand. Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om dispensation fra krav om udtømning samt regler om, at gennemførelse af undersøgelser af risici, herunder omfanget og indholdet af sådanne undersøgelser, jf. § 16, stk. 3. Efter § 16, stk. 4, kan der fastsættes regler om udpegning af udskiftningsområder.
- § 18, stk. 2, som indeholder bemyndigelse til at fastsætte regler om udtømning af kloakspildevand.
- § 19, som indeholder bemyndigelse til at fastsætte regler om udtømning af affald, herunder levnedsmiddelsaffald.
- § 20, stk. 4, som indeholder bemyndigelse til at fastsætte regler om dumpning af optaget havbundsmateriale og dumpning af fisk og fangst.
- § 21, stk. 4, som indeholder bemyndigelse til at fastsætte regler om bortskaffelse af normaldriftsaffald fra skibe ved afbrænding.
- § 22, som indeholder bemyndigelse til at fastsætte regler om særlige foranstaltninger, herunder krav til brændstof, om bord i skibe med henblik på begrænsning af luftforurening, jf. stk. 1. Endvidere kan der fastsættes regler om, at virksomheder, der sælger eller leverer brændstof til skibe, for egen regning skal indhente, opbevare og udlevere dokumentation for mængde og sammensætning af det brændstof, de sælger eller leverer til skibe, jf. stk. 2.
- § 24, som indeholder bemyndigelse til at fastsætte regler om indberetning og tilvejebringelse af oplysninger fra myndigheder og fysiske eller juridiske personer til brug for vurdering af forhold, der reguleres efter loven, jf. stk. 1. Efter stk. 2 kan der i regler fastsat i medfør af stk. 1 fastsættes regler om, at indberetning skal ske til de i henhold til internationale aftaler kompetente udenlandske myndigheder.
- § 25, som indeholder bemyndigelse til at fastsætte regler om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord i skibe og om etablering af en ordning for modtagelse, opbevaring og videresendelse af sådanne oplysning, jf. stk. 1. Efter stk. 2 kan der fastsættes regler om forhold, som afskiberen skal overholde ved transport af farligt eller forurenende gods om bord på skibe.
- § 41, som indeholder bemyndigelse til at fastsætte regler om, i hvilken form oplysninger, som kan kræves i medfør af loven eller regler, der fastsættes i henhold til loven, skal indsendes.

I henhold til det foreslåede *stk. 2* skal der ved overtrædelse af lovens § 9 udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af olie. Et rederi vil kunne spare betydelige beløb ved ulovlig bortskaffelse af olie. Afleveringsomkostningerne og særligt tidsbesparelsen

ved ikke at anvende modtageanlæg, men i stedet at holde skibet i drift, kan have stor økonomisk betydning.

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

Udtømninger over 10.000 liter vil typisk ske i forbindelse med ulykker, der i visse tilfælde vil være omfattet af strafundtagelsesbestemmelsen i lovforslagets § 43. Skulle der ske en udledning i denne størrelsesorden, som ikke er omfattet af § 43, herunder f.eks. en bevidst eller uagtsom udledning, findes det nødvendigt, at bøderne er tilsvarende høje. Med henblik på den generelle præventive effekt vurderes der således også at være et behov for, at bødestørrelsen ved større udledninger øges, dog ikke nødvendigvis proportionalt stigende som ved de mindre udslip.

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

Efter det foreslåede *stk. 3* kan overtrædelse af reglerne nævnt i *stk. 1* medføre idømmelse af andre foranstaltninger efter kriminalloven for Grønland, såfremt der foreligger skærpende omstændigheder, dvs. hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen enten er voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor, eller der er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel, herunder besparelser, for den pågældende selv eller andre.

Det fremgår dog af det foreslåede *stk. 4*, at *stk. 3* ikke finder anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe. Dette er i overensstemmelse med havretskonventionens artikel 230, *stk. 1*, som fastslår, at overtrædelser begået i den eksklusive økonomiske zone af udenlandske fartøjer alene kan pålægges pengebøder.

