

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

1.1. Baggrunden for forslaget

Der er flere eksempler på, at udtjente skibe bliver liggende i havnen uden nogensinde at blive fjernet (kondemnabile skibe). De kondemnabile skibe udgør en fare for blandt andet olieforurening af det omgivende miljø samtidig med, at de udgør et problem for havnedriften, idet de optager plads og tillige udgør en potentiel risiko for at synke på lavt vand. I sidste ende vil det være det offentlige eller ejerne af private havne, der skal betale for at få skibet eller vraget fjernet, såfremt omkostningerne til bortfjernelse ikke kan inddrives hos skibets ejer.

Grontmij|Carl Bro, i dag Grontmij A/S, har i foråret 2009 gennemført en besigtigelse og registrering af kondemnabile skibe i Nuuk. I Nuuks havne og ved øen Angissûnguaq blev der i 2009 registreret 26 kondemnabile skibe. I affaldshandlingsplanen fra 1996 var der i bilag 3 en oversigt over observerede kondemneringsmodne skibe i Aasiaat, Qaqortoq og Ilulissat. For disse byer var der observeret henholdsvis 26, 5 og 6, i alt 37 skibe uden angivelse af størrelsen, i alt 63 skibe i 2009, når de 26 skibe i Nuuk regnes med.

På baggrund af besigtigelsen i Nuuk, Aasiaat, Qaqortoq og Ilulissat samt oplysninger fra Grønlands Statistik vurderes det, at der i hele Grønland i 2009 findes omkring 70-100 kondemnabile skibe, og at der fremover vil tilgå 5-10 kondemnabile skibe pr. år for hele Grønland. På denne baggrund anslås der i 2017 på landsplan at være 110-140 kondemnabile skibe ved en vækst på 5 skibe om året og 150-180 kondemnabile skibe ved en vækst på 10 skibe om året.

Omkring 50 % af de besigtigede kondemnabile skibe i Nuuk er mindre træskibe mellem 10-20 BRT (Bruttoregisterton), 25 % af skibene er større træskibe mellem 25-100 BRT og 25 % af de kondemnabile skibe er større stålskibe mellem 100-400 BRT. Ved kortlægningen i Nuuk blev det konstateret, at en del af de registrerede skibe var sunket eller delvis sunket på lavt vand.

Den overvejende del af de kondemnabile skibe er fiskeskibe og trawlere, men der er ligeledes registreret et antal øvrige fartøjer som f.eks. lastskibe, slæbebåde og sandsugere. Hovedparten af de registrerede kondemnabile skibe er mellem 40 og 50 år gamle, mens enkelte skibe er endnu ældre.

Dette forslag til Inatsisartutlov sikrer hjemmel til at pålægge fjernelse af skibe eller vrage eller oprydning i havnene udover de tilfælde, hvor skibet eller vrage indebærer en risiko for forurening, jf. Inatsisartutlov om beskyttelse af miljøet.

Dette forslag til Inatsisartutlov har som formål at sikre bedre muligheder for at få dækket udgifterne ved fjernelse af skibe og vrage, der sker for den ansvarliges regning. Hermed mindskes risikoen for, at det offentlige eller et privat havneselskab skal betale eller, at skibet eller vrage bliver liggende.

Udover hjemmel til at pålægge fjernelse af skibe eller vrage i tilfælde, hvor skibet eller vrage kan forårsage fare eller skade, indeholder lovforslaget hjemmel til at pålægge fjernelse af skibet eller vrage, når skibet eller vrage er til ulempe, f.eks. æstetisk, eller hindrer trafikken for en anden aktivitet eller til gennemførelse af foranstaltninger i havne, f.eks. lægning af rørledning eller blot almindelig ryddeligholdelse.

At et skib eller vrage kan fjernes af æstetiske hensyn kendes f.eks. fra Norge, hvor Kystverket og kommunerne har hjemmel til at pålægge ejerne af skibe eller vrage at fjerne disse af æstetiske hensyn. Fjernelsen kan eventuelt ske som en selvhjælpshandling. Udgangspunktet i Norge er, at bortfjernelsen sker på ejerens regning, men bortfjernelsen kan også finansieres af offentlige midler.

Et vrage, som ingen tager ansvar for at fjerne, vil som alt overvejende hovedregel være en genstand, som nogen har skilt sig af med eller ønsker at skille sig af med. Vrage vil derfor være affald.

Selv om et skib er blevet til et vrage, tilhører det fortsat ejeren af skibet. Ejeren har ansvaret for at fjerne vrage, herunder til at bære omkostningerne herfor. Efter sædvane anses den ansvarlige for et skib eller en flydende genstand for at være den person, der har driftsansvar for skibet eller den flydende genstand. Ejeren vil som alt overvejende regel være ansvarlig, men andre kan efter omstændighederne tillige være ansvarlige.

2. Hovedpunkter i forslaget

2.1 Anvendelsesområde og definition

Lovforslaget regulerer skibe og vrage, der befinder sig i de grønlandske havne.

I § 4 defineres begreberne skib, vrage, havne og havnemyndighed. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 4.

Naalakkersuisut har i medfør af Inatsisartutlov om havne hjemmel til at delegere den lokale funktionelle havnemyndighed. Det er en bred bemyndigelse, hvor Naalakkersuisut kan delegere havnemyndigheden til private virksomheder som f.eks. Royal Arctic Line A/S og KNI

Pilersuisoq A/S, der har en uafhængig driftsmæssig status i forhold til Grønlands Selvstyre. Delegation kan tillige ske til andre private virksomheder, der har relevant kendskab til havne- og søfartsområdet.

Det har siden 1993 været praksis, at Royal Arctic Line A/S, Mittarfeqarfiit og KNI Pilersuisoq A/S har varetaget den lokale funktionelle havnemyndighed i Grønlands Hjemmestyrers havne. Driften af havneanlæggene og udøvelsen af den funktionelle havnemyndighed har siden da hvilet på aftaler indgået mellem Grønlands Hjemmestyre og de respektive virksomheder. Baggrunden for denne delegation har været, at særlige årsager talte herfor, især praktiske og ressourcemæssige forhold.

Der er i medfør af Inatsisartutlov om havne indført en hjemmel til, at kommunalbestyrelsen ved aftale kan delegere den lokale funktionelle havnemyndighed til et selskab, som er oprettet på privatretligt grundlag, og som har relevant kendskab til havne og søfartsområdet.

Naalakkersuisut kan i medfør af Inatsisartutlov om havne meddele tilladelse til anlæg, udvidelse og drift af privatejede havne, der anvendes til erhvervsmæssig ekspedition af gods, personer eller landinger af fisk. Indehaveren af tilladelsen er i medfør af Inatsisartutlov om havne havnemyndighed i de privatejede havne. For indeværende er der alene en privatejet havn, havnen i Nuuk, som er ejet af selskabet Sikuki Nuuk Harbour A/S. Hele selskabets aktiekapital er tegnet og berigtiget af Naalakkersuisut og selskabet ejes 100 % af Grønlands Selvstyre.

Havnemyndighedens opgaver i henhold til nærværende Inatsisartutlov er at udstede påbud om bortfjernelse af skibe og vrage, fjerne, bortskaffe eller tvangssælge skibe og vrage samt rejse erstatningskrav for omkostninger herved.

2.2 Bortfjernelse og afmærkning

Med kapitel 2 foreslås hjemmel til, at Havnemyndigheden af hensyn til fremkommelighed, tryk færdsel, æstetik, anden anvendelse eller forvaltning af havne kan påbyde den, der er ansvarlig for et skib eller vrage, der ligger i havn, at fjerne skibet eller vraget inden for en rimelig frist.

Havnemyndigheden kan ikke påbyde, at skibet eller vraget fjernes, hvis skibet eller vraget ligger i havn, som et naturligt led i den almindelige sejlads eller det er midlertidigt nødvendiggjort af force majeure. Ved force majeure forstås ekstraordinære omstændigheder, som skibets ejer eller den driftsansvarlige ikke har kontrol over, f.eks. en opstået brand om bord på skibet. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 5.

For at sikre sejladssikkerhed, skibets sikkerhed og miljøet er der indført hjemmel til, at Havnemyndigheden på den ansvarliges regning kan tage vare på skibet eller vraget, oplægge skibet eller vraget i havn eller lignende, foretage den nødvendige afmærkning på og uden for

skibet eller vraget samt udstyre skibet eller vraget med det nødvendige udstyr m.v, som skal til for at sikre sejladsikkerheden, skibets sikkerhed eller miljøet.

Grønlandske skibe registreres i Det Almindelige Skibsregister (DAS) eller Fartøjsfortegnelsen (FTJ). DAS føres centralt i Danmark af Søfartsstyrelsen. Fartøjsfortegnelsen for Grønland føres lokalt ved kommunerne. I Nuuk føres fartøjsfortegnelsen ved Søfartsstyrelsens regionskontor.

I DAS og FTJ registreres ejerforhold, navn, hjemsted og havnekendingsnummer. I DAS kan der endvidere registreres pantehæftelser. Alle grønlandske erhvervsskibe, herunder fiskeskibe, skal registreres.

For erhvervsskibe og fiskefartøjer gælder følgende regler:

- Alle erhvervsskibe skal optages i enten DAS eller FTJ.
- Erhvervsskibe med en bruttotonnage over 20 skal altid registreres i DAS.
- Erhvervsskibe med en bruttotonnage under 5 skal altid registreres i FTJ.
- Erhvervsskibe med en bruttotonnage mellem 5 og 20 kan vælge mellem de to registre, men skal i DAS, hvis der er pant involveret.

For fritidsskibe gælder følgende regler:

- Fritidsskibe med en bruttotonnage over 20 skal altid registreres i DAS.
- Fritidsskibe med en bruttotonnage på 5 eller derover, men under 20, kan på ejerens begæring registreres i DAS.

Joller, fritidsskibe og lignende med en bruttotonnage under 5 registreres ikke i noget register. Registrering af rettigheder eller forpligtelser over jolle, fritidsskib og lignende kan ske i personbogen for ejeren ved navn og personnummer. Det vil derfor ikke være muligt for Havnemyndigheden via register at identificere ejer eller rettighedshavere over skibe under 5 bruttotons, idet dette forudsætter, at ejerens navn allerede kendes.

Havnemyndigheden skal fremsende påbud om bortfjernelse af skib eller vrage til den, der er ansvarlig for skibet eller vraget. Som ovenfor anført registreres joller, fritidsskibe og øvrige skibe med en bruttotonnage under 5 ikke i noget register. Hertil kommer, at adresseændringer, ejerskab, mv. ikke altid er ajourført i DAS og FTJ. Havnemyndigheden vil derfor ikke altid kunne identificere den ansvarlige for skibet eller vraget.

Da manglende kendskab til den ansvarlige for et skib ikke skal kunne hindre processen med bortfjernelse af skibet eller vraget, er der foreslået hjemmel til, at Havnemyndigheden kan meddele påbud ved opslag på skibet eller vraget samt ved fremlysning i landsækkende avis, såfremt ejeren eller dennes opholdssted er ukendt.

For at sikre sejladsikkerhed, skibets sikkerhed og miljøet er der foreslået hjemmel til, at Havnemyndigheden på den ansvarliges regning kan tage vare på skibet eller vraget, oplægge skibet eller vraget i havn eller lignende, foretage den nødvendige afmærkning på og uden for skibet eller vraget samt udstyre skibet eller vraget med det nødvendige udstyr m.v., som skal til for at sikre sejladsikkerheden, skibets sikkerhed eller miljøet.

De grønlandske havne har pligt til at sikre plads for skibe eller vrag, som Havnemyndigheden fjerner. De udgifter, som Havnemyndigheden afholder til bortfjernelse og afmærkning kan inddrives hos den ansvarlige for skibet eller vraget.

2.3 Bortskaffelse og underretning

Med kapitel 3 foreslås hjemmel til, at Havnemyndigheden kan bortskaffe et værdiløst skib eller vrag.

Det er en forudsætning for bortskaffelsen, at Havnemyndigheden har indhentet en vurdering fra uafhængig vurderingsmand, hvoraf fremgår, at skibet eller vraget er værdiløst, eller at dets værdi ikke overstiger de skønnede salgsomkostninger.

Bortskaffelsen forventes som oftest at indebære ophugning eller anden form for destruktion, der forringer værdien for skibets ejer eller for eventuelle rettighedshavere. Idet dette har karakter af ekspropriation, foreslås der indsat en bestemmelse, hvorefter Havnemyndigheden skal underrette ejeren og eventuelle andre kendte rettighedshavere direkte eller ved opslag på skibet. Hvis direkte underretning ikke er mulig, skal afgørelsen om bortskaffelse af skibet fremlyses i landsdækkende avis, således såvel ejeren som eventuelle rettighedshavere kan varetage deres interesser, såfremt de ikke er enige i afgørelsen om bortskaffelse.

