

er lagret (f.eks. en »sort boks«) m.v. Der er derfor af samme grund som i nævnte lov behov for præcisering.

Ligesom på miljøbeskyttelseslovens område vil det ofte være sådan, at afgørelser må træffes på det foreliggende grundlag, som måske er ufuldstændigt, og hvor man i visse tilfælde af hensyn til miljøet må lade usikkerheden komme den ansvarlige til skade.

Således kan forsvarsministeren i henhold til havmiljølovens § 43 forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter, eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinier, hvis der er sket eller er fare for udledning fra skibet, eller træffe yderligere foranstaltninger end de nævnte, hvis dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre alvorlig skade for havmiljøet. Disse bestemmelser anvendes f.eks. i forbindelse med grundstødninger og kollisioner, og forsvaret udsteder i den forbindelse typisk forbud mod, at det grundstødte skib forsøger at komme fri af grunden, før et miljøskib er fremme, eller påbyder tømning af visse tanke med miljøskadelige produkter. Baggrunden for sådanne påbud eller forbud er typisk oplysninger indhentet om skibets last og bunkringsolie og dennes placering, skibets konstruktion og evt. konstaterede skader i forbindelse med grundstødningen eller kollisionen, andre oplysninger om situationen osv., jf. lovens § 38.

Hvis ejeren af et skib, uretmæssigt eller i henhold til lov om retssikkerhed, § 10 nægter at give ovenstående oplysninger efter § 38, forringes myndighedernes mulighed væsentligt for at vurdere situationen og den eventuelle. forureningsfare fra skibe. Det er ikke hensigten, at § 10 i lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter skal afskære tilsynsmyndighedens mulighed for at udstede de nødvendige påbud eller forbud til skibet. Der er således fortsat mulighed for at udstede påbud eller forbud til skibe for at forhindre eller begrænse en eventuel forurening fra skibet, ud fra et »worst case-scenarie«, selv om de nødvendige informationer til at bedømme risikoen præcist ikke er til rådighed for myndighederne, og det tilsvarende gælder i forhold til undersøgelser efter § 42. Dette ændrer selvfølgelig ikke på, at beslutningen altid skal opfylde proportionalitetsprincippet, og at der ikke må vælges en løsning, som myndigheden burde have kunnet se, var unødvendigt dyr, men hvis dette er opfyldt, kan udgifterne kræves erstattet efter § 44, også selv om der var tale om en § 10-situation.

I bemærkningerne til lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter er det anført, »at havmiljøloven giver

hjemmel til, at forsvarsministeren og miljøministeren eller den, de bemyndiger dertil, i tilfælde af olieudslip kan foretage tvangsindgreb efter retsplejelovens regler på skibe og platforme. Miljøministeren vil efter drøftelse med justitsministeren overveje, om der kan være anledning til at foreslå ændringer i havmiljøloven, som giver myndighederne mulighed for også i visse andre tilfælde at foretage tvangsindgreb på skibe mv., selv om betingelserne i lovforslagets § 9 ikke er opfyldt.«

Miljøstyrelsen vurderer, at der er behov for at udvide miljøministerens bemyndigelser til at foretage administrativ ransagning i olieudtømmingssager på platforme til også at omfatte sager om ulovlig kemikalieudtømning/udledning. Man vil ellers risikere, at man ikke kan gribe effektivt ind over for en ulovlig kemikalieudledning, hvis mistanken under et tilsynsbesøg bestyrkes i en sådan grad, at der er »rimelig grund til mistanke«, jf. § 9, fordi myndigheden i så fald kan være afskåret fra selv at sikre beviser m.v., og det er urealistisk at tilkalde politiet til platformen.

For så vidt angår skibe, har Forsvarsministeriet oplyst, at forsvarets eventuelle anvendelse af en ransagningsbeføjelse ved mistanke om ulovlig udledning af kemikalier fra et skib i den eksklusive økonomiske zone for det første forudsætter konkret mistanke mod skibet om, at der er foretaget en ulovlig udledning. Denne betingelse lader sig vanskeligt opfylde for så vidt angår flydende stoffer/kemikalier. I henhold til de nuværende bekendtgørelser om udledning af andre flydende stoffer end olie, må der på eksklusiv økonomisk zone udledes kemikalier m.v. i visse koncentrationer, hvis skibet holder en vis fart og er mere end 12 sømil fra kysten. Mistanke om ulovlig udledning af flydende stoffer/kemikalier opstår i forbindelse med, at nogen visuelt ser en stribe efter et skib (miljøfly, andre skibe m.v.). Da det ikke er muligt at vurdere ud fra visuelle observationer, om en synlig stribe efter skibet af kemikalier m.v. overskrider de tilladte koncentrationer, vil forsvaret aldrig kunne fastslå ud fra flyovervågning m.v., om der er tale om en ulovlig udledning, og betingelsen for at udføre en ransagning vil derfor ikke være opfyldt.

For det andet forudsætter boarding af et skib for ulovlig udledning af kemikalier m.v. på eksklusiv økonomisk zone, at der er tale om en »betydelig utømning« som har »medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havet«, jf. Havretskonventionens art. 220, nr. 5. Da det ikke er muligt ud fra visuelle observationer at fastslå, hvad det er for et stof et skib udleder (jf. at flydende stoffer kan være mere eller mindre skadelige, da der kan være tale om alt fra