



By- og Landskabsstyrelsen
Natur
Att.: Thomas Fogtmann
thfog@blst.dk

Høring af Havmiljøloven

KL har modtaget ændring af havmiljøloven (nødområder for skibe og planer herfor mv.) i høring.

Forslaget til lovændring omfatter planer for nødområder, udvidet mulighed for autorisation af klassifikationsselskaber, regler for behandling af sager om optagning og påvirkning af havbundsmateriale, indgreb over for skibe og platforme ved overtrædelser af regler om luftforurening og en 5-årig forældelse af overtrædelse af havmiljøloven.

Generelle bemærkninger

KL ser det som positivt, at lovgrundlaget med ændringerne i havmiljøloven bliver klarere særligt med hensyn til udpegning af og planlægning for nødområder for skibe og med hensyn til bortskaffelse af optaget havbundsmateriale.

Bemærkninger til de enkelte paragrafer

Nødområdeplaner

KL ser frem til efterfølgende at modtage bekendtgørelsen om udpegning af nødområder og regler for indhold af nødområdeplaner i høring. Ændringerne i havmiljøloven vedr. nødområderne er af overordnet karakter, og det forventes, at en række uklarheder vil blive udspecificeret i bekendtgørelsen. På baggrund heraf vil der være større mulighed for at vurdere bl.a. de eventuelle økonomiske konsekvenser, se også senere.

KL har dog et par generelle bemærkninger til processen omkring nødområdeplaner. Generelt er det vigtigt, at planerne afhandles nøje med de lokale kommuner for at sikre en koordineret indsats i forbindelse med ulykker til søs og for at sikre mulighederne for oprensning og oplagring af opsamlet olie ved oliekatastrofer. Det fremgår ikke klart i hvor høj grad andre parter end staten har adgang til at ajourføre nødområdeplanen, men planerne bør løbende samordnes med kommunernes andre planer f.eks. miljøbered-

Den 4. august 2008

Jnr 10.10.16 K04
Sagsid 000195973

Ref CAN
can@kl.dk
Dir 3370

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/2

skabsplaner. På denne baggrund bør KL være nævnt i §37, således som det er tilfældet i §36.

Det er endvidere vigtigt, at der i tilknytning til nødområderne også sikres et statsligt beredskabsniveau, der bl.a. kan forebygge og afhjælpe værste tænkelige konsekvenser på havet inden for meget kort tid.

For de enkelte nødområder vil forskellige forhold som f.eks. tæt skibstrafik gøre sig gældende, og KL forventer, at der i de enkelte nødområdeplaner vil blive taget højde herfor.

KL savner endvidere i loven en afklaring af nødområdeplanernes status i forhold til de kommunale beredskabsplaner, og hvorledes løbende ændringer af beredskabsplanerne vil blive indarbejdet i nødområdeplanerne.

Andre emner, som bør tages op og beskrives nærmere er: Planer for miljøovervågning for de berørte områder, handleplaner for evt. indførelse af fiskeforbud, badeforbud, m.v. samt uddybning af de afledte økonomiske aspekter ved en evt. forurening af en kyststrækning, herunder særligt manglende turistindtægter.

Udvidet mulighed for autorisation af klassifikationselskaber

KL finder det hensigtsmæssigt at udvide miljøministerens mulighed for at autorisere klassifikationselskaber til på ministerens vegne at foretage syn og inspektion af skibe med hensyn til forhold, der er omfattet af havmiljøloven

Optagning og påvirkning af havbundsmateriale (sedimenter)

KL finder det hensigtsmæssigt, at det kompetence- og myndighedsoverlap der er mellem havmiljøloven og miljøbeskyttelsesloven fjernes, således at kompetencen til at fastsætte vilkår om optagning til alt andet end dumpning samles hos kommunerne.

KL finder det i den forbindelse hensigtsmæssigt, at der udarbejdes forslag til retningslinier for håndtering af forurenede sediment, da en meget væsentlig del af miljøpåvirkningen ved håndtering og f.eks. efterfølgende deponering af forurenede sediment, sker ved optagningen.

Indgreb over for skibe og platforme ved overtrædelser af regler om luftforurening

KL finder det positivt at udvide allerede eksisterende håndhævelses- og straffebestemmelser til også at omfatte overtrædelse af regler om skibes og platformes udledninger til luften.

5-årig forældelse af overtrædelse af havmiljøloven

KL finder det hensigtsmæssigt, at forældelsesfristen for overtrædelse af havmiljøloven ændres fra 2 til 5 år.

