

2. Hovedelementer i lovforslaget

Der er en tæt sammenhæng mellem havmiljølovens regler om forebyggelse og forfølgelse af ulovlig olieudtømning og bestemmelserne om førelse af oliejournaler, som er indeholdt i lov om sikkerhed til søs. På denne baggrund og i overensstemmelse med arbejdsgruppens indstillinger omfatter lovforslaget således begge regelsæt.

Lovforslaget omfatter for begge de nævnte love forslag om administrative bøder, tilbageholdelsesadgang og vejledende bødeniveauer. Lovforslaget er i overensstemmelse med arbejdsgruppens indstillinger.

De nævnte beføjelser kan alene anvendes under hensyntagen til Danmarks internationale forpligtelser. Det skal her bemærkes, at Danmark endnu ikke har ratificeret FN's Havretskonvention, (der blev vedtaget i 1982, og som trådte i kraft den 16. november 1994), men har på sædvaneretligt grundlag anvendt og implementeret de fleste miljølaterede rammebestemmelser, navnlig ved oprettelse af en eksklusiv økonomisk zone i 1996 og håndhævelse af miljøforskrifter i denne zone i overensstemmelse med de i konventionen afspejlede folkeretlige regler. Arbejdsgruppens rapport indeholder en nærmere gennemgang af disse regler.

Lovforslaget vedrørende havmiljøloven omfatter ikke kun skibe, men også luftfartøjer og platforme, jf. havmiljølovens § 2.

Den administrative mulighed for at tilbageholde skibe kombineret med muligheden for at pålægge en administrativ bøde og forslaget om at hæve det eksisterende bødeniveau væsentligt vurderes samlet set som en betydelig styrkelse af håndhævelsesinstrumenterne til bekæmpelse af olieforureningen fra skibe.

Udformningen af lovforslagets bestemmelser om administrative bøder og administrativ tilbageholdelse ved overtrædelse af havmiljøloven og lov om sikkerhed til søs er inspireret af tilsvarende bestemmelser i lov nr. 281 af 12. maj 1999 om fiskeri og lov nr. 472 af 2. juli 1998 om jordbrugets anvendelse af gødning og om plantedække.

2.1 Tilsyn

Det almindelige tilsyn med overholdelsen af havmiljølovens regler om udtømning af olie i havet varetages i dag af Miljøstyrelsen i samarbejde med bl.a. Søværnets Operative Kommando, som foretager vurderingen af omfanget af en olieforurening, opsamler olieprøver til analyse og forestår kontakten til skibets kaptajn, samt Danmarks Miljøundersøgelser (DMU), som analyserer indsamlede olieprøver. Søfartsstyrel-

sen bistår miljømyndighederne i deres tilsynsopgaver. Tilsynet udøves bl.a. med hjemmel i havmiljølovens § 45, stk. 2, hvorefter tilsynsmyndigheden og politiet uden retskendelse har adgang til skibet, herunder til skibets papirer, med henblik på at udøve tilsynsbeføjelsen og udtage prøver for at påse overholdelsen af loven.

Den gældende havmiljølov indeholder i § 45, stk. 3 en bestemmelse, hvorefter tilsynsbeføjelserne under nærmere angivne omstændigheder kun kan udøves, når der foreligger begrundet mistanke om en lovovertrædelse. Denne formulering kan give anledning til betænkeligheder. Lovbestemmelsen omfatter efter sin ordlyd også - og måske især - efterforskning med henblik på strafferetlig forfølgning. Det generelle princip er, at egentlig strafferetlig efterforskning foretages af politiet i overensstemmelse med retsplejelovens regler. I overensstemmelse med arbejdsgruppens indstilling foreslås bestemmelsen derfor ophævet, jf. lovforslagets § 1, nr. 1.

Som led i tilsynet efter lov om sikkerhed til søs, jf. lovens kapitel 6, udøver Søfartsstyrelsen kontrol med danske skibes bygning, udstyr og drift, herunder skibenes tekniske indretninger mv. til beskyttelse af havet imod forurening. Søfartsstyrelsen udfører også stikprøvekontrol af udenlandske skibe, som anløber dansk havn. Dette sker som led i det såkaldte havnestatssamarbejde, men på en væsentlig mere summarisk måde, end ved flagstatskontrol, jf. herom nedenfor.

Hovedsigtet med tilsynet efter lov om sikkerhed til søs er, at kun de skibe, som er i forsvarlig stand, skal have lov til at sejle. Skibe, som ikke er i forsvarlig stand skal tilbageholdes, hvorved erhvervsvirksomheden i realiteten standses med betydeligt økonomisk tab til følge. Dette har en sådan præventiv effekt, at der inden for lovens område kun i mindre omfang er behov for strafferetlig forfølgning.

Danmark har siden begyndelsen af 1980'erne deltaget i det internationale samarbejde om havnestatskontrol af udenlandske skibe. Dette samarbejde er organiseret under Paris Mou (PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL), hvilket betyder, at 25% af de udenlandske skibe, som anløber en deltagerstats havne, skal kontrolleres. Kriterier for, hvilke skibe der skal underkastes kontrol, og fremgangsmåden i forbindelse med kontrollens udførelse, herunder dokumentgangen mv. er fastsat i Paris Mou samarbejdsaftalen og en række konventioner. Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under fællesska-