Et skib eller vrag må ikke bortskaffes, før fristen for at klage til Naalakkersuisut over Havnemyndighedens afgørelser og fristen for at indbringe den af Naalakkersuisut truffene afgørelse for Retten i Grønland er udløbet, jf. nærmere nedenfor under afsnit 2.5.

2.4 Tvangssalg

Med kapitel 4 foreslås hjemmel til, at Havnemyndigheden kan tvangssælge skibet eller vraget på offentlig auktion for den ansvarliges regning.

Det er den for skibet eller vraget ansvarlige, der hæfter for de omkostninger Havnemyndigheden har til at fjerne, tage vare på, afmærke eller tvangssælge skibet eller vraget.

Havnemyndighedens krav på omkostninger ved tvangssalg af skibet eller vraget er ikke tillagt søpanteret og skal derfor respektere eksisterende søpanterrettigheder og panterrettigheder. Det er efter bestemmelserne i sølovens § 76 alene tvangssalg, der afholdes i overensstemmelse med retsplejeloven, som kan indebære bortfald af udækkede panterrettigheder. På denne bag-

grund er det vurderingen, at tvangssalg af skibe og vrage skal ske i medfør af retsplejelovens regler for tvangssalg.

Med lovforslaget indføres en hjemmel til, at Havnemyndighedens beslutning om at tvangs-sælge skibet udgør et tvangsfuldbyrdsgrundlag, således Havnemyndigheden på baggrund af beslutningen om tvangssalg kan begære skibet eller vrage solgt gennem fogedretten.

Ved anvendelse af retsplejelovens regler skal køberen betale Havnemyndighedens omkostninger ved tvangssalget udover budsummen.

Den for skibet eller vrage ansvarlige hæfter for Havnemyndighedens omkostninger til eventuel bortfjernelse og afmærkning i medfør af kapitel 2.

2.5 Klage og sanktioner

Med kapitel 5 fastslås, at Havnemyndighedens afgørelser kan påklages til Naalakkersuisut samt, at afgørelser truffet af Naalakkersuisut kan indbringes for Retten i Grønland som 1. instans. Retsplejeloven for Grønland blev med virkning fra 1. juli 2014 ændret, således at alle civile sager skal indbringes for Retten i Grønland som 1. instans. Ændringen er dog tænkt som en midlertidig ændring, således at retsplejeloven ændres igen, når sagspakken i kredsretterne er nedbragt, hvorefter civile sager igen skal anlægges ved kredsretten som 1. instans. Det er vurderingen, at afgørelser i medfør af denne lov skal indbringes for Retten i Grønland som 1. instans. Det er derfor uafhængigt af retsplejelovens nuværende ordlyd foreslået, at Havnemyndighedens afgørelser skal indbringes for Retten i Grønland som 1. instans.

Den, som har en retlig interesse i sagen, kan indbringe en af Naalakkersuisut truffet afgørelse for Retten i Grønland. Ved retlig interesse forstås en individuel, væsentlig interesse i sagen. Dette indebærer, at den afgørelse retter sig til, kan indbringe den af Naalakkersuisut truffet afgørelse for Retten i Grønland, men også panthavere og andre rettighedshavere over skib eller vrage, vil kunne indbringe den af Naalakkersuisut truffet afgørelse for Retten i Grønland.

Fristen for at indbringe den af Naalakkersuisut truffet afgørelse for Retten i Grønland er 4 uger, fra afgørelsen er kommet frem til den pågældende eller fremlyst i landsdækkende avis.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Reglerne om anbragte og efterladte skibe vil kunne medføre udgifter til at fjerne sådanne skibe, herunder udgifter til oplægning i havn, eller til bortskaffelse. Grønlands Selvstyre og kommunerne kan i den sammenhæng blive påført udgifter, såfremt den ansvarlige for skibet ikke er i stand til at betale, eller såfremt der ikke kan søges fyldestgørelse i skibet, enten fordi dette ikke har nogen egentlig værdi, eller fordi eventuelle panthavere har fortrinsret til indtægter fra salg eller ophugning af skibet. Det understreges dog, at lovforslaget ikke i denne sammenhæng har nogen direkte eller automatiske udgifter, idet lovforslaget alene indfører bestemmelser, som giver mulighed for at iværksætte tiltag. I det omfang der ønskes gjort brug af

denne mulighed, skal der særskilt tages stilling til finansieringen heraf, og eventuelt søges midler hertil ved en særlig bevilling.

Det er vanskeligt at angive de nøjagtige omkostninger ved fjernelse og eventuel bortskaffelse af efterladte skibe eller vrage. Omkostningerne afhænger blandt andet af skibets eller vrages størrelse, type og tilstand.

Flere udenlandske firmaer fra f.eks. Danmark og Island har udtrykt interesse for at købe kondemnable stålskibe (100-400 BRT) for et symbolsk beløb med henblik på at fragte skibene til udlandet for ophugning. Gevinsten for disse firmaer er den pris, de kan få pr. kg stål og jern i skibet.

Grønlands Selvstyre har i 2013 fået et overslag på 175.000 kr. for bortfjernelse af et sunket fiskeskib på 22,2 bruttotons i Qeqertarsuaq. Overslaget omfatter alene bjærgning af skib, men ikke eventuel efterfølgende bugsering, stripping eller ophugning af skibet.

Af rapporten ”Forslag til bortskaffelse af kondemnable skibe i Grønland Lovgivning og metoder”, udarbejdet af Grøntmij|Carl Bro i 2009, i dag Grøntmij A/S, fremgår, at bortskaffelse af mindre kondemnable skibe under 10 BRT (Brutto Register tons) kan ske lokalt. Af afsnit 6.1 fremgår:

”Lystbåde, joller og mindre fartøjer under 10 BRT i træ eller glasfiber er håndterbare på land, og nedbrydningen kan foregå lokalt. Ophugning er relativt ukompliceret og vil kunne foregå ved, at fartøjet løftes på land og transporteres til en central ophugningsplads, f.eks. ved lossepladsen.

Som nævnt har det været almen praksis i Nuuk Kommune at anvise mindre kondemnable skibe, dvs. joller og lignende mindre end 10 BRT, til deponi ved Nuuk Imeq, da disse skibe qua deres størrelse kan ophugges og deponeres på jerndumpen eller brændes.”

Stripping (forbehandling)

Kondemnable skibe skal, uanset valg af endelig bortskaffelsesmetode, gennemgå en forbehandling. Denne forbehandling indebærer, at det kondemnable skib strippes for bestanddele, som kan udgøre en potentiel fare for det omgivende miljø eller medarbejdernes sundhed ved udførelse af eventuelle efterfølgende behandlingsprocesser.

Af rapporten ”Forslag til bortskaffelse af kondemnable skibe i Grønland Lovgivning og metoder”, udarbejdet af Grøntmij|Carl Bro i 2009, i dag Grøntmij A/S, fremgår af afsnit 6.2.3 om økonomi ved stripping:

”Det grønlandske firma Greenland Mining Services A/S har oplyst, at udgifterne til stripning af et gennemsnitligt skib på ca. 20 BRT vurderes at udgøre ca. 35.000 kr. ekskl. omkostninger til bortskaffelse af de enkelte materialedele.

Det danske ophugningsfirma Smedegaarden A/S oplyser, at det tager omkring en uge for 4 personer at gøre et stålskib på 200-300 BRT klar til f.eks. videre ophugning. Da stripning skal udføres af uddannet mandskab og med anvendelse af specialudstyr, vurderes omkostningerne at udgøre ca. 150.000 kr. ekskl. omkostninger til bortskaffelse af de enkelte materialedele.

Nuuk Værft har ved en efterfølgende henvendelse oplyst et tilsvarende prisniveau for stripning af hhv. et træskib på ca. 20-60 BRT og et stålskib på ca. 180 BRT.

Bortskaffelse af de enkelte materialedele til specialbehandling er for træskibe ca 20 BRT estimeret til 15.000 kr., mens bortskaffelse til specialbehandling for stålskibe på ca. 200 BRT er estimeret til ca. 30.000 kr.”

Ophugning

Ved ophugning af kondemnabile skibe større end ca. 10 BRT gennemføres en neddeling af skibene, og efterfølgende er det muligt at bortskaffe enkeltdelene på en miljømæssig forsvarlig måde.

Træ, glasfiber og plast fra skrog og aptering kan bortskaffes til forbrændingsanlæg. Maskinelementer som f.eks. motorer, spil og lignende vil, afhængig af stand, kunne genbruges direkte, mens øvrigt jern og metal fra skrog, skrueplade, rørsystemer mv. eventuelt kan sendes til genanvendelse i f.eks. Danmark, hvis genbrugsprisen og øvrige parametre gør dette økonomisk forsvarligt.

Af rapporten ”Forslag til bortskaffelse af kondemnabile skibe i Grønland Lovgivning og metoder”, udarbejdet af Grontmij|Carl Bro i 2009, i dag Grontmij A/S, fremgår af afsnit 6.3.2 om økonomi ved ophugning:

”Da skibenes tilstand og størrelse varierer betydeligt, er vurderingen af økonomien ved ophugning af skibe forbundet med stor usikkerhed.

Skibe af træ (10-100 BRT)

Ophugning af skibe af træ kan qua deres størrelse foregå på bedding. På baggrund af oplysninger fra Greenland Mining Services A/S vurderes det, at ophugning af et træskib på mellem 20-40 BRT vil udgøre ca. 225.000 kr.

Bortskaffelse af ophugningsmaterialer fra træskib på ca. 20 BRT til forbrænding er estimeret til ca. 30.000 kr. Prisen omfatter transport til forbrændingsanlæg, neddeling og affaldsgebyr. Dvs. ophugning af et træskib på ca. 20 BRT inkl. bortskaffelse af ophugningsmateriale vil udgøre ca. 255.000 kr.

Nuuk Værft A/S har efterfølgende oplyst, at prisniveauet for ophugning af træskib på ca. 10-100 BRT vil udgøre gennemsnitligt ca. 50.000 kr. (ca. 1-2 kr./kg) Dvs. at de samlede udgifter inkl. bortskaffelse af ophugningsmateriale vil udgøre i alt 80.000 kr.

Grønlands Selvstyre, Departementet for Indenrigsanliggender, Natur og Miljø [Tilføjelse: i dag Departementet for Natur og Miljø] har i juni 2008 indhentet tilbud på bortskaffelse af kutter placeret i bunden af Ndr. Isortoq-fjorden. Af tilbuddet fremgår det at selve bortskaffelsen, dvs. ophugningen, vil udgøre 150.000 kr.

Det betyder, at prisniveauet for ophugning af skib på ca. 20 BRT vil udgøre imellem 80.000-225.000 kr. inkl. bortskaffelse af ophugningsmateriale. Som en gennemsnitsbetragtning er ophugning af et træskib fastsat til 180.000 kr. inkl. bortskaffelse af ophugningsmateriale.

Det varierende prisniveau viser, at de estimerede omkostninger er behæftet med stor usikkerhed, og at en endelig prisfastsættelse først vil kunne ske ved egentlig udbud af en konkret opgave. Det samme gør sig gældende ved indhentning af priser på skrotning af skibe af stål, som fremgår af næste afsnit.

I stedet for at benytte bedding til ophugningen kan der etableres en ophugningsplads i nærheden af havnen. Investeringsudgifterne for en sådan er skønnet til 250-500.000 kr. Afskrivning af en sådan plads er ikke indregnet i ovenstående beløb.

Skibe af stål (100-400 BRT)

Ophugning af større skibe af stål kræver som beskrevet anvendelse af specialudstyr som f.eks. skrotsakse monteret på entreprenørmaskiner og dermed etablering af en ophugningsplads. Opgaven kan organiseres ved brug af eksternt udenlandsk firma, som medbringer relevant udstyr til udførelse af opgaven eller ved etablering af lokale anlæg inkl. indkøb af relevant udstyr.

På baggrund af oplysninger fra Smedegaarden A/S og Nakskov Havn vurderes det, at ophugning af et stålskib på ca. 200 BRT vil udgøre ca. 450.000 kr. Prisen er fastlagt under den forudsætning, at ophugningsopgaven forestås f.eks. én gang årligt af eksternt firma, som medbringer det relevante udstyr mv. Transport

af udstyret er ikke inkluderet i prisen. Transport af udstyr fra Danmark til Grønland vurderes at udgøre ca. 250.000 kr. tur/retur. Denne tillægsudgift skal fordeles i forhold til det antal stålskibe, som ophugges pr. gang.

Nuuk Værft har ved efterfølgende henvendelse oplyst, at de vurderer, at prisen ved ophugning af et stålskib på ca. 180 BRT vil udgøre ca. 340.000 kr. (ca. 1-2 kr./kg).