Økonomiske konsekvenser for kommunerne

Det er vigtigt, at planer for og beredskab i forbindelse med nødområderne ikke blot pålægges de kommuner, der lægger areal til områderne.

Kommunerne er i dag forpligtet til at dimensionere deres beredskab efter en vurdering af lokale risici. Er der tale om en kystkommune, vil der i dag naturligt også indgå risici for olieforurening m.m. på strandene, jf. at det i medfør af §35 i den gældende lov er kommunens pligt at kunne sanere egne kyststrækninger og havne. Hvis risici for uheld forventes at stige i de områder, der udpeges som nødområder, vil der være tale om merudgifter for kommunerne, som bør kompenseres efter DUT-regelsættet, idet reglerne om risikodimensionering pålægger kommunerne at dimensionere beredskabet på baggrund af risikovurderingen.

I modsat fald må KL gå ud fra, at nødområdeplanerne blot er en indsamling og sammenstilling af eksisterende planer med opstilling af det udstyr og mandskab, som allerede findes i kommunerne.

Endelig er det ikke uden omkostninger for de implicerede kommuner at deltage i planlægningsarbejdet af nødområdeplanerne. KL vil efterfølgende fremsende overslag på de økonomiske omkostninger ved dette arbejde.

Med venlig hilsen



Camilla Nordal Rask

By- og Landsskabsstyrelsen
Natur
Att. Thomas Fogtmann
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet

1. august 2008

Hovedformålet med lovudkastet - at handtere og begrænse en eventuel forurening af havmiljøet - er godt og rigtigt. De forhåndsudpegede havne har derfor også deltaget i debatten om, hvordan nødhavne mest hensigtsmæssigt kan udpeges og administreres. Men for de havne, der må forudses at blive udpeget til nødhavn, er der fortsat usikkerhed om særligt erstatningsspørgsmålet.

Udpeget til nødhavn

Danske Havne finder, det burde være helt selvfølgeligt, at når staten udpeger havne til at deltage i at forhindre en miljømæssig ulykke til gavn for havmiljøet og samfundet som sådan, så er det også er staten, der tager ansvaret for, at havnen holdes skadefri. Det fremgår ikke klart af lovforslaget.

I den debat, der er gået forud for udarbejdelse af dette lovforslag, er det flere gange blevet understreget, at det har været meget væsentligt for accept af udpegning som nødzone eller nødhavn, at det sikres, at havnen, der modtager et nødstedt skib, som er anvist anløb af den danske stat/SOK, opnår fuld kompensation for de direkte og indirekte omkostninger og tab, der kan henregnes til benyttelsen af nødhavn.

Danske Havne har noteret sig lovudkastets bemærkninger om, at der ved udpegning af nødzone ikke ændres ved det erstatningsretlige billede, der allerede gælder inden udpegningen. Men vi har også noteret os, at det anerkendes, at der selv ved olielaster er en risiko for, at der kan være utilstrækkelige midler til dækning af de afholdte udgifter. (Afsnittet om Ansvar og erstatning i forbindelse med forurening m.v. fra skibe i nødzone). Det er vores forståelse af de eksisterende regler, at olieforurening uden ansvarsbegrænsning kun er dækket, når det gælder olie



som last. Al anden skade vil være omfattet af ansvarsbegrænsningsreglerne, der, som også anført i lovudkastet, sandsynligvis vil være utilstrækkeligt.

Det er korrekt, at danske havne kan kræve sikkerhedsstillelse fra skibet, før dette anløber havnen, men det er i dette tilfælde ikke en dækkende løsning. Det er usikkert, hvilke omkostninger, der kræves sikkerhed for. Særlig naturligvis, fordi havnen ikke har kendskab til de omkostninger, der kan løbe på, hvis anløbet udvikler sig til en ulykke. Derfor vil det være umuligt for havnen på forhånd at vurdere en realistisk sikkerhedsstillelse. Hvis skibet ikke kan stille tilstrækkelig sikkerhed, kan havnen afvise skibet. Og endelig kan det være tidskrævende i en kritisk situation at skulle have en kvalificeret sikkerhedsstillelse på plads.

Det er afgørende, at de virksomheder, hvis faciliteter udpeges til at skulle hjælpe med at afværge en miljømæssig ulykke, ikke samtidig risikerer at lide store økonomiske tab som følge af denne udpegning. Der er indtil videre kun tale om en forhåndsudpegning, som med hjemmel i det foreliggende lovforslag skal formaliseres. Derfor bør det også være helt klart for havnene, før de pålægges rollen som nødhavn, at alle eventuelle direkte og indirekte omkostninger og tab i forbindelse med rollen erstattes.

