

bernes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt leve- og arbejdsvilkår om bord, som ændret senest ved Kommissionens direktiv 98/42/EF af 19. juni 1998, har gjort bestemmelserne i samarbejdsaftalen bindende for EU-medlemslandene. Det drejer sig også om procedurerne i forbindelse med kontrol og eventuel tilbageholdelse samt kvalifikationskrav til de personer, der må udføre kontrollen.

Udenlandske skibe, der ikke lever op til de internationale konventioners standard, tilbageholdes, såfremt fejlene indebærer fare for sikkerheden eller fare for forurening. Skibe, som mangler foreskrevne certifikater, tilbageholdes ligeledes.

Når der konstateres fejl, indberettes disse til den database, der er oprettet som led i samarbejdet om havnestatskontrol. Paris Mou'ets regler om udvælgelse af skibe indebærer, at skibe, som tidligere har fået konstateret fejl, samt skibe fra de flagstater, hvor der ofte er konstateret fejl, bliver kontrolleret hyppigt.

Kontrollen omfatter som udgangspunkt alene, om foreskrevne certifikater og dokumenter er til stede og gyldige, samt om skibets generelle tilstand er tilfredsstillende. Hvis dette ikke er tilfældet, følger det af samarbejdsaftalen og EU-direktivet, at søfartsmyndighederne skal foretage en mere detaljeret inspektion, der kan omfatte såvel skibets konstruktion og udrustning som operationelle forhold.

Kontrollen gennemføres, mens skibene er i havn. Søfartsstyrelsens tidsforbrug i forbindelse med kontrol om bord på de enkelte skibe er, når bortses fra transporttid til havnen, i almindelighed i størrelsesordenen ca. 2 - 3 timer for skibe, der ikke har fejl, som kan begrunde en tilbageholdelse.

Skibe, som passerer danske farvande uden at gå i havn, omfattes ikke af havnestatskontrollen. Da en række af de omkringliggende lande er med i samarbejdet, vil en stor del af disse skibe dog blive kontrolleret i de andre lande.

Kontrol af journalerne indgår som led i havnestatskontrollen. Denne omfatter imidlertid kun en kontrol af, hvorvidt de helt formelle bestemmelser om journalernes førelse er overholdt.

Er der en begrundet mistanke om, at skibet har forurennet, skal der i henhold til EU-direktivet foretages en udvidet inspektion. Denne inspektion omfatter bl.a. en grundig gennemgang af journalerne, ligesom mængden af olie og olieaffald mv. om bord sammenholdes med oplysningerne i journalerne. Den del af inspektionen, der sker med henblik på at kontrollere, om skibet har udledt olie, foretages inden for rammerne af

havmiljøloven. Søfartsstyrelsen yder bistand til den praktiske gennemførelse af kontrollen. De nærmere detaljer omkring myndighedernes samarbejde vil blive fastlagt i en samarbejdsaftale mellem Forsvaret, politiet og Søfartsstyrelsen. Den del af inspektionen, som vedrører skibets udstyr og udrustning m.v. foretages af Søfartsstyrelsen inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs.

Det internationale samarbejde om havnestatskontrollen, som foretages i medfør af lov om sikkerhed til søs, sigter ikke imod strafferetlig forfølgning af overtrædelser. De oplysninger og det dokumentationsmateriale, som tilvejebringes i forbindelse med kontrollen, vil således i almindelighed ikke være tilstrækkeligt til, at der kan gennemføres en straffesag.

2.2. Administrative bøder

2.2.3 Gældende ret

Som ansvarlig for håndhævelsen af havmiljøloven tager Miljøstyrelsen stilling til, om der er grundlag for, at en sag om et skibs udtømmning af olie i havet skal anmeldes til politiet. Denne vurdering indebærer bl.a. stillingtagen til, om bevisgrundlaget er tilstrækkeligt til at dokumentere, at et givent skib har udtømt olie ulovligt, herunder om der bør fremskaffes yderligere bevismateriale eventuelt gennem udenlandske myndigheder. Styrelsen vurderer i den forbindelse, om overtrædelsen må anses for at være begået forsætligt eller ved uagtsomhed. Endelig overvejer og anbefaler Miljøstyrelsen anklagemyndigheden en bødestørrelse. Herefter sendes sagen til politiet, som gennemgår sagen påny og tager stilling til, om der er grundlag for at rejse tiltale. Anklagemyndighedens vurdering heraf foregår ofte i tæt samarbejde med Miljøstyrelsen, da politiet/anklagemyndigheden ikke altid umiddelbart er i besiddelse af den miljøfaglige ekspertise, som er nødvendig for at kunne bedømme olieforureningssager.

Det samarbejde, der således finder sted mellem tilsynsmyndigheden/særmyndigheden og politiet, er sædvanlig ved særlovsovertrædelser. Samarbejdet indebærer, at en sag, før den bliver indbragt for retten, i princippet bliver vurderet mindst 2 gange, først af tilsynsmyndigheden og derefter af politiet/anklagemyndigheden. Det er herefter anklagemyndigheden, som vurderer, om der skal rejses tiltale. Det følger af retsplejelovens § 931, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, såfremt den sigtede erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til at betale en i anklagemyndighedens tilkendegivelse angivet bøde