Bortskaffelse af ophugningsmaterialer fra stålskib på ca. 200 BRT til deponering på dump er estimeret til ca. 100.000 kr. I prisen er indeholdt udgifter til læsning, transport til dump og affaldsgebyr. Dvs. ophugning af et stålskib på ca. 200 BRT inkl. bortskaffelse af ophugningsmateriale i alt vil udgøre mellem 440.000-550.000 kr. Som en gennemsnitsbetragtning er ophugning af et stålskib fastsat til 500.000 kr. inkl. bortskaffelse af ophugningsmateriale.

Såfremt stål og metaller skal udskibes til oparbejdning i f.eks. Danmark, kan det forventes, at transportudgifterne vil udgøre minimum 800 kr. pr. ton. Dertil skal lægges eventuel yderligere transport til oparbejdningsanlæg. Økonomisk er det således kun rentabelt at transportere stål og andre metaller til oparbejdning i f.eks. Danmark, hvis prisen ved afsætning af oparbejdet metal til modtageranlæg udgør minimum ca. 1.000 kr. pr. ton.

Omkostninger ved etablering af et permanent ophugningsanlæg i Grønland

Der kan alternativt etableres et permanent ophugningsanlæg i Nuuk eller på en eller flere andre lokaliteter i Grønland.

Prisen for en passende hydraulisk saks til montering på en hydraulisk gravemaskine er ca. 1,5 mio. kr. Indkøb af en maskine til montering af en skrotsaks af denne størrelse koster omkring 3 mio. kr. Derudover vil det være nødvendigt med en mindre maskine, som foretager finere neddeling og sortering. Prisen for en sådan maskine inkl. grab, magnet og skrotsaks vil være omkring 3,5 mio. kr.

Oven i prisen skal regnes forsendelse, uddannelse af maskinførere i Danmark m.m.

Den samlede investeringsudgift vil derfor være følgende:

Etablering af ophugningsplads	0,5 mio. kr.
Entreprenørmaskine til grov neddeling	3,0 mio. kr.
Hydraulisk saks til grov neddeling	1,5 mio, kr.
Entreprenørmaskine til finere neddeling inkl. saks, grab og magnet	3,5 mio. kr.
Fragt, uddannelse mv.	0,5 mio. kr.

I alt

9,0 mio. kr.

Afskrivningsperioden for etablering af en ophugningsplads og indløb af specialudstyr vurderes at være 15 år. Den årlige omkostning til afskrivning og forrentning vil udgøre 927.000 kr./år ved 6 % p.a. og en afskrivningsperiode på 15 år.

Såfremt det skal være økonomisk muligt at etablere et permanent ophugningsanlæg i Nuuk eller på en eller flere andre lokaliteter i Grønland, forudsætter dette, at ophugningsanlægget/-ne udfører ophugning af kondemnabile skibe fra andre grønlandske byer, samt at der findes entreprenøropgaver, som materiellet kan anvendes til. Jævnfør afsnit 2.4.1 vurderes det, at der i hele Grønland vil tilgå 5-10 kondemnabile skibe pr. år til videre bortskaffelse.”

Banksætning

Ved banksætning af skibe forstås, at et skib placeres på lavvandet område med tidevand, således at skibet står på grund både ved lavvande og højvande. Banksætningsområdet vil typisk være et synligt og i princippet tilgængeligt sted.

Banksætning kan opfattes som midlertidig opbevaring, som åbner mulighed for en eventuel senere ophugning af skibene.

Af rapporten ”Forslag til bortskaffelse af kondemnabile skibe i Grønland Lovgivning og metoder”, udarbejdet af Grøntmij|Carl Bro i 2009, i dag Grøntmij A/S, fremgår af afsnit 6.4.2 om økonomi ved banksætning:

”Det vurderes, at bugsering af et skib på ca. 20 BRT til en udvalgt lokalitet vil koste ca. 30.000 kr. og at banksætning af skibet vil koste omkring 10.000 kr., dvs. i alt ca. 40.000 kr.

Det vurderes, at bugsering af et skib på ca. 200 BRT til en udvalgt lokalitet vil koste ca. 50.000 kr., og at banksætning af skibet vil koste omkring 20.000 kr., dvs. i alt ca. 70.000 kr.

Hvis et skib ikke er sødygtigt, vil klargøring til bugsering betyde yderligere udgifter.”

Administrative konsekvenser – Grønlands Selvstyre

Det er den lokale funktionelle havnemyndighed, der som udgangspunkt udsteder påbud i medfør af nærværende lovforslag og som i sidste ende træffer afgørelse om bortskaffelse og eventuelt tvangssalg af skibe og vrage. Havnemyndigheden har i medfør af § 17 i Hjemmestyrrets bekendtgørelse om havnereglement bemyndigelse til at udstede påbud om bortfjernelse af

skibe og vrage samt til at foranledige skibe og vrage solgt for ejerens regning. Det er vurderingen, at Havnemyndigheden ikke vil blive påført yderligere administrative konsekvenser ved nærværende lovforslag.

Administrative konsekvenser – kommunerne

Det er vurderingen, at forslaget ikke umiddelbart har administrative konsekvenser for kommunerne.

Der er kun en kommunal havn i dag. Qeqqata Kommunia har tilladelse til fortsat drift i kommunalt regi af havneudvidelsen i Sisimiut by. Den kommunale havneudvidelse i Sisimiut drives i dag inden for rammerne af den kommunale drift.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Reglerne om anbragte og efterladte skibe vil medføre udgifter til fjernelse, afmærkning og tvangssalg. Den, der er ansvarlig for det kondemnabile skib, hæfter direkte overfor Havnemyndigheden for disse omkostninger.

Det er vanskeligt at angive de nøjagtige omkostninger til fjernelse og eventuel bortskaffelse af efterladte skibe eller vrage. Omkostningerne afhænger af blandt andet af skibets eller vragets størrelse, type og tilstand. Der henvises til bemærkningerne til afsnit 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

Registrerede erhvervsfiskere kan under visse betingelser få støtte til ophugning af fiskeskibe i det kystnære fiskeri i medfør af landstingslov om fiskerifinansieringspulje. Ophugningsstøtte kan kun gives til fiskeskibe, der har været aktive inden for de sidste 2 år. Det er derfor ikke muligt at opnå ophugningsstøtte til de kondemnabile fiskeskibe, der allerede er efterladt, men der er mulighed for ophugningsstøtte til aktive fiskeskibe, som påtænkes udtaget af fiskeriet. Tilskud til ophugning kan maksimalt udgøre 75 procent af fiskeskibets forsikringsværdi, eksklusiv redskaber.

Når en havn ejes og drives af et privat havneselskab, kan udgifterne til fjernelse og eventuel bortskaffelse af kondemnabile skibe i sidste ende hvile på det private havneselskab, særligt såfremt tilladelsen omfatter havnebassin og indløb. Havneselskabet kan få udgifterne helt eller delvist dækket ved tvangssalg af det kondemnabile skib eller ved inddrivelse hos den, der er ansvarlig for det kondemnabile skib.

5. Konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed

Dette forslag til Inatsisartutlov sikrer hjemmel til at pålægge fjernelse af skibe eller vrage eller oprydning i havnene udover de tilfælde, hvor skibet eller vraget indebærer en risiko for forurening, jf. Inatsisartutlov om beskyttelse af miljøet.

Ethvert kondemnabelt skib indebærer en risiko for forurening af natur, miljø og folkesundhed, når skibet ikke er stripet for miljøskadelige bestanddele.

Det er vurderingen, at nærværende lovforslag har en gunstig indvirkning på miljø, natur og folkesundhed, fordi lovforslaget sikrer hjemmel til, at Havnemyndigheden kan udstede påbud om bortfjernelse af kondemnabile skibe og i sidste ende bortfjerne skibet ved en selvhjælps-handling, uanset om der er konstateret nærliggende fare for forurening for det omgivende miljø. I medfør af Inatsisartutlov om beskyttelse af miljøet, skal der være fare for forurening for at udstede et påbud om bortfjernelse af et skib eller et vrug og anvendelse af en selvhjælps-handling forudsætter, at øjeblikkelig indgriben er påkrævet for at afværge en væsentlig forurening. Med nærværende lovforslag har Havnemyndigheden af hensyn til fremkommelighed, tryk færdsel, æstetik og anvendelse af havnen bemyndigelse til at påbyde den, der er ansvarlig for et skib eller vrug at bortfjerne skibet eller vrugtet inden for en rimelig frist. Havnemyndigheden kan som sidste udvej bortskaffe eller tvangssælge skibet eller vrugtet. Der henvises til bemærkningerne ovenfor under afsnit 2.3 og afsnit 2.4.

Det er vurderingen, at forslaget ikke herudover har konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed.

6. Konsekvenser for borgerne

Reglerne om anbragte og efterladte skibe vil medføre udgifter til fjernelse, afmærkning og tvangssalg. Den, der er ansvarlig for det kondemnabile skib, hæfter direkte overfor havnemyndigheden for disse omkostninger.

Det er vanskeligt at angive de nøjagtige omkostninger ved fjernelse og eventuel bortskaffelse af efterladte skibe eller skibsvrag. Omkostningerne afhænger af blandt andet af skibets, skibsvragets størrelse, type og tilstand. Der henvises til bemærkningerne til afsnit 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

7. Andre væsentlige konsekvenser

Det er vurderingen, at forslaget ikke har andre væsentlige konsekvenser.

8. Høring af myndigheder og organisationer m.v.

Forslaget er den 10. maj 2017 offentliggjort på høringsportalen på www.naalakkersuisut.gl med høringsfrist den 15. juni 2017.

Forslaget har i perioden 10. maj til 15. juni 2017 været i høring hos følgende høringsparter:

Formandens Departement, Departementet for Natur og Miljø, Departementet for Finanser og Skatter, Råstofdepartementet, Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked, Handel og Energi, Departementet for Fiskeri og Fangst, KANUKOKA, Qaasuitsup Kommunia, Qeqqata Kommunia, Kommuneqarfik Sermersooq, Kommune Kujalleq, NUSUKA, KNI A/S, Nukissiorfiit

samt Nautisk Udvalg v/medlemmerne Imarsiornermik Ilinniarfik, Arktisk Kommando, Politiet i Grønland, Kystradiotjenesten, Grønlands Erhverv, Kalaallit Nunaaanni Aarlisartut Piniartullu Kattuffiat (KNAPK), Sulinermik Inuussutissarsiateqartut Kattuffiat (SIK), Atorfillit Kattuffiat (AK), Royal Greenland A/S, Royal Arctic Line A/S, Arctic Umiaq Line A/S, Martek ApS, Arctic Boat Charter A/S, Sirius Greenland ApS, Visit Greenland A/S, Godthåb Bådeforening, Det Norske Veritas, Normar Consult, Grønlands Fiskerilicenskontrol, KNI A/S, Polaroil, Sikuki Nuuk Harbour A/S og Greenland Pilot Service.

Herudover har forslaget efterfølgende været i direkte høring i KNI A/S og Mittarfeqarfitt i selskabernes egenskab af havnemyndighed.

Følgende høringsparter har meddelt, at de ikke har bemærkninger til forslaget:

Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked, Handel og Energi, Imarsiornermik Ilinniarfik, Nukissiorfiit og Mittarfeqarfitt

Der er ved høringsfristens udløb modtaget svar fra følgende høringsparter, kommentarer til høringssvarene er kursiveret:

Høringssvar, der indeholder kommentarer til tekniske samt sproglige fejl og mangler, er uden yderligere bemærkninger indarbejdet i forslaget.

1. KANUKOKA

Listen over høringsparter ser ud til at mangle KNI. Da de er havnemyndighed i en lang række bygdehavne, er det vigtigt at de også høres.

Svar: KNI A/S er hørt i selskabets egenskab af medlem af Nautisk Udvalg. Der er herudover foretaget en efterfølgende direkte høring af KNI A/S i selskabets egenskab af Havnemyndighed.

KNI er Havnemyndighed i bygdernes havne. Der savnes præcise kort over, hvilke områder denne havnemyndighed strækker sig over. Det er påkrævet for at rette myndighed kan tage sig at et sunket skib.

Det samme gælder vedrørende andre havneanlæg med separate havnemyndigheder.

Selvstyret er myndighed i 3-sømile-zonen. Den grænse mod land ved lavvandslinjen. Der mangler stillingtagen til grænsen mellem de forskellige havnemyndigheders områder og Selvstyrets område inden for 3 sømile-zonen. Dette bør følge med som bilag til loven. Sammen med kort over øvrige grænser for hver havnemyndighed.

Svar: Anvendelsesområdet for nærværende forslag er grønlandske havne med tilhørende landanlæg, der anvendes til erhvervsmæssig ekspedition af gods, således som dette begreb er defineret i den til enhver tid gældende Inatsisartutlov om havne eller forskrifter fastsat i medfør heraf. Bortfjernelse af skibe og vrage uden for havnens område ligger udenfor forslagens anvendelsesområde. Der vil således ikke generelt kunne bortfjernes skibe og vrage inden for 3 sømil med hjemmel i dette forslag. Uden for havnens område må hjemlen findes i anden lovgivning, f.eks. den til enhver tid gældende Inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet. Der er med kapitel 11 i Inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet, der træder i kraft den 1. august 2017, som noget nyt vedtaget regler, der sikrer, at der kan gribes ind over for efterladte skibe inden for 3 sømil, og over for forurening fra anbragte skibe.