Da det af bemærkningerne fremgår, at der kun er ubetydelige økonomiske og administrative konsekvenser for havnen, går vi ud fra, at dette også må dække over den situation, hvor der indtræffer en hændelse. Vi må derfor også gå ud fra, at det ingen betydning har for havnens forsikringsforhold f.eks. i form af højere forsikringspræmier, at den bliver udpeget som nødhavn, men det vil vi naturligvis gerne have bekræftet.

Danske Havne foreslår, at denne problematik løses ved, at SOK stiller sikkerheden, og at det er staten, der efterfølgende sørger for at gøre regres hos rette vedkommende. Der findes fortilfælde, hvor staten ud fra et hensyn til sejladsikkerheden har ønsket skibet trukket ind i en havn, afholdt udgifterne til havnen og derefter selv søgt regres hos ejeren. Denne fremgangsmåde vil også være naturlig, når det kommer til at søge at forhindre eller begrænse en forureningsulykke til havs.

Nødhavneplaner

Danske Havne har noteret sig proceduren om udarbejdelse af nødhavne planer, hvor udkast vil komme i høring blandt andet hos de berørte havne samtidig med lovforslagets fremlæggelse. Vi går ud fra, at der efterfølgende vil blive foretaget eventuel revision i forhold til den bekendtgørelse, der senere udarbejdes om planernes indhold etc.

For så vidt angår selve planerne har vi noteret, at der ikke vurderes at være behov for yderligere beredskabsinitiativer. Vi skal for god ordens skyld gøre opmærksom på, at havne ikke er myndigheder, hvorfor de i forbindelse med opgavevaretagelsen heller ikke kan sidestilles med de involverede myndigheder.

Udvidet mulighed for autorisation af klassifikationsselskaber

Danske Havne har ingen bemærkninger til denne del af lovforslaget.

Optagning om påvirkning af sediment

Det er en velkommen forenkling, at der fremover kun vil være en myndighed (nemlig kommunen) involveret ved sedimenthåndtering, når der er tale om anden bortskaffelse end klapping.

Indgreb over for skib og platforme ved overtrædelser af regler om luftforurening

Den øgede fokusering og viden om udledninger til luften kan gøre det naturligt, at mulighederne for at håndhæve reglerne også indarbejdes i havmiljøloven. Det er dog vigtigt, at de regler, der håndhæves, fortsat baserer sig på internationale værdier, sådan at der ikke lægges særlige nationale begrænsninger eller stilles særlige nationale krav til den internationale skibsfart på danske havne.

Særlig 5-års forældelsesfrist for overtrædelse af havmiljøloven mv.

Danske Havne har ikke bemærkninger til denne del af forslaget.

Med venlig hilsen

Nete Herskind
Vicekontorchef
Danske Havne



Lloyd's Register EMEA

Strandvejen 104A
DK - 2900 Hellerup
Denmark

Telephone +45 3296 1800
Direct line +45 3948 4235
Facsimile +45 3296 1881
Email valdemar.ehlers@lr.org

<http://www.lr.org>

Ministry of the Environment
Agency for Spatial and Environmental Planning
Nature Division
Haraldsgade 53
2100 Copenhagen
Att. Legal advisor Thomas Fogtmann

Date 31 July 2008
Your ref Thomas Fogtmann
Our ref VAE

Re: Bill amending the Danish act on protection of the marine environment

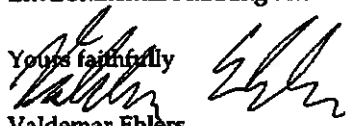
Dear Sir,

With reference to your email of 10th July 2008 on above subject we are pleased to submit our reply. Following review of the files submitted we welcome the possibility for the Minister for the Environment to authorise classification societies as recognised organisations (RO). A possible authorisation for Lloyd's Register to perform survey and certification services in accordance with the requirements of the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, the international Convention for the Control of Ships Ballast Water and Sediments is appreciated by us.

The shipping industry has a good dialogue and co-operation with the Danish Maritime Authority and it would be convenient if these new duties came under the jurisdiction of this Authority and covered by the existing Danish Class Agreement relating to all Danish registered ships and Mobile Offshore Drilling Units (MODUs) in class by the RO and to the Companies responsible for operating Danish registered ships and MODUs.

We are open for meetings regarding the actual delegation of work and we would be pleased to assist in defining the scope, terms, conditions, requirements and co-operation between the Agency for Spatial and Environmental Planning and Lloyd's Register EMEA.