#### *Til § 47*

Med bestemmelsen i § 47 foreslås det, at der for overtrædelser m.v. som omhandlet i § 45, nr. 1-3, samt for overtrædelser af regler fastsat i medfør af § 9, §§ 11, 13-14, 18-19, § 21, *stk. 4*, § 22, § 24, *stk. 1*, finder påtale ikke sted, når der er forløbet 5 år efter lovovertrædelsens ophør.



Ved bestemmelsen indføres en påtalefrist på 5 år for overtrædelse af de nævnte bestemmelser i loven. En sådan særlig påtalefrist findes ikke i havmiljøanordningen, men påtalefrister efter havmiljøanordning følger de almindelige regler i kriminallov for Grønland. Disse frister er beskrevet i de almindelige bemærkninger afsnit 5.9.

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

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

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

#### *Til § 48*

Forslaget til § 48 omhandler bødeansvar for juridiske personer og svarer til havmiljøanordningens § 45, dog med en sproglig forenkling.

Såfremt en overtrædelse af loven eller regler fastsat i medfør af loven er begået af et selskab m.v. (juridisk person), kan bødeansvaret efter kapitel 5 i kriminallov for Grønland pålægges selskabet.

Det fremgår direkte af havmiljøanordningens § 45, at hvis overtrædelsen er begået af Grønlands Selvstyre, en kommune eller et kommunalt fællesskab, kan der ligeledes pålægges selvstyret, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar. Dette videreføres ikke i den foreslåede bestemmelses ordlyd, da det allerede følger af bestemmelsen. Der tilsigtes således ikke indholdsmæssig ændring i forhold til havmiljøanordningen.

Den foreslåede bestemmelse sikrer mulighed for en klar ansvarsplacering også i de tilfælde, hvor en juridisk person eller en offentlig myndighed er involveret i lovovertrædelsen. I sådanne sager følges reglerne i kriminallov for Grønlands kapitel 5.

#### *Til § 49*

Det foreslås i § 49, at forsvarsministeren eller den, som ministeren bemyndiger dertil, i tilfælde, hvor der er begrundet mistanke om, at et udenlandsk skib, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, har overtrådt denne lov eller regler fastsat i medfør heraf, eller den gældende havmiljøregulering på søterritoriet, kan anmode skibet om at give oplysninger vedrørende skibets identitet og registreringshavn, skibets sidste og næste anløbshavn og andre

relevante oplysninger, som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted.

En tilsvarende bestemmelse findes ikke i havmiljøanordningen, men en lignende bestemmelse findes i den danske havmiljølovs § 62 a. Den almindelige ulovbestemte adgang til at foretage anrøb berøres ikke af den foreslåede bestemmelse, jf. afsnit 5.5 i de almindelige bemærkninger.

Som beskrevet i de almindelige bemærkninger afsnit 5.5., gælder den foreslåede bestemmelse også i den situation, hvor der er begrundet mistanke om, at et udenlandsk skib har overtrådt havmiljøreguleringen gældende på søterritoriet (dvs. den grønlandske havmiljøregulering) og derefter sejler ud i den eksklusive økonomiske zone, hvor nærværende lovforslag finder anvendelse.

Den foreslåede bestemmelse bygger på havretskonventionens artikel 220, stk. 3. I havretskonventionens artikel 220, stk. 3, fremgår det, at der skal foreligge ”åbenbar grund” til at antage, at et fartøj har begået en overtrædelse, hvilket i lovforslaget er anført som ”begrundet mistanke”.

Anmodningen om at afgive oplysninger omfatter oplysninger om skibets identitet, herunder dets registreringshavn, sidste og næste anløbshavn og andre relevante oplysninger, som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted. ”Andre relevante oplysninger” kan for eksempel være:

- En be- eller afkræftelse fra skibets kaptajn om, hvorvidt olien i hans kølvand stammer fra hans skib eller ej,
- oplysning om, hvor og hvornår skibet sidst har bunkret, herunder oplysninger om bunkringstypen, eller
- i hvilken havn skibet sidst har afleveret olieaffald, herunder hvornår og hvor meget.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 50, stk. 4, hvorefter manglende efterlevelse af anmodningen, eller hvor oplysningerne åbenlyst afviger fra den faktiske situation, sammen med en række yderligere betingelser, kan begrunde ransagning af skibet.