Reguleringen af havnemyndigheden, herunder hvilke områder havnemyndigheden omfatter, sker i medfør af den til enhver tid gældende Inatsisartutlov om havne. Det falder udenfor nærværende forslag at regulere, hvilke områder havnemyndigheden dækker over, idet dette skal ske i særlovgivningen om havne.

Det er vurderingen, at definitionen af havne og afgrænsningen af havne skal ske i medfør af særloven for havne, hvorfor der ikke i dette lovforslag vil blive optaget et bilag med en afgrænsning af, hvilke områder havnene dækker over, herunder hvilke områder havnemyndigheden omfatter.

Der bør tages stilling til, hvad der skal gøres, når et skib som er sunken på lavt vand, af ejeren eller andre flyttes til en ny placering. F.eks. ved kortvarigt at holdes flydende eller ved træk fra andre kuttere. Skibets placering har betydning for hvem der er myndighed vedrørende det kondemnable/sunkne skib. Det komplicerer tingene at ejer eller andre flytter skibet. I Sisimiut findes et par eksempler på dette. I et tilfælde blev skibet flyttet fra kommunalt myndighedsområde og ud i Selvstyre-myndighedsområde. Kommunen tog hånd om kutteren, idet sagsbehandlingen var igangsat.

Det foreslås, at den placering, hvor det først bliver dokumenteret at et skib er sunken/står på grund, er den placering og medfølgende myndighed der så gælder, Uanset personens flytten om på skibet sidenhen.

Svar: Anvendelsesområdet for nærværende forslag til Inatsisartutlov er havne, der anvendes til erhvervsmæssig ekspedition af gods, personer eller landinger af fisk. Med baggrund i lovens anvendelsesområde kan der ikke fastsættes regler, der bestemmer, at loven finder anvendelse uden for havnen, hvis skibet tidligere har været sunket eller har stået på grund i en havn. Flyttes skibet uden for havnens område, finder dette forslag ikke anvendelse. Uden for havnens område må hjemlen findes i anden lovgivning, f.eks. den til enhver tid gældende Inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet.

I medfør af Inatsisartutlov om havne har de respektive lokale havnemyndigheder kun bemyndigelse til at træffe afgørelser inden for området af egen havn, ligesom Grønlands Selvstyre og kommunerne kun har den centrale havnemyndighed for havne, der tilhører henholdsvis Grønlands Selvstyre og den enkelte kommune.

Det er vurderingen, at flytning af skibe fra én havn til en anden kun er praktisk relevant for skibe, som kan sejle selv eller som kan slæbes af et andet skib, idet der næppe vil ske hævnning af et sunket eller strandet skib for herefter at flytte skibet til en anden havn.

Ud fra forvaltningsretlige hensyn er det vurderingen, at det vil være uhensigtsmæssigt og give anledning til tvivl om kompetencefordeling, hvis der optages bestemmelser i forslaget om, at en havnemyndighed får bemyndigelse på en anden havnemyndigheds område, hvis et skib bliver flyttet fra én havn til en anden. Det er vurderingen, at denne risiko kan imødekommes ved, at havnemyndigheden sætter ind på et tidligere tidspunkt med de bemyndigelser havnemyndigheden allerede har i havnereglementet til at kræve tilladelse til liggeplads eller ankring i havnens område og kræve skibe fjernet. Hertil kommer, at havnemyndigheden i medfør af kapitel 2 i nærværende forslag kan oplægge skibet eller vraget i havn på den ansvarliges regning, hvis det er nødvendigt for at sikre sejladsikkerheden, skibets sikkerhed eller miljøet.

§ 7. Havnemyndigheden har pligt til at sikre plads for skibe eller vrage, der fjernes efter § 5, stk. 1 og § 6.

Til § 7: Det bør præciseres, at Havnemyndigheden også har pligt til at sikre, at de udtjente skibe, så placeres på en plads, og at der efterfølgende tages hånd om dem. Ellers kan man frygte, at de blot slæbes til en tilfældig bugt, hvor kommunen i sidste ende kommer til at hænge på problemet.

Svar: Havnemyndighedens forpligtelse til at sikre plads er inden for havnens område. Havnemyndigheden har ikke bemyndigelse uden for havnens område og har således ikke bemyndigelse til at anvise en plads uden for havnens område. Der henvises til bemærkningerne ovenfor vedrørende havnens område.

Anvendelsesområdet for nærværende lovforslag er havne, der anvendes til erhvervsmæssig ekspedition af gods, personer eller landinger af fisk. Flytter den ansvarlige skibet uden for havnen, finder nærværende forslag ikke anvendelse. Uden for havnens område må hjemlen findes i anden lovgivning, f.eks. den til enhver tid gældende Inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet.

Hvis den ansvarlige for et skib ikke bortfjerner eller bortskaffer et skib, kan havnemyndigheden i medfør af forslagets §§ 5 og 10 lade skibet ophugge eller tvangssælge skibet. De lokale funktionelle havnemyndigheder har denne myndighed efter delegation fra henholdsvis Grønlands Selvstyre eller kommunalbestyrelsen. Udgifterne til den lokale havnemyndighed, herun-

der til bortfjernelse af skibe, men ikke til ophugning, dækkes af Landskassen eller de enkelte kommuner.

Det er vurderingen, at det ikke er hensigtsmæssigt, at havnemyndigheden påføres en handlepligt til at håndtere skibet, når havnemyndigheden har sikret plads til skibet.

Hvis skibet har en økonomisk værdi, der overstiger de skønnede salgsomkostningerne, må det forventes, at havnemyndigheden udnytter bemyndigelsen til at tvangssælge skibet for derved at sikre, at der fortsat er plads i havnen. Hvis skibet ikke har en økonomisk værdi, der overstiger de skønnede salgsomkostninger, er der mulighed for at bortskaffe skibet ved ophugning. Det er vurderingen, at ophugning af skibet ikke skal være en forpligtelse for havnemyndigheden, idet dette vil påføre henholdsvis Landskassen og de enkelte kommuner udgifter, som der kræves bevillingsmæssig hjemmel til. I det omfang der ønskes gjort brug af bemyndigelsen til at ophugge skibet, skal der i henholdsvis Grønlands Selvstyre og kommunen særskilt tages stilling til finansieringen heraf, og eventuelt søges midler hertil ved en særlig bevilling.

Ved oplæg af skib, der afventer fremlysning og/eller ejers stillingtagen, bør der være en frist på ca. 6 måneder, for at skibet ophugges, sælges eller istandsættes. Inden for 6 måneder er der plads til en fremlysning, samt plads til overvejelser og den ventetid der ofte er i sagsbehandlingen. Men fristen bør ikke sættes til mere end 6 måneder. Der bør følge sanktioner, dersom fristen overskrides.

Svar: Der henvises til bemærkningerne ovenfor. Det er vurderingen, at ophugning af skibet ikke skal være en forpligtelse for havnemyndigheden, idet dette vil påføre henholdsvis Landskassen og de enkelte kommuner udgifter, der kræves bevillingsmæssig hjemmel til. I det omfang der ønskes gjort brug af bemyndigelsen til at ophugge skibet, skal der i henholdsvis Grønlands Selvstyre og kommunen særskilt tages stilling til finansieringen heraf, og eventuelt søges midler hertil ved en særlig bevilling.

Til § 10. Der er frist på tre måneder for fremlysning af skibe. Pt. er en situation i Sisimiut, hvor mellemstor kutter ligger sunken ud for havnekran. Den hindrer adgang til havnekranen. Her er tre måneder utilfredsstillende for havnens øvrige brugere. Ligeledes har tidligere sunken kutter været til stor gene for aktiviteterne i fiskerihavnen over mange uger. Der ønskes indsat en paragraf eller et punkt i loven, der giver mulighed for at handle straks, ved at oplægge skibet/vraget til passende midlertidig placering. Hvorefter sagsbehandlingen kan fortsætte med grundlag i loven. Ejer skal hæfte for udgifter, dersom han kendes/kan findes.

Svar: Der er indarbejdet en bestemmelse i § 5, stk. 3, hvorefter Havnemyndigheden kan fjerne skibet eller vraget uden forudgående påbud og for den ansvarliges regning, hvis der er overhængende fare for, at et skib eller dele heraf forliser eller medfører betydelig gene for sejladsikkerheden eller den almindelige anvendelse af havnen. Der henvises til bemærkningerne nedenfor til § 5, stk. 3.

Denne høring/kommende lov, er evt. ikke stedet at lave regler om forsikring af fartøjer. Det skal alligevel bemærkes, at der savnes regler, som afkræver ejere af større skibe og kuttere, at have virksom forsikring. Den skal dække i tilfælde af, at skibet synker og de dermed følgende udgifter til bugsering og evt. ophug, dersom Selvstyrets pulje ikke dækker. Det bør ikke være muligt at føre en båd over en vis størrelse, hverken som fritidsaktivitet eller som erhverv, uden en forsikring, der dækker, hvis skibet synker.

Grænsen for størrelse kan passende sættes efter hvilken størrelse, der nemt kan håndteres i de fleste byer af kraner, sættevogne eller andet entreprenørmateriel. Samt prisen på ophugning af skibe i forskellige størrelse.

Svar: Nærværende forslag omhandler kun bortfjernelse af skibe og vrage i havne. Det ligger således uden for nærværende forslag at fastsætte regler om krav til skibes forsikring.

Ud over ovenstående har Qaasuitsup Kommunia fremsendt følgende bemærkning til KANUKOKA til § 5: Der nævnes kun ”inden for rimelig frist” vedrørende fjernelse af skibe. Der bør også indgå et punkt om, at ”bestemmelser som enten er eller vil blive godkendt i et kommunalt myndighedsområde.” KANUKOKA er enig i Qaasuitsup Kommunias bemærkning.

Qaasuitsup Kommunia vil, for Ilulissat, udarbejde bestemmelser for brugen af det kommunale havnemyndighedsområde. Havnen er for lille til den aktivitet, der er. Så derfor vil der blive områder, hvor der ikke må ligge både for anker. Disse både vil blive flyttet med det samme, så kommunale havnemyndighedsbestemmelser skal med under paragraf 5.

Svar: Der er i § 5, stk. 3, indarbejdet en bemyndigelse til, at Havnemyndigheden kan fjerne skibet eller vrage uden forudgående påbud og for den ansvarliges regning, hvis et skib eller dele heraf medfører betydelig gene for sejladsikkerheden eller den almindelige anvendelse af havnen. Det er vurderingen, at Havnemyndigheden med hjemmel i § 5, stk. 3, kan flytte skibe, der er til væsentlig gene for den daglige drift i havnen, herunder hvor havnens kapacitet er lille i forhold til havnens daglige aktivitet. Hertil kommer, at skibet, der ligger for anker i havnen, hvor der er omfattende aktivitet, sandsynligvis også udgør en væsentlig gene for sejladsikkerheden i havnen. Det er vurderingen, at Havnemyndigheden med § 5, stk. 3, har bemyndigelsen til at fjerne et skib eller vrage, hvis skibet eller vrage hindrer eller er til væsentlig gene for havnens almindelige drift, uanset om der måtte konkrete regler for visse områder af havnen, hvor der ikke må ligges for anker eller ske fortøjning.

KANUKOKA finder, der er behov for at præcisere, hvem der er havnemyndighed for selvstyrets havne og hvilket departement, som er klagemyndighed. KANUKOKA mener ikke det giver mening at tale om, at Naalakkersuisut både er havnemyndighed og klagemyndighed.

Svar: I henhold til Inatsisartutlov om havne udøves den centrale havnemyndighed af Naalakkersuisut, mens den lokale funktionelle havnemyndighed udøves i henhold til ekstern delegation. Inatsisartutlov om havne regulerer ekstern delegation af Grønlands Selvstyres myndighedskompetence til private virksomheder. Naalakkersuisut kan efter aftale med en virksomhed, som er oprettet på privatretligt grundlag og som har relevant kendskab til havne- og søfartsområdet, bemyndige denne til at udøve den lokale, funktionelle havnemyndighed i et eller flere af selvstyrets havneanlæg. Som det fremgår ovenfor af Almindelige bemærkninger, afsnit 2.1. Anvendelsesområde og definition har det siden 1993 været praksis, at Royal Arctic Line A/S og KNI Pilersuisoq A/S har varetaget den lokale funktionelle havnemyndighed i Selvstyrets havne. Driften af havneanlæggene og udøvelsen af den funktionelle havnemyndighed har siden da hvilet på aftaler indgået mellem Grønlands Selvstyre og de respektive parter. Baggrunden for denne delegation har været, at særlige årsager talte herfor, især praktiske og ressourcemæssige forhold, da Royal Arctic Line A/S og KNI Pilersuisoq A/S havde og har kontorer og mandskab i de respektive havne. Havnemyndigheden i Narsarsuaq og Kangerlussuaq varetages af Mittarfeqarfiit.