Yours faithfully


Valdemar Ehlers
Statutory Advisor
Central, North and East Europe Area
Lloyd's Register EMEA
Strandvejen 104A
DK - 2900 Hellerup
Denmark

Lloyd's Register EMEA is an Industrial and Provident Society and an Exempt Charity registered in England and Wales with registered number 29 592 R and is a member of the Lloyd's Register Group. Registered Office: 71 Fenchurch Street, London EC3M 4BS, United Kingdom.

Lloyd's Register EMEA is a member of the Lloyd's Register Group and an exempt charity under the UK Charities Act 1993



By- og Landskabsstyrelsen
Natur
Haraldsgade 53
2100 København Ø

31. juli 2008
Poul Sig Vadsholt

KIMO Danmarks bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om havmiljøet.

Den danske del af Kommunernes Internationale Miljø Organisation (KIMO) fremsender hermed sit høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om Havmiljøet (nødområder for skibe og planer herfor).

KIMO Danmark har i dag 10 medlemskommuner på den jyske vestkyst fra Tønder Kommune i syd til Frederikshavn Kommune i nord. Internationalt har KIMO mere end 115 kommuner som medlem.

KIMO har nyligt taget stilling til, at organisationen skal udvides til Baltikum som foreslået af Simrishamn Kommune. På møde med 17 kommuner fra Sverige, Polen, Estland, Letland og Litaun forpligtigede deltagerne sig således til at etablere et KIMO International Baltic Forum som en del af KIMO netværket.

Generelle bemærkninger.

KIMO Danmark finder generelt, at det samlede forslag indeholder en række gode elementer, der kan være med til at beskytte havmiljøet. I det følgende giver KIMO sine bemærkninger til enkelte dele af lovforslaget.

Nødområder for skibe og planer herfor.

KIMO finder, at udpegning af nødområder og nødhavne sker af hensyn til ønsket om at kunne begrænse en forurening af havområderne, hvilket er en meget vigtig opgave, der med al tydelighed blev dokumenteret behov for ved forureningskatastrofen i forbindelse med forliset af Prestige.

KIMO Danmark anerkender således, at der er et stort behov for at kunne hjælpe nødstedte skibe og at kunne begrænse en eventuel forurening herfra. Kommunen anerkender desuden, at det kan være lettere at bekæmpe en forurening, hvis det nødstedte skib føres ind i en havn eller ind i et nødområde.

KIMO vil hertil til i det følgende understrege behovet for, at der tages stilling til det økonomiske ansvar, og at der sikres gennemført en planlægning, som kan sikre, at man finder de rigtige løsninger for de enkelte områder.

De økonomiske konsekvenser

For kommunerne og havnene er det meget vigtigt, at der er fuldt klarhed over, hvem der står med den økonomiske byrde, såfremt et forurenende skib slæbes til en havn eller til et nødområde.

Det er staten, der via det statslige beredskabet (SOK) og/eller Miljøstyrelsen tager beslutningen om, at der skal gøres en indsats, som implicerer et nødområde eller en nødhavn. KIMO finder derfor, at det er vigtigt, at det også er staten, der påtager sig de samlede økonomiske omkostninger, så kommunerne og erhvervene holdes skadesløse.

Såfremt staten ikke vil påtage sig de samlede økonomiske omkostninger, skal det fastlægges, hvordan de påløbne omkostninger fordeles. De fleste havne på vestkysten og andre steder i landet har ikke de fornødne ressourcer til de store omkostninger, der kan være forbundet med en stor olieforurening.

Løsningsindsatsen skal afstemmes med lokale forhold

For kystkommunerne er det af afgørende betydning, at planlægningen af løsningsindsatsen (brugen af den enkelte havn eller det enkelte nødområde) afstemmes efter de lokale forhold, så der sker mindst mulig gene for de lokale aktiviteter, der har stor vigtighed for havnen og/eller lokalområdet.

De danske havne er en livsnerve på de danske kyster på grund af den store godstransport, de store fiskeriinteresser og de mange færgeforbindelser. Havnene genererer flere tusind arbejdspladser og har kolossal betydning for kommunerne på grund af de mange interesser. På samme måde er der store turistinteresser i kystområderne, som er af afgørende vigtighed for kystsamfundene. Hvis et område forurenes vil de mange turisterhverv hurtigt blive ramt økonomisk.

Det bør derfor vurderes, hvordan løsningsindsatsen planlægges, så den generer mindst muligt og bliver billigst mulig.

I forhold til nødområderne bør naturinteresser vurderes

Når der tages stilling til, hvor et skib kan slæbes ind i et nødområde, er det vigtigt at have det faglige overblik over, om der er særlige naturområder eller naturinteresser, der skal tages vare på.