Anmodningen sker som led i en kriminalretlig forfølgning, idet der skal foreligge en begrundet mistanke om, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt lovforslagets bestemmelser eller regler udstedt i medfør heraf. I overensstemmelse med den europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6 (lov nr. 285 af 29. april 1992 om inkorporering af Den Europæiske Menneskerettighedskonvention er sat i kraft for Grønland ved anordning nr. 814 af 18. september 2001), der blandt andet indeholder et forbud mod selvinkriminering, er skibets pligt til at give oplysninger, som kan have betydning for bedømmelsen af et muligt strafbart forhold, ikke strafsanktioneret.

*Til § 50*

Efter lovforslagets § 50 finder ransagningsbestemmelserne i retsplejeloven for Grønland anvendelse ved ransagninger i sager om overtrædelse af loven eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, der sker som led i kriminalretlig forfølgning. Bestemmelser vedrørende ransagning findes i kapitel 36 i retsplejeloven for Grønland.

Det fremgår af den foreslåede bestemmelses *stk. 1*, at ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelser i loven eller regler fastsat i medfør af loven, der sker som led i kriminalretlig forfølgning, skal finde sted i overensstemmelse med reglerne om ransagning i retsplejeloven for Grønland i sager, som efter loven kan medføre andre foranstaltninger efter kriminallov for Grønland.

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

Det følger af det foreslåede *stk. 3*, at ransagning i sager om ulovlig udtømning af ballastvand eller brug af et ikke funktionsdygtigt anlæg til behandling af ballastvand, jf. lovens kapitel 6, eller ulovlig udledning til luften, jf. regler fastsat i medfør af § 22, kan udføres af miljø- og fødevarerministeren eller den, som ministeren bemyndiger dertil efter reglerne om ransagning i retsplejeloven for Grønland.

Det foreslåede *stk. 4* indeholder nærmere regler for ransagning af udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone. Det er en betingelse for ransagning efter *stk. 1* og *2*, at der foreligger begrundet mistanke, jf. dog *stk. 5*. Efter det foreslåede *stk. 4, nr. 1*, kan der ske ransagning, når der er begrundet mistanke om, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt loven eller regler fastsat i medfør heraf, hvorved der er sket en betydelig udtømning eller udledning til luften, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet eller af luften, og skibet endvidere har afslået at afgive oplysninger som nævnt i lovens § 49, eller de af skibet afgivne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation.

For at kunne ransage udenlandske skibe, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, og som mistænkes for at have overtrådt lovens bestemmelser eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, skal mistanken således være begrundet. Kravene til at foretage ransagning over for udenlandske skibe er således skærpet i forhold til kravet om mistanke over for grønlandske og danske skibe, hvor der alene skal være tale om, at skibet ”med rimelig grund er mistænkt”, jf. § 410 i retsplejeloven for Grønland.

Derefter er det en betingelse, at der ved overtrædelsen af loven eller regler fastsat i medfør heraf, er sket en betydelig udtømning til havet eller udledning til luften, som allerede har medført eller som truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet eller af luften. Begreberne ”betydelig udtømning” og ”væsentlig forurening” må i den konkrete situation underkastes en helhedsvurdering. Der er alene tale om en retlig vurdering og ikke en miljøfaglig vurdering, hvorfor en beslutning om ransagning ikke skal afvente en undersøgelse af miljøpåvirkningen, da muligheden for at foretage indgreb dermed som oftest vil være forspildt.

Som sidste betingelse skal skibet ydermere have nægtet at give oplysninger om dets identitet m.v., jf. lovforslagets § 49, eller også skal de afgivne oplysninger åbenlyst afvige fra den faktiske situation.

En lignende bestemmelse findes i den danske havmiljølovs § 63, stk. 3. Bestemmelsen bygger på havretskonventionens artikel 220, stk. 5.