Der kan således klages til Naalakkersuisut over den lokale funktionelle havnemyndigheds afgørelser i medfør af Inatsisartutloven.

2. KNI A/S

KNI skal indlede med at bemærke at der er givet en urimelig kort høringsfrist (2 dage!) der indebærer risiko for at selskabet har overset eller misforstået væsentlige forhold i lovforslaget der fortjener en dybere konsekvensanalyse.

Umiddelbart hæfter selskabet sig ved at lovens definition af havnemyndighed og bemærkninger hertil (§ 4, stk. 4) er lidt uklar med risiko for at der kan følge en væsentlig udvidelse af selskabets ansvar som funktionel havnemyndighed idet havnemyndigheden jf. de almindelige bemærkningers sidste afsnit i 2.1 kan pålægges:

“Havnemyndighedens opgaver i henhold til nærværende Inatsisartutlov er at udstede påbud om bortfjernelse af skibe og vrug, fjerne, bortskaffe eller tvangssælge skibe og vrug samt rejse erstatningskrav for omkostninger herved.”

Dette indebærer potentielt en opgavebyrde som bliver langt mere kompleks end det aktuelle ansvar selskabet påtager sig som havnemyndighed der alene vedrører simpel daglig drift. Selskabet kan som konsekvens af loven blive nødt til at afsætte betydelige interne ressourcer for at håndtere den udvidede portefølje af opgaver der følger af loven. Dette kan og skal selskabet ikke, da det vil være en markant udvidelse af selskabets beføjelser i forhold til at sikre en almindelig daglig drift af havneanlæggene og indebærer en risiko for at selskabets primære fokus der vedrører vare- og brændstofforsyning ikke får den nødvendige fulde ledelsesmæssige fokus. Det mest realistiske er, at KNI melder til ejerne hvis der er skibsvrag der er til hin-

dring for den daglige drift, og at ejerne herefter tager de nødvendige forholdsregler i forhold til at udstede påbud etc.

Selvstyret bedes derfor positivt tilkendegive at lovforslaget ikke har til hensigt at KNI pålægges en udvidelse af sin aktuelle opgaveportefølje som havnemyndighed til også at udføre de opgaver der er beskrevet i lovforslaget når skibe og vrug skal bortskaffes.

Svar: Det beklages, at forslaget ikke den 10. maj 2017 er fremsendt i direkte høring hos KNI A/S i både KNI A/S' egenskab af havnemyndighed og medlem af Nautisk Udvalg, men alene til KNI A/S i selskabets egenskab af medlem af Nautisk Udvalg.

For så vidt angår bemærkningerne om, at selskabet som konsekvens af forslaget kan blive nødt til at afsætte betydelige ressourcer til at håndtere den udvidede portefølje af opgaver, der følger med loven bemærkes, at forslaget ikke forventes at medføre yderligere opgaver for Havnemyndigheden. Der er tale om opgaver, som Havnemyndigheden allerede i dag skal varetage i medfør af § 17 i Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 1 af 4. januar 2000 om havnereglement (havnereglement) som led i den delegerede lokale, funktionelle havnemyndighed. Med nærværende forslag løftes hjemlen til, at Havnemyndigheden kan udstede påbud om bortfjernelse af skibe og vrug og eventuelt efterfølgende salg eller ophugning af skibet et trin op i den retlige trinfølge fra bekendtgørelse til lovs niveau. Det at der skal rejses et erstatningskrav for Havnemyndighedens omkostninger ved bortfjernelse af skibet eller vrug ligger forudsætningsvist i såvel havnereglementets § 17 som nærværende forslag, idet bortfjernelse og eventuelt salg eller ophugning i såvel havnereglementet som nærværende forslag sker for ejerens regning. Derfor ophæves § 17 i havnereglementet samtidig med ikrafttræden af nærværende forslag. Der henvises i øvrigt til afsnit 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

3. Hans Borchersen – Søfartskonsulent

Indledningsvis skal nævnes, at det er en længe savnet forskrift der sættes i værk, som i den præsenterede form ser ud til at blive et godt og effektivt værktøj for havne, værfter og andre, der har brug for at der ryddes op.

Ad § 2 undtagelser:

At man undtager danske og amerikanske forsvarsområder lyder formentlig fornuftigt, da de formentlig er omfattet af aftaler om oprydning og samtidig har myndighed til at uønskede skibe nægtes adgang. Det samme formodes at gælde anlæg under råstofloven.

Til gengæld savner man, at der er tilsvarende muligheder for lystbådehavne og anlæg for lastning og losning af olieprodukter. Lystbådehavne og olie anlæg kan misbruges til opbevaring af udtjente skibe og vrug. For olieanlæggenes vedkommende vil et sunket skib kunne blokere for forsyninger til og fra de pågældende anlæg. Her kan der være behov for en hjemmel til i

tide at reagere over for et opstående problem, såsom et synkende skib eller efterladt vrug. Blokering af en dedikeret lystbådehavn vil jo ikke være så dramatisk, men loven kunne være et godt værktøj for de ansvarlige for anlægget.

Min anbefaling her vil således være, at § 1, § 2 og § tilpasses dette.

Svar: Anvendelsesområdet for nærværende lovforslag er havne, der anvendes til erhvervs-mæssig ekspedition af gods, personer eller landinger af fisk. Anvendelsesområdet følger den til enhver tid gældende Inatsisartutlov om havne, der undtager lystbådehavne og anlæg for omladning af olie eller brændstof til landbaserede tankanlæg. Den centrale Havnemyndighed og de lokale funktionelle havnemyndighed har således ikke bemyndigelse til at udøve havnemyndighed i lystbådehavne eller i havneanlæg for omladning af olie eller brændstof til landbaserede tankanlæg. Det er ikke hensigten med dette forslag at udvide havnemyndighedens kompetence, idet dette skal ske i særlovgivningen for havne. Det er i forlængelse heraf vurderingen, at forslaget ikke skal omfatte lystbådehavne og anlæg for omladning af olie eller brændstof til landbaserede tankanlæg.

Ad § 4 stk. 1

Andet punktum der fastlægger, at flydende platforme, der er i færd med at eftersøge mineralske råstoffer mm., ikke skulle være skibe, er lidt mærkelig. Flydende platforme er allerede omfattet i det foregående punktum, og det er usandsynligt, at en platform skulle være i gang med en efterforskning i bunden af en havn. Hvis der med igangværende efterforskning menes, at platformen er undervejs fra et efterforskningssted til et andet og blot er i havnen for reparation eller afventer endelig arbejdsordre, er (...) alt mulig grund til at kunne gribe ind, inden platformen udvikler sig til et vrug.

Svar: Undtagelsen af flydende platforme, der er fast anbragt og beskæftiget med søgning efter eller udnyttelse eller behandling af mineralske råstoffer på havbunden er i overensstemmelse med den definition af skib, der er anført i artikel 1, nr. 2, i Nairobi-konvention af 18. maj 2007 om fjernelsen af vrug (vrugfjernelseskonventionen). Det er imidlertid vurderingen, at der i praksis næppe vil forekomme situationer, hvor en flydende platform er fast anbragt og beskæftiget med søgning efter eller udnyttelse eller behandling af mineralske råstoffer på havbunden i en havn. Det er i forlængelse heraf vurderingen, at der ikke er noget til hinder for at fravige vrugfjernelseskonventionens definition af skib i nærværende forslag. På denne baggrund udgår undtagelsen af flydende platforme, der er fast anbragt og beskæftiget med søgning efter eller udnyttelse eller behandling af mineralske råstoffer på havbunden, af definitionen af skib. Alle flydende platforme er herefter omfattet af begrebet skib i nærværende forslag, uanset om platformen måtte være beskæftiget med søgning, efterforskning eller behandling af mineralske råstoffer.

Diverse

Til sidst skal nævnes, at man savner noget om ejerens egne pligter før et givet skib udvikler sig til vrage herunder forhindre forurening. Det hører vel rettelig under havneregulativet, men jeg tillader mig alligevel at nævne det i denne sammenhæng. Der bør være hjemmel til, at en ejer af et skib på forlangende dokumentere hvorvidt de er i besiddelse af forsikringsdækning, der i tilfælde af skader på havnen eller 3. mand på havnen dækker deres ansvar. Skibe over 300 GT skal faktisk have et certifikat for dækning af søretlige krav.

Svar: Nærværende forslag omhandler kun bortfjernelse af skibe og vrage i havne. Det ligger således uden for nærværende forslag at fastsætte regler om krav til skibes forsikring.

4. Grønlands Erhverv (GE)

GE støtter op om, at udtjente skibe og skibsvrage ikke blot kan efterlades af ejeren, således det offentlige i yderste konsekvens kan komme til at betale for fjernelsen heraf i enhver sammenhæng.

Hvis en kontrol, som der, der ligger i forslaget, skal være effektiv, forudsættes det vel, at der oprettes et fartøjsregister af en given art, hvori en ejer af et fartøj har pligt til at lade sig registrere.

I mangel af anden registreringsdokumentation ville en person, som blev mødt med et krav fra det offentlige i relation til fjernelse af fartøj/vrage, vel kunne påstå, at båden er solgt til anden siden til en person, pågældende ikke kender.

Ved oprettelsen af et fartøjsregister, vil ethvert ejerskifte skulle registreres i registeret. Indtil registreringen af ejerskiftet sker, hæfter den tidligere ejer for fartøjet/vraget.

Ansvar, der søges pålagt i henhold til forslaget, bliver ikke gjort effektivt, såfremt det ikke vil være muligt at bevise, at pågældende, man retter et krav imod, også er den reelle ejer af fartøjet/vraget.

Svar: Nærværende forslag omhandler kun bortfjernelse af skibe og vrage i havne. Det ligger uden for nærværende forslag at fastsætte regler om oprettelse af et fartøjsregister, som alle ejere af skibe skal være forpligtet til at lade sig registrere i. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne om registrering af grønlandske skibe i afsnit 2.2 Bortfjernelse og afmærkning

5. Arktisk Kommando

Høringsspørgsmålet vurderes umiddelbart at ligge udenfor Forsvarets myndighedsområde.

Forsvaret har imidlertid ansvar for eftersøgnings- og redningstjenesten til søs og dele af havmiljøopgaven. Det er Arktisk Kommandos vurdering, at udtjente skibe i havnene kan være til fare for sejladsikkerheden og være årsag til havmiljøforurening. På denne baggrund kan Ark-

tisk Kommando bifalde forslaget til ny lovgivning vedr. bortskaffelse af skibe og vrage, så længe bortskaffelsen gennemføres på en havmiljømæssig forsvarlig måde.

Svar: Som anført i Almindelige bemærkninger er det en forudsætning ved bortskaffelse, herunder ophugning, at dette sker på en miljømæssig forsvarlig måde. Dette sker ved forbehandling, som indebærer, at skibet strippes for bestanddele, som kan udgøre en potentiel fare for det omgivende miljø eller medarbejdernes sundhed ved udførelse af eventuelle efterfølgende behandlingsprocesser. Der henvises i øvrigt til Almindelige bemærkninger, afsnit 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

6. Departementet for Natur og Miljø

Departementet for Natur og Miljø er meget positiv omkring forslaget, idet udtjente skibe udgør en miljømæssig risiko. Der er i Inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet, indarbejdet regler i kapitel 11, som sikrer, at der uden for havne kan gribes ind over for efterladte skibe, og over for forurening fra anbragte skibe. Bestemmelserne i kapitel 11 i Inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet er begrænset til situationer, hvor et skib enten allerede har medført, eller risikerer at medføre forurening, og situationer, hvor et skib i praksis må siges at være bortskaffet i forbindelse med efterladelsen på søterritoriet.

Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Bestemmelsen angiver Inatsisartutlovens anvendelsesområde. Som havne anses kaj anlæg med tilhørende landanlæg og tilstødende havnebassiner, der anvendes af anløbende skibe til forsejling og manøvrering til kajplads samt kaj anlæg med sædvanlige forpladser for losning og lastning. Det bemærkes, at Naalakkersuisut i medfør af Inatsisartutlov om havne har bemyndigelse til at fastsætte regler om afgrænsning af havne med tilhørende landanlæg.

Forslaget til Inatsisartutlov gælder for skibe, der fører dansk eller grønlandsk flag, som befinder sig i grønlandske havne. I det omfang dette er foreneligt med international ret, herunder i overensstemmelse med almindelige folkeretlige principper om stateres jurisdiktionskompetence og under hensyn til de folkeretlige regler om uskadelig passage, gælder forlaget til Inatsisartutlov ligeledes for skibe, der fører udenlandsk flag, som befinder i grønlandske havne.

Bestemmelsen omfatter samtlige havne omfattet af bestemmelsens ordlyd uanset om havnen er forpligtet til at modtage alle skibe (offentlig adgang) eller havnen alene tjener konkrete transportformål og derfor kan afvise skibe, der ikke indgår heri (ikke-offentlige havne). En havn er alene undtaget Inatsisartutlovens anvendelsesområde i det omfang havnen kan anses for at være omfattet af undtagelserne i forslagets § 2.

Inatsisartutloven omfatter såvel flydende skibe, som sunkne, havarerede og grundstødte skibe.

Til § 2

Bestemmelsen angiver, hvilke havne Inatsisartutloven ikke finder anvendelse på.

Der kan give anledning til fortolkningstvivel, hvorvidt nr. 1 vedrørende havne med tilhørende landanlæg, der alene anvendes af Staten som led i forsvarets virksomhed i Grønland, og nr. 4 vedrørende havne med tilhørende landanlæg, der er beliggende inden for forsvarsområdet ved Pituffik, kan anses som erhvervsmæssig anvendelse. Undtagelserne i nr. 1 og nr. 4 er medtaget for at imødegå eventuel tvivel om, hvorvidt de omhandlede havne med tilhørende landanlæg måtte være omfattet af forslaget.

Havneanlæg, der er bestemt for eller anvendes af KNI A/S (Polaroil) til omladning af olieprodukter til landbaserede tankanlæg, er i medfør af nr. 3 undtaget fra forslagets § 1. Typisk er disse havneanlæg etableret i tilknytning til eksisterende havne tilhørende Grønlands Selvstyre.

Der vil i medfør af Inatsisartutlov om havne kunne fastsættes regler om havnebassiner og herunder afgrænsning af havnebassiner mellem havneanlæg tilhørende, f.eks. Grønlands Selvstyre og Polaroil.

Anlæg og drift af havne som led i råstofaktiviteter behandles som led i den samlede myndighedsbehandling af disse aktiviteter. Sådanne havne er derfor undtaget fra forslaget i medfør af nr. 2. Undtagelsen omfatter havne med tilhørende landanlæg omfattet af tilladelse i henhold til Inatsisartutlov om mineralske råstoffer og aktiviteter af betydning herfor (råstofloven) med senere ændringer.

Til § 3

Stk. 1 undtager lystbådehavne og andre havne, der overvejende tjener fritidsformål, fra Inatsisartutlovens anvendelsesområde. Der kan således ses bort fra, at sådanne havne tillige, men i begrænset omfang, benyttes af turistbåde eller af jollefiskere, som har fiskeri som hoved- eller bierhverv. Herudover kan der efter omstændighederne også ses bort fra anden erhvervsmæssig anvendelse, der efter sit omfang er helt ubetydelig for finansiering af havnens anlæg og drift.

Som eksempel på en havn, der ifølge de nuværende forhold ikke er omfattet af forslag til Inatsisartutlov, kan nævnes lystbådehavnen i Nuuk, ved Ikia. Havnen ejes og drives af Godthåb Bådeforening. Omkostninger til havnens drift og vedligeholdelse afholdes af foreningens medlemmer gennem betaling for bådepladser. Der foregår for tiden kun ubetydelig erhvervsrelateret sejlads fra anlægget. Havnen er etableret med dækkende værker og udlagte pontonbroer. Der er ikke etableret kajanlæg eller tilhørende landanlæg til brug for lastning eller losning af erhvervsmæssigt gods.

Til § 4

Nr. 1

Bestemmelsen definerer, hvad der i denne Inatsisartutlov skal forstås ved skib. Der er tale om en bred definition, som svarer til definitionen, der er anført i artikel 1, nr. 2, i Nairobi-konvention af 18. maj 2007 om fjernelsen af vrage (vragfjernelseskonventionen). Som eksempler nævnes forslaget til Inatsisartutlov hydrofoilbåde, luftpudefartøjer, undervandsfartøjer, flydende platforme og flydende materiel. Imidlertid er en lang række andre fartøjer ligeledes omfattet, f.eks. sejl- og motorbåde, flydende indretninger, flydende lagringsfaciliteter (FSU'er) og flydende produktionsanlæg med lagrings- og afskibningsfunktioner (FPSO'er). Med flydende platforme i lovtæksten tænkes også på flydende platforme, der bugseres eller forhales.

Nærværende forslag fraviger vragfjernelseskonventionens definition af skib, idet også flydende platforme, der er fast anbragt og beskæftiget med søgning efter eller udnyttelse eller be-

handling af mineralske råstoffer på havbunden, er omfattet af denne Inatsisartutlov. Inatsisartutloven gælder således for alle flydende platforme, uanset om platformen er beskæftiget med søgning efter eller udnyttelse eller behandling af mineralske råstoffer.

Nr. 2

Bestemmelsen definerer, hvad der i denne Inatsisartutlov skal forstås ved et vrag. Definitionen svarer til definitionen, som er anført i artikel 1, nr. 4, i vragfjernelseskonventionen.

Der er tale om en bred definition af begrebet ”vrag”. Et sunket eller strandet skib, dele af et sunket eller strandet skib, og ting, som et skib taber under sejladsen, betragtes som ”vrag”, hvis det er en konsekvens af en søulykke, f.eks. kollision, påsejling, grundstødning, brand, eksplosion, lækage, slagside, kæntring, materiel skade, umanøvredygtigt skib, skibet kan anses for forlist eller skibet har måttet forlades.

Det er ikke en betingelse, at der er sket en søulykke. Således gælder bestemmelsen også, hvor et skib blot har ligget for anker og er gået til bunds på grund af manglende vedligeholdelse.

Således kan eksempelvis også gods eller fiskeriredskaber, som tabes fra skibets dæk eller lastrum, falde ind under vragdefinitionen. Tabet af vraggoods eller genstande skal ske ved et uheld eller en ulykke. Bevidst bortskaffelse er ikke omfattet af definitionen.

Nr. 3

Bestemmelsen definerer, hvad der i denne Inatsisartutlov skal forstås ved havne. Bestemmelsen omfatter samtlige havne omfattet af bestemmelsens ordlyd, uanset om det er havne med offentlig adgang eller ikke-offentlige havne.

Nr. 4

Bestemmelsen definerer, hvad der i denne Inatsisartutlov forstås ved Havnemyndigheden. Havnemyndigheden for havne ejet af Grønlands Selvstyre kan være Naalakkersuisut eller den, Naalakkersuisut i medfør af den til enhver tid gældende Inatsisartutlov om havne har delegeret den lokale, funktionelle havnemyndighed til. For havne ejet af en kommune kan Havnemyndigheden være kommunalbestyrelsen eller den, kommunalbestyrelsen i medfør af den til enhver tid gældende Inatsisartutlov om havne har delegeret den lokale funktionelle havnemyndighed til. Endelig kan Havnemyndigheden være den, der i medfør af den til enhver tid gældende Inatsisartutlov om havne, har tilladelse til anlæg, udvidelse, ombygning eller ændret anvendelse af havne med tilhørende anlæg.

Til § 5

Stk. 1

Ved den foreslåede bestemmelse etableres hjemmel til, at Havnemyndigheden af hensyn til fremkommelighed, tryk færdsel, æstetik, anden anvendelse eller forvaltning af havne kan ud-

stede påbud om bortfjernelse af skibe eller vrage, herunder vragegods, der ligger i grønlandsk havn.

Havnemyndigheden kan efter stk. 1 også påbyde, at vrage, herunder vragegods, der er henlagt i havnen, fjernes. Henlagt vrage kan eksempelvis være last, der er faldet af et skib eller bådebroer, der har revet sig løs, pramme, joller og lignende.

Ved fremkommelighed forstås, at efterladte skibe og vrage ikke må genere den øvrige skibstrafiks fremkommelighed.

Ved tryk færdsel forstås, at efterladte skibe og vrage ikke skal udgøre en risiko for sejladsen for den øvrige skibstrafik.

Ved æstetiske hensyn forstås, at efterladte skibe og vrage ikke må skæmme naturen eller landskabet. Vurderingen af, om et efterladt skib eller vrage skæmmer naturen eller landskabet er en konkret vurdering, som skal foretages på baggrund af de faktiske forhold. Der er tale om en bred fortolkning, da det som altovervejende hovedregel ikke kan accepteres, at havne anvendes som skibskirkegård eller losseplads.

Ved hensyn til anden anvendelse eller forvaltning af havne, forstås hensynet til erhvervsmæssig udnyttelse af havne, eller til gennemførelse af foranstaltninger i havnene, f.eks. lægning af rørledninger, men også almindelig ryddeligholdelse.

Bestemmelsen indeholder ikke nogen afgrænsning af, hvem der må anses som ansvarlig for et skib eller et vrage. Dette afgøres efter grønlandsk dansk rets almindelige principper, idet det dog forudsættes, at ejeren vil være ansvarlig, såfremt rederen, hvor denne er en anden end ejeren, ikke efterkommer et påbud. Det forudsættes ligeledes, at en person, som er ansvarlig for skibets opankring, ikke ved at overdrage skibet til tredjemand vil kunne unddrage sig forpligtelserne. Efterfølgende overdragelse fritager ikke ejeren for opståede forpligtelser. Bestemmelsen skal tillige sikre, at ejerne ikke overlader ansvaret for skibe eller vrage, der f.eks. kræver overvågning eller vedligeholdelse eller ikke har den fornødne besætning, til myndighederne.

Ved ”naturligt led i den almindelige sejlads” forstås også skibe, som ligger i havnen i en kortere periode, f.eks. et fiskeskib, som ligger i havn uden for fiskesæsonen eller et turistskib uden for turistsæsonen. En forudsætning er, at skibet er fuldt funktionsdygtigt, og at der er indhentet forudgående tilladelse fra Havnemyndigheden. Der kan endvidere være tale om et skib, som skal renoveres eller have repareret skrog, maskineri, installationer og lignende. Det er også her en forudsætning, at der er indhentet forudgående tilladelse fra Havnemyndigheden. Der skal endvidere foretages aktive tiltag til at renovere eller reparere skibet.

Ved vurderingen af hvor lang frist, der skal gives den ansvarlige efter stk. 1, indgår blandt andet hensynet til sejladsikkerheden, skibets tilstand, besætningens kvalifikationer og mulighed for at kunne holde skibet i funktionsdygtig stand, samt hvorvidt skibet måtte befinde sig i nærheden af miljøfølsomme områder. Undtagelsen for de situationer, hvor udefra kommende omstændigheder, der ikke kan afværges, gør, at skibet må blive liggende i havnen, er tidsbegrænset således, at når force majeure situationen, f.eks. en opstået brand om bord på skibet, ophører, skal den ansvarlige tage vare på skibet for egen regning.

Hvad der skal forstås ved en rimelig frist, afhænger af de konkrete omstændigheder. Normalt vil en frist på 6-12 uger være tilpas lang tid til, at der kan iværksættes fjernelse af skibet. Fristen vil kunne være kortere end 6 uger, hvor der f.eks. på grund af klimatiske forhold er øget risiko for, at skibet forliser, hvis der ikke gribes ind snarest muligt. Ligeledes vil en længere frist kunne anvendes, f.eks. hvor det er hensigtsmæssigt at vente på højeste højvande, inden et grundstødt skib fjernes for derved at mindske risikoen for forlis, hvor passende assistance ikke er til rådighed inden for fristen på 6-12 uger. Ligeledes vil der kunne anvendes en længere frist, hvis det kan dokumenteres, at udgifterne vil være væsentligt lavere, såfremt fjernelsen sker på et senere tidspunkt. Således kan der tages hensyn til forholdene i en havn, som efter § 7, stk. 1, er forpligtet til at modtage et skib til oplægning. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 7.

Stk. 2

Det er i stk. 2 fundet nødvendigt at medtage den situation, hvor den ansvarlige for skibet eller vraget ikke kendes. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.2 Bortfjernelse og afmærkning.

Såfremt Havnemyndigheden har kendskab til, hvem den ansvarlige for skibet eller vraget er, skal der rettes henvendelse til den pågældende, jf. stk. 1. Det skal imidlertid ikke kunne forsinke processen med hensyn til meddelelse af påbud, at Havnemyndigheden ikke har mulighed for at identificere den ansvarlige for skibet eller vraget, f.eks. i de tilfælde, hvor den pågældendes opholdssted og adresse er ukendt.

Med den foreslåede bestemmelse sikres, at påbud om bortfjernelsen af skibet eller vraget kan meddeles overfor den ansvarlige ved opslag på skibet samt fremslysning i landsdækkende avis.