Havretskonventionen stiller krav om overtrædelse af eller begrundet mistanke om overtrædelse af ”internationale regler og normer med henblik på forebyggelse, begrænsning og kontrol af forurening fra fartøjer eller de love og forskrifter, som denne stat har udstedt i overensstemmelse med og til gennemførelse af sådanne regler og normer”. Dette betyder, at udenlandske skibe, der mistænkes for i den eksklusive økonomiske zone at have overtrådt rent nationale regler, der ikke har afsæt i internationale regler om havmiljøforurening, ikke kan ransages, førend skibet anløber en havn.

På baggrund af den særlige kompetencefordeling af havmiljøområdet ved Grønland, dvs. grønlandsk kompetence på det grønlandske søterritorium og dansk kompetence i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, kan der opstå særlige problemstillinger i forhold til skibe, der overtræder havmiljøreguleringen i det ene havområde, og efterfølgende sejler ind i det andet havområde, som beskrevet nærmere i de almindelige bemærkninger afsnit 5.5. Således foreslås det i stk. 4, nr. 2, at der efter samme betingelse som beskrevet i stk. 4, nr. 1 kan ske ransagning af et udenlandsk skib, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, når der er begrundet mistanke om, at skibet på søterritoriet har overtrådt den der gældende havmiljøregulering, hvorved der er sket betydelig udtømning eller udledning til luften, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet eller luften, og at skibet har afslået at give oplysninger som nævnt i lovforslagets § 49, eller såfremt de af skibet givne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation. Bestemmelsen forventes således hovedsageligt anvendt efter anmodning fra de grønlandske myndigheder, der er ansvarlige for havmiljølovgivningen på søterritoriet, ligesom efterforskningen primært bør ske efter den for søterritoriet gældende havmiljølovgivning.

Det foreslåede *stk. 5* medfører, at begrænsningerne i håndhævelsen over for udenlandske skibe i det foreslåede *stk. 4* dog ikke gælder, såfremt flagstaten for det udenlandske skib giver samtykke til at fravige dette. Der er her tale om et almindeligt anerkendt internationalt

princip, hvorefter den stat, hvori skibet er registreret (flagstaten), har mulighed for at fraskrive sig den beskyttelse, som skibet måtte have efter henholdsvis national eller international ret. Flagstatens samtykke kan enten foreligge som samtykke i en konkret situation eller som et generelt samtykke, f.eks. for bestemte skibe eller for bestemte situationer.

Det foreslåede *stk. 6* medfører, at begrænsningerne i håndhævelsen over for udenlandske skibe i det foreslåede *stk. 4* ikke finder anvendelse, såfremt skibet i et isdækket område med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser fastsat i medfør heraf, eller den gældende havmiljøregulering på søterritoriet, hvor der er sket en betydelig udtømning, som har medført eller truer med at medføre alvorlig skade på havmiljøet. Denne undtagelse bygger på havretskonventionens artikel 234, som omhandler isdækkede havområder. Efter lovforslaget foreslås det i § 7, at miljø- og fødevareministeren kan udpege et havområde som et isdækket havområde, hvori der kan fastsættes særlige regler til beskyttelsen af havmiljøet i de isdækkede områder. Det foreslåede *stk. 6* er således et eksempel på sådanne særlige regler, som vil finde anvendelse i et isdækket område, når der sker udpeging efter lovforslagets § 7. Havretskonventionens artikel 234 giver staten ret til at fastsætte og håndhæve ikke-forskelsbehandlende love og forskrifter til forebyggelse, begrænsning og kontrol af havforurening fra fartøjer i isdækkede områder, jf. de almindelige bemærkninger i afsnit 4.2. og afsnit 5.5.

Bestemmelsens *stk. 7* omhandler forfølgelse *in continenti*. Såfremt det udenlandske skib forfølges i umiddelbar forlængelse af overtrædelsen fra ét havområde til et andet havområde, der ligger længere væk fra den grønlandske kyst, finder de betingelser for ransagning anvendelse, som gælder i det havområde, hvor forfølgelsen blev iværksat. Forfølgelse *in continenti* (hot pursuit) er et almindeligt anerkendt folkeretligt begreb, der er nærmere defineret i havretskonventionens artikel 111 og i 1958-konventionen om det åbne hav.

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

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

- Forfølgelsen skal være kontinuerlig og uafbrudt. Afbrydes den, kan den ikke genoptages. Forfølgelsen kan dog overtages af et andet skib eller fly end det, som indledte forfølgelsen, uden at forfølgelsen anses som afbrudt.
- Forfølgelsen *in continenti* kan først påbegyndes, efter at et synligt eller hørligt signal til standsning er afgivet i en afstand, som gør det muligt for det udenlandske skib at høre signalet. Det forfølgende skib eller luftfartøj skal derfor være i nærheden af det mistænkte skib.

- Retten kan kun udøves af krigsskibe eller militære luftfartøjer eller andre dertil bemyndigede skibe eller luftfartøjer, som er forsynet med ydre kendemærker, hvoraf det tydeligt fremgår, at de er i statstjeneste.

Det foreslås i *stk. 8*, at såfremt et kriminalretligt ansvar indtræder efter §§ 45 og 46, kan det pågældende skib tilbageholdes af tilsynsmyndigheden eller af politiet på tilsynsmyndighedens vegne, indtil bøder og sagsomkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Sker dette ikke senest 2 måneder efter sagens endelig afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet.

### *Til kapitel 18*

#### *Til § 51*

Det foreslås, at loven træder i kraft 1. januar 2018, jf. bestemmelsens *stk. 1*.

I *stk. 2* anføres, at loven ikke finder anvendelse for sager, der ved lovens ikrafttræden er under behandling. For sådanne sager finder de hidtil gældende regler anvendelse. Dette medfører, at eventuelle sager, der ved lovens ikrafttræden er under behandling, færdigbehandles efter havmiljøanordningens regler.

Ved lovens ikrafttræden ophæves havmiljøanordningen (anordning nr. 1035 af 22. oktober 2004 om ikrafttræden for Grønland af lov om beskyttelse af havmiljøet), jf. *stk. 3*.

Regler, der er fastsat i henhold til havmiljøanordningen (anordning nr. 1035 af 22. oktober 2004 om ikrafttræden for Grønland af lov om beskyttelse af havmiljøet), forbliver i kraft, indtil de afløses af regler fastsat i henhold til denne lov. Overtrædelse af reglerne sanktioneres efter de hidtil gældende regler, dvs. havmiljøanordningens, jf. *stk. 4*.

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

#### *Til § 52*

Ved lovforslaget udarbejdes der for første gang en selvstændig lov for Grønland. Den danske havmiljølov, jf. lovbekendtgørelse nr. 1616 af 10. december 2015 med senere ændringer, skal således ikke længere kunne sættes i kraft for Grønland ved en kongelig anordning.

I overensstemmelse hermed foreslås § 68, i den danske havmiljølov affattet således, at loven ikke finder anvendelse for Færøerne og Grønland, jf. den foreslåede bestemmelse.

Som konsekvens heraf ophæves § 68, stk. 2 og 3, idet disse ikke længere er relevante.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

### *Gældende formulering*

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

Stk. 2. For virksomhed omfattet af tilladelser til undersøgelse og udnyttelse af mineralske råstoffer i Grønland, herunder kulbrinter, varetages myndighedsbeføjelserne og -opgaverne i henhold til loven, bortset fra beføjelser til at fastsætte regler i henhold til loven, af Grønlands landsstyre. Grønlands landsstyre kan som led i den samlede myndighedsbehandling af råstofaktiviteter i Grønland, jf. lov nr. 335 af 6. juni 1991 om mineralske råstoffer m.v. i Grønland (råstofloven) og lov om kontinentalsoklen, jf. lovbekendtgørelse nr. 182 af 1. maj 1979, fravige bestemmelserne i loven eller regler udstedt i medfør heraf, hvor dette ikke strider mod internationale aftaler.

Stk. 3. Ved lovens ikraftsættelse for Grønland ophæves lov om foranstaltninger mod forurening af havet med olie, jf. lovbekendtgørelse nr. 134 af 28. marts 1978 og lov nr. 290 af 7. juni 1972 om foranstaltninger mod forurening af havet med andet end olie.

### *Lovforslaget*

#### § 1

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1616 af 10. december 2015 med senere ændringer, foretages følgende ændring:

1. § 68 affattes således:

»§ 68. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland. «