Stk. 3

I modsætning til stk. 1, giver stk. 3 Havnemyndigheden mulighed for at fjerne skibet eller vraget uden forudgående påbud til den ansvarlige for skibet eller vraget, såfremt der er overhængende fare for, at et skib eller dele heraf forliser eller medfører betydelig gene for sejladsikkerheden eller den almindelige anvendelse af havnen. Et skib eller vrage vil være til betydelig gene for den almindelige anvendelse af havnen, hvis skibet eller vraget eksempelvis hindrer afgang til havnens kran eller hindrer erhvervsaktiviteter i havnen i øvrigt, herunder hvor kajanlægget grundet havnens begrænsede kapacitet er fuldt udnyttet i den daglige drift.

Havnemyndighedens ret til at bortfjerne skibet eller vraget uden forudgående påbud efter bestemmelsen udgør et subsidiært retsmiddel, idet påbud i medfør af stk. 1 og 2, skal anvendes, når det er muligt.

Forslaget indebærer, at Havnemyndigheden får adgang til på et tidligere tidspunkt, end det er tilfældet i dag, at iværksætte foranstaltninger i forbindelse med overhængende fare for, at et skib forliser eller medfører betydelig gene for sejladsikkerheden eller den almindelige anvendelse af havnen.

Den bortfjernelse af skibet eller vraget Havnemyndigheden iværksætter, må i overensstemmelse med det forvaltningsretlige proportionalitetsprincip ikke gå udover, hvad der er nødvendigt for at forhindre overhængende fare for forlis eller betydelig gene for sejladsikkerheden eller den almindelige anvendelse af havnen. Et indgreb skal stå i et rimeligt forhold til det, der opnås derved. Dette proportionalitetsprincip gælder såvel den praktiske udførelse af bortfjernelsen som de økonomiske omkostninger.

Hvis bortfjernelsen af et skib eller vrage tjener til opfyldelse af et lovligt påbud, som den ansvarlige ikke har efterkommet, eller udfylder andre uopfyldte handleforpligtelser efter Inatsisartutloven, må foranstaltningen normalt anses for rimelig og proportional. Det er dog Havnemyndighedens opgave at skønne, hvad der i de konkrete tilfælde må anses for at være en nødvendig foranstaltning for at hindre overhængende fare for forlis eller betydelig gene for sejladsikkerheden eller den almindelige anvendelse af havnen.

I de fleste situationer vil der ikke herske tvivl om, hvorvidt forudsætningen for bortfjernelse af skib eller vrage uden forudgående påbud i medfør af stk. 1 og 2 er til stede. Ved tvivlssituationer tages hensyn til, at jo længere tid der går, før bortfjernelsen af skibet eller vraget besluttet og iværksættes, jo vanskeligere vil det efterfølgende blive at argumentere for, at skibet eller vraget er i overhængende fare for at forlise eller er til betydelig gene for sejladsikkerheden eller den almindelige anvendelse af havnen, således et indgreb uden forudgående påbud var nødvendigt.

Havnemyndigheden vil, såfremt det måtte vise sig muligt at identificere en ansvarlig, kunne kræve dækning af afholdte udgifter efter grønlandsk rets almindelige erstatningsregler efter de gældende bestemmelser herom.

Det forudsættes, at Havnemyndigheden i videst muligt omfang søger afholdte udgifter dækket, herunder anmelder krav i et eventuelt konkursbo efter den ansvarlige eller om nødvendigt anlægger civilt søgsmål mod den ansvarlige, hvis denne kan identificeres. Det er dog en del af formålet med nærværende forslag til Inatsisartutlov, at det netop ikke er en betingelse for Havnemyndighedens iværksættelse af en bortfjernelse af skibet eller vraget, at der kan findes en ansvarlig.

Anvendelse af stk. 3, forhindrer ikke Havnemyndigheden i efterfølgende at udstede et påbud om fjernelse efter § 5, stk. 1 og stk. 2, eller § 6. Det afgørende er her, at skibet eller vraget på tidspunktet for myndighedernes indgriben faldt ind under enten § 5, stk. 1 og 2, eller § 6. Alle Havnemyndighedens udgifter, både direkte og indirekte, kan kræves dækket af den ansvarlige. Således vil mere direkte udgifter til f.eks. opsyn med skibet eller vraget, oplægning i havn, afmærkning, udstyr, udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, såvel som mere indirekte udgifter til myndighedernes administrative behandling af sagen, kunne kræves dækket.

Stk. 4

Bestemmelsen fastslår, at den ansvarlige for et skib eller vrage som hovedregel skal orienteres mundtligt om bortfjernelsen af skib eller vrage samtidig med gennemførelsen af indgrebet i medfør af stk. 3.

Forudgående underretning kan imidlertid undlades, hvor en samtidig underretning af den ansvarlige viser sig umulig eller er uforholdsmæssig vanskelig, når henses til, at en bortfjernelse af skibet uden forudgående påbud kun er mulig efter stk. 3, når der er overhængende fare for forlis eller skibet medfører betydelig gene for sejladsikkerhed eller den almindelige anvendelse af havnen. En underretning samtidig med indgrebet kan f.eks. være umulig, hvis ejeren af skibet eller vraget er ukendt. En underretning samtidig med indgrebet kan f.eks. være uforholdsmæssig vanskelig, hvis der ikke foreligger offentligt tilgængelige kontaktoplysninger på den ansvarlige eller hvis Havnemyndigheden ikke kan få fat i den ansvarlige på kendt adresse eller telefonnummer.

Den, der har fået beslutningen om indgrebet meddelt mundtligt, kan forlange efterfølgende at få beslutningen meddelt skriftligt med en begrundelse for fravigelse af stk. 1-2. Begæringen om en skriftlig beslutning skal fremsættes over for Havnemyndigheden inden 14 dage efter, at bortfjernelse er gennemført.

Stk. 5

Det er i stk. 5 fundet nødvendigt at medtage den situation, hvor ejeren af skibet ikke kendes. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.2 Bortfjernelse og afmærkning.

Såfremt Havnemyndigheden har kendskab til, hvem der er ansvarlig for skibet er, skal der samtidig med indgrebet om muligt gives mundtlig meddelelse til den ansvarlige, jf. stk. 4. Det skal imidlertid ikke kunne forsinke processen med hensyn til bortfjernelse af et skib, der er i overhængende fare for at forlise eller til betydelig gene for sejladsikkerhed eller den almindelige anvendelse af havnen, at Havnemyndigheden ikke har mulighed for at identificere ejeren af skibet eller vraget, f.eks. i de tilfælde, hvor den pågældendes opholdssted og adresse er ukendt.

Med den foreslåede bestemmelse sikres, at Havnemyndighedens beslutning om at bortfjerne skibet efter stk. 3 kan meddeles overfor den ansvarlige for skibet eller vraget ved opslag på skibet samt fremlysning i landsdækkende avis.

Til § 6

Af bestemmelsen fremgår, at Havnemyndigheden for ejerens regning kan foretage en række foreløbige handlinger med det formål, at sikre sejladsikkerheden, skibets sikkerhed eller miljøet.

Anvendelsen af bestemmelsen forudsætter ikke, at der er truffet endelig beslutning om at bortskaffe skibet eller vraget, idet de foreløbige handlinger dog kan udgøre en del af forberedelsen af en bortskaffelse.

Alle Havnemyndighedens udgifter, både direkte og indirekte, kan kræves dækket af den ansvarlige. Således vil mere direkte udgifter til f.eks. opsyn med skibet eller vraget, oplægning i havn, afmærkning, udstyr, udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, såvel som mere indirekte udgifter til myndighedernes administrative behandling af sagen, kunne kræves dækket. Det bemærkes, at det især ved større skibe over 200 bruttotons kan være nødvendigt at anvende udenlandske firmaer til at håndtere skibet, idet de kraner, der aktuelt rådes over i landet, kun kan håndtere skibe indtil en vis størrelse.

Til § 7

Stk. 1

Oplægning af skibe i havn samt anbringelse af vrug m.v. kræver forudgående tilladelse. Havnemyndigheden kan stille krav om tilsyn samt om iværksættelse af tiltag for at undgå risici. Havnen vil i princippet kunne stille sådanne krav til det skib eller den flydende genstand, som Havnemyndigheden ønsker oplagt, at det reelt ikke vil være muligt at bringe et efterladt skib eller flydende genstand i havn. Det er derfor i stk. 1 fastsat, at havnen har pligt til at modtage skibe eller flydende genstande, der fjernes i medfør af § 5, stk. 1 og § 6.

Til § 8

Med bestemmelsen bemyndiges Havnemyndigheden til at bortskaffe skibe eller vrug uden økonomisk værdi. Ved bortskaffelse forstås ophugning eller anden destruktion af skib eller vrug.

Det vurderes at være formålsløst og unødigt ressourcspild, såfremt Havnemyndigheden skal gennemføre et tvangssalg i henhold til retsplejelovens regler, hvis skibet eller vraget er værdiløst eller hvis værdien ikke overstiger de skønnede omkostninger ved at gennemføre et tvangssalg.

Det er en forudsætning, at der allerede er givet påbud om fjernelse af skibet eller vraget, som ikke er efterkommet inden en fastsat rimelig frist.

Det er et krav, at skibets værdi for skibets ejer eller eventuelle panthavere ikke forringes ved bortskaffelsen. Bestemmelsen sigter primært på skibe, hvis værdi ikke overstiger udgifterne til bortskaffelse, eller der ikke er afgørende forskel på skibets salgspris, henholdsvis et eventuelt provenu ved ophugning af skibet.

Det er en forudsætning for, at Havnemyndigheden kan bortskaffe skibet eller vraget, at der er indhentet en erklæring eller vurdering fra en uafhængig vurderingsmand, hvoraf fremgår, at skibet eller vraget er værdiløst eller at værdien ikke overstiger de skønnede salgskostninger.

Omkostningerne til at bortskaffe skib eller vrage påhviler den, der er ansvarlig for skibet eller vraget.

Af hensyn til den, der er ansvarlig for skibet, skal Havnemyndigheden vælge den billigst mulige løsning til bortskaffelse af skibet. Dette indebærer, at havnemyndigheden, af omkostningsmæssige årsager, kan vælge at sælge skibet for et symbolsk beløb til et firma, der fragter skibet til et andet sted med henblik på ophugning, og hvor firmaets fortjeneste er den skrotpris, firmaet kan opnå for det kondemnable skibs stål og jern. Denne fremgangsmåde anses for at være i såvel den ansvarlige for skibet som i Havnemyndighedens interesse, idet betydelige omkostninger til bortskaffelse af det kondemnable skib herved spares. Denne fremgangsmåde forudsætter, at der er interesserede købere og tænkes især anvendt for større kondemnable stålskibe (100-400 BRT), men er ikke begrænset hertil, såfremt der måtte være interesse for øvrige kondemnable skibe.

Til § 9

Stk. 1

Med den foreslåede bestemmelse sikres, at ejeren og alle kendte rettighedshavere, hvis rettigheder eller forpligtelser med hensyn til skibet eller vraget må antages at blive berørt af bortskaffelsen, får skriftlig underretning om den påtænkte bortskaffelse af skibet eller vraget.

Kravet om underretning har til formål at sikre, at bortskaffelse ikke sker, uden at ejeren eller rettighedshaverne er blevet behørigt informeret, og har haft mulighed for at tage vare om skibet, eller gøre indsigelser over for Havnemyndighedens planer, herunder f.eks. redegøre for, at skibet ligger i havn som led i den almindelige sejlads eller midlertidigt nødvendiggjort af force majeure, jf. § 5.

Stk. 2

Det er i stk. 2 fundet nødvendigt at medtage den situation, hvor ejeren af skibet ikke kendes. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2 Bortfjernelse og afmærkning.

Med den foreslåede bestemmelse sikres, bortskaffelsen af skibet eller vraget kan bekendtgøres overfor ejeren ved opslag på skibet eller vraget, samt ved fremlysning i mindst tre måneder i landsdækkende avis.

Kravet om fremlysning i mindst tre måneder i landsdækkende avis har til formål at sikre, at bortskaffelse ikke sker, uden at rettighedshaverne er blevet behørigt informeret, og har haft mulighed for at tage vare om skibet, eller gøre indsigelser over for myndighedens planer, herunder f.eks. redegøre for, at skibet ligger i havn som led i den almindelige sejlads eller midlertidigt nødvendiggjort af force majeure.

Såfremt Havnemyndigheden har kendskab til, hvem ejeren af skibet er, skal der rettes henvendelse til den pågældende, jf. stk. 1. Det skal imidlertid ikke kunne forsinke processen med hensyn til bortskaffelsen af skibet, at Havnemyndigheden ikke har mulighed for at identificere ejeren af skibet eller vraget, f.eks. i de tilfælde, hvor den pågældendes opholdssted og adresse er ukendt.

Stk. 3

Bestemmelsen sikrer, at formålet med at påklage Havnemyndighedens afgørelse til Naalakkersuisut og indbringe Naalakkersuisuts afgørelse for Retten i Grønland ikke forspildes ved, at skibet allerede er bortskaffet, inden disse frister er udløbet.

Til § 10

Stk. 1

Havnemyndigheden vil efter stk. 1 kunne træffe afgørelse om at bortsælge skib, vrag, herunder vraggods, ved offentlig auktion, hvis den ansvarlige ikke inden den påbudte tidsfrist selv fjerner skibet.

Stk. 2

Det er i stk. 2 fundet nødvendigt at medtage den situation, hvor ejeren af skibet ikke kendes. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.2 Bortfjernelse og afmærkning.

Såfremt Havnemyndigheden har kendskab til, hvem ejeren af skibet er, skal der rettes henvendelse til den pågældende, jf. stk. 1. Det skal imidlertid ikke unødigt forsinke processen med hensyn til tvangssalg af skibet, at Havnemyndigheden ikke har mulighed for at identificere ejeren af skibet eller vraget, f.eks. i de tilfælde, hvor den pågældendes opholdssted og adresse er ukendt.

Med den foreslåede bestemmelse sikres, at tvangssalg af skibet eller vraget kan meddeles overfor ejeren ved opslag på skibet samt fremlysning i landsdækkende avis. Det bemærkes, at eventuelle rettighedshavere vil modtage underretning om tvangssalg af skibet i henhold til retsplejelovens regler om tvangssalg.

Stk. 3

Bestemmelsen indebærer, at Havnemyndighedens afgørelse om tvangssalg kan tvangsfuldbyrdes efter reglerne om tvangssalg i retsplejeloven for Grønland, jf. kapitel 48. Havnemyndighedens afgørelse om tvangssalg udgør i sig selv et retsgyldigt fundament for tvangssalg og det er ikke nødvendigt at Havnemyndigheden forinden opnår dom herfor.

Til § 11

Stk. 1

Bestemmelsen præciserer, at afgørelser truffet af den lokale, funktionelle havnemyndighed, jf. § 4, nr. 4, kan påklages til Naalakkersuisut. Dermed sikres, at borgernes retssikkerhed på trods af en ekstern delegation, da Naalakkersuisut skal behandle klage over den lokale, funktionelle havnemyndigheds afgørelse.

Bestemmelsen præciserer videre, at afgørelser truffet af Havnemyndigheden i en privat havn kan påklages til Naalakkersuisut. Dette sikrer borgernes retssikkerhed, selv om bemyndigelsen til at træffe afgørelse i medfør af nærværende lovforslag er tillagt Havnemyndigheden i den private havn.

Begrebet afgørelse skal forstås i overensstemmelse med det almindelige forvaltningsretlige afgørelsesbegreb. En forvaltningsretlig afgørelse defineres som en beslutning, der ensidigt fastlægger, hvad der er eller skal være ret i forhold til en borger. Der kan ikke klages over Havnemyndighedens processuelle beslutninger, dvs. beslutninger som led i sagsbehandlingen, f.eks. oplysningsskridt, inhabilitetsvurderinger og kompetencespørgsmål. Hvis en borger vil klage over, at processuelle beslutninger er forkerte, skal borgeren afvente den endelige afgørelse i sagen og her gøre gældende, at afgørelsen er forkert, f.eks. fordi processuelle beslutninger er forkerte. Der kan ikke klages direkte over en processuel beslutning, mens sagen vareser.

Havnemyndighedens påbud om bortfjernelse af skibe og vrage i medfør af § 5, stk. 1 og 2, samt beslutning om at bortfjerne et skib eller vrage uden forudgående påbud og for den ansvarliges regning i medfør af § 5, stk. 3, er en afgørelse i forslaget forland.

Selv om Havnemyndighedens beslutninger om at tage vare på, oplægge, afmærke, eller udstyre skibet eller vraget med nødvendigt udstyr i medfør af § 6 kan anses som et led i sagsbehandlingen i forbindelse med udstedelse af påbud, jf. § 5, er beslutningen indgribende overfor

borgeren, idet Havnemyndigheden ved beslutningen påfører borgere udgifter. Der er derfor tale om en afgørelse i forslagens forstand.

Havnemyndighedens beslutninger om at bortskaffe og tvangssælge et skib eller vrage, jf. §§ 8 og 10, stk. 1 og 2, er en afgørelse i forslagens forstand.

Gennemførelsen af procedurerne for underretning af den ansvarlige og alle kendte rettighedshavere om foranstående bortskaffelse af skib eller vrage, jf. § 9, er en processuel beslutning, der ikke kan klages selvstændigt over.

Stk. 2

Begrebet "retlig interesse" beror på en fortolkning af formålet med klageberettigelsen.

Det forvaltningsretlige partsbegreb kan tjene til vejledning for, hvem der har en individuel retlig interesse i sagen. Det forvaltningsretlige partsbegreb omfatter klager og andre, der har en væsentlig interesse i sagens afgørelse. Med udtrykket "klager" sigtes til personer, der som klageberettigede har indgivet klage til en rekursinstans i en sag, der vedkommer dem. Også personer, til hvem et forbud eller påbud rettes eller vil blive rettet, vil dog have stilling som part i den pågældende sag. Partsbegrebet omfatter således typisk afgørelsens adressat, men også andre fysiske eller juridiske personer kan have stilling som part i sagen.

I de tilfælde, hvor der opstår tvivl, om en person kan anses som part i en sag, må der navnlig lægges vægt på, hvor væsentlig den pågældendes interesse i sagen er, og hvor nært denne interesse er knyttet til sagens udfald. Partsbegrebet omfatter som udgangspunkt i hvert fald den, hvis interesse i den verserende eller afgjorte sags udfald er af en sådan intensitet, at den efter forvaltningsrettens almindelige regler gør den pågældende kompetent til at påklage afgørelsen til en rekursinstans eller til at indbringe sagen for domstolene.

Heraf følger, at den ansvarlige for et skib eller vrage altid har retlig interesse, ligesom rettighedshavere, hvis rettigheder eller forpligtelser med hensyn til skibet eller vraget må antages at blive berørt af afgørelsen, har retlig interesse.

Stk. 3

Der er fastsat en klagefrist på 4 uger fra det tidspunkt, hvor afgørelsen, der klages over, er kommet frem til adressaten eller fremlyses i landsdækkende anvis. Denne formulering anvendes af hensyn til de specielle demografiske og geografiske forhold i Grønland, som ikke skal komme afgørelsens adressat til skade.

En afgørelse i brevform er "kommet frem", når modtageren under normale forhold vil have haft lejlighed til at gøre sig bekendt med afgørelsens indhold. Dette indebærer, at en afgørelse vil anses for at være kommet frem, i medfør af denne Inatsisartutlov, når den er afleveret til modtageren eller lagt i modtagerens brevkasse eller brevindkast. En postboks, hvori dagens

indgåede post samles på posthuset, postkontoret, ligestilles hermed. Endvidere ligestilles POST Greenlands samarbejdspartnere, hvor posten ligger til afhentning på udvalgte steder i egne, hvor der ikke findes et posthus eller et postkontor. Et brev, som afleveres efter kontortids ophør, anses først at være kommet frem den næste arbejdsdags morgen, medmindre konkrete omstændigheder viser, at brevet er blevet afhentet tidligere.

En afgørelse sendt pr. e-mail, telefax eller lignende muliggør, at afgørelsen kan sendes til modtageren på ethvert tidspunkt af døgnet, medmindre der er tekniske problemer. E-mail m.v. indebærer den bevismæssige fordel, at det altid kan konstateres, hvornår en meddelelse er kommet frem til modtageren. Også med e-mail m.v., er udgangspunktet, at afgørelsen skal være kommet frem inden for normal kontortid.

Klagefristen for at klage over en bortfjernelse af skib eller vrage uden forudgående påbud efter § 5, stk. 3, løber fra den dag, hvor den ansvarlige for skibet har fået mundligt meddelelse om Havnemyndighedens beslutning om at bortfjerne skibet eller vrage, jf. § 5, stk. 4, eller fra dagen for fremlysning i landsdækkende avis, hvis opholdsstedet for den ansvarlige for skibet eller vrage er ukendt for Havnemyndigheden, jf. § 5, stk. 4.

Til § 12

Stk. 1

Det er en forudsætning for at indbringe en afgørelse for Retten i Grønland, at Havnemyndighedens afgørelse har været påklaget til Naalakkersuisut i overensstemmelse med reglerne i § 11. Har Havnemyndighedens afgørelse ikke været påklaget til Naalakkersuisut, skal Retten i Grønland afvise sagen ex officio.

Begrebet ”retlig interesse” må bero på en fortolkning af formålet med domstolsprøvelsen. Heraf følger, at den ansvarlige for et skib eller vrage altid har retlig interesse, ligesom rettighedshavere, hvis rettigheder eller forpligtelser med hensyn til skibet eller vrage må antages at blive berørt af afgørelsen, har retlig interesse.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 11, stk. 2.

Stk. 2

Afgørelser truffet af Naalakkersuisut kan indbringes for Retten i Grønland som 1. instans af enhver, der har retlig interesse heri.

Fristen for at indbringe en afgørelse for Retten i Grønland er 4 uger efter, at afgørelsen er kommet frem til den pågældende eller fremlyst i landsdækkende avis, hvis Havnemyndigheden ikke kender den ansvarliges identitet. Formuleringen ”kommet frem” anvendes af hensyn til de specielle demografiske og geografiske forhold i Grønland, som ikke skal komme afgørelsens adressat til skade.

En afgørelse i brevform er "kommet frem", når modtageren under normale forhold vil have haft lejlighed til at gøre sig bekendt med afgørelsens indhold. Dette indebærer, at en afgørelse vil anses for at være kommet frem, i medfør af denne Inatsisartutlov, når den er afleveret til modtageren eller lagt i modtagerens brevkasse eller brevindkast. En postboks, hvori dagens indgåede post samles på posthuset eller postkontoret, ligestilles hermed. Endvidere ligestilles POST Greenlands samarbejdspartnere, hvor posten ligger til afhentning på udvalgte steder i egne, hvor der ikke findes et posthus eller et postkontor. Et brev, som afleveres efter kontortids ophør, anses først at være kommet frem den næste arbejdsdags morgen, medmindre konkrete omstændigheder viser, at brevet er blevet afhentet tidligere.

En afgørelse sendt pr. e-mail, telefax eller lignende muliggør, at afgørelsen kan sendes til modtageren på ethvert tidspunkt af døgnet, medmindre der er tekniske problemer. E-mail m.v. indebærer den bevismæssige fordel, at det altid kan konstateres, hvornår en meddelelse er kommet frem til modtageren. Også med e-mail m.v., er udgangspunktet, at afgørelsen skal være kommet frem inden for normal kontortid.

Hvis en afgørelse er fremlyst i landsdækkende avis, regnes fristen for at indbringe afgørelsen for Retten i Grønland uanset om afgørelsen også er fremsendt med almindelig brevpost fra datoen, hvor avisen udkommer.

Til § 13

Stk. 1

Med bestemmelsen forslås en hjemmel til, at manglende efterkommelse af et påbud udstedt i medfør af § 5, sanktioneres med bøde efter reglerne i Kriminallov for Grønland.

Bødeniveauet skal fastsættes på et sådant niveau, at bødesanktionen herved kan siges at være effektiv, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning. Det skal anses for en skærpende omstændighed, såfremt der er tale om et efterladt skib, som er af en sådan størrelse, at det kun vanskeligt kan bugseres væk. Der er eksempler på efterladte skibe, der ikke fjernes trods påbud fra myndighederne herom og som har en sådan størrelse, at der ikke i Grønland er en kran, der er stor nok til at hæve skibet i tilfælde af, at skibet synker. Hvis et sådant skib får lov til at henligge forladt, er der risiko for, at skibet som følge af skrueis eller andre vejr- og vindforhold, får huller i skroget med den konsekvens, at bortfjernelse af skibet reelt umuliggøres, idet en bortfjernelse af skibet kræver en slæbekran af sådan en størrelse, som ingen råder over i Grønland.

Stk. 2

Det foreslås i stk. 2, at juridiske personer kan pålægges bødeansvar.

Stk. 3

For at skabe sammenhæng med § 11, stk. 2 og § 12, stk. 1, hvorefter afgørelser i medfør af Inatsisartutloven skal indbringes for Retten i Grønland som 1. instans, foreslås, at sager vedrørende sanktioner for overtrædelse af påbud i medfør af § 5, stk. 1 og 2, ligeledes skal indbringes for Retten i Grønland som 1. instans.

Stk. 4

Bøder, som pålægges efter stk. 1 og 2, tilfalder Landskassen.

Til § 14

Stk. 1

Det foreslås, at Inatsisartutloven træder i kraft den 1. januar 2018.

Stk. 2

Samtidig ophæves § 17 i Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 1 af 4. januar 2000 om havnereglement (havnereglementet).

Stk. 3

Øvrige bestemmelser i havnereglementet forbliver i kraft.