Såfremt der er særlige naturområder eller naturinteresser, bør der tages stilling til, om der skal gennemføres en VVM-procedure som opfølgning på udpegningen.

Optagning og påvirkning af havbundsmateriale (sedimenter).

KIMO finder det hensigtsmæssigt, at kompetencen til at stille vilkår til anden anvendelse end klappning/dumping overgår til kommunalbestyrelsen.

Indgreb over for skibe og platforme ved overtrædelser af regler om luftforurening

KIMO finder det positivt, at lovforslaget også omfatter en udvidelse af håndhævelses- og straffebestemmelser til anvendelse i sager om overtrædelse af regler, der vedrører forurening af luften fra skibe og platforme.

KIMO har med glæde fulgt med i, hvordan miljøminister Troels Lund Poulsen har arbejdet målrettet på at få skærpet reglerne om luftforurening fra skibe i IMO. Der er nået et fremtidssikret resultat, der skal følges op af sanktionsmuligheder, såfremt skibe ikke viser sig villige til at efterleve de nye krav.

Såfremt der er spørgsmål til denne skrivelse, kan der rettes kontakt til Poul Sig Vadsholt i KIMO-sekretariatet på 79 94 74 01 eller 25 38 12 88.

Venlig hilsen

Jørgen Nørby
Vice Borgmester Lemvig Kommune
Formand KIMO Danmark

DANMARKS REDERIFORENING
REDERIFORENINGEN AF 1895
REDERIFORENINGEN FOR MINDRE SKIBE
BILFÆRGERNES REDERIFORENING

Miljøministeriet
By- og Landskabsstyrelsen
Att.: Hanne Kristensen
e-mail: blst@blst.dk

31. juli 2008

hhp/ed – 4574/2007030265
Deres J.nr. BLS-465-00072

Ekstern høring af udkast til forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet

Der henvises til By- og Landskabsstyrelsens høringsskrivelse af 4. juni 2008 og det fremsendte udkast til forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet.

De foreslåede ændringer vedrører:

1. Nødområder for skibe og planer herfor
2. Udvidet mulighed for autorisation af klassifikationsselskaber
3. Optagning og påvirkning af havbundsmateriale (sedimenter)
5. Indgreb over for skibe og platforme ved overtrædelser af regler om luftforurening
6. Særlig 5-årig forældelse af overtrædelse af havmiljøloven og andre love

Vi har ingen bemærkninger til de foreslåede ændringer og noterer med tilfredshed, at ovennævnte punkt 2 og 5 fører Havmiljøloven a jour med de nye internationale regler samtidig med, at der skabes grundlag for en effektiv kontrol af danske skibe også i udenlandske havne.

Med venlig hilsen
På foreningernes vegne

Hans Henrik Petersen

R:\ED\Breve\By- og Landskabsstyrelsen - høring - lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet.doc



By- og Landskabsstyrelsen

Bilag:2008/003578
Sagsbehandler: MAK
J.nr.: 5.kt.

HØRINGSSVAR: LOVFORSLAG OM ÆNDRING AF HAVMILJØLOVEN

31. juli 2008

Forsvarsministeriet har den 4. juni 2008 modtaget lovforslag om ændring af havmiljøloven i høring fra By- og Landskabsstyrelsen. Forsvarsministeriet har sendt lovforslaget i høring hos Forsvarskommandoen, Beredskabsstyrelsen og Farvandsvæsenet.

Forsvarsministeriet har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Søværnets Operative Kommando (SOK) har i to tilfælde måtte konstatere, at Rønne Havn, som er forhåndsudpeget som nødområde til brug for skibe med højt forureningspotentiale, har krævet garanti for havnens udgifter som betingelse for at modtage et skib med brug for assistance (MCL TRADER den 17. maj 2008 og RUDOKØP den 21. maj 2008).

Det er Forsvarsministeriets opfattelse, at der ikke er bevillingsretlig hjemmel til at stille en sådan garanti; også uanset det ikke lykkes at opnå garantistillelse fra anden side, f.eks. ejeren af skibet eller dets P&I klub. SOK må derfor i eventuelle fremtidige lignende situationer, hvor der er alvorlig fare for forurening, overveje om det er nødvendigt at stille garanti ud fra nødretsbetragtninger.

Forsvarsministeriet ser således gerne, at SOKs kompetencer og handlemuligheder i situationer, hvor der f.eks. er sket eller er fare for en alvorlig olieforurening, hvor det er nødvendigt at få skibet i havn for at begrænse forureningen, og hvor det ikke er muligt at indhente sikkerhedsstillelse fra skibets rederi eller P&I klub, præciseres i forbindelse med ændringen af lov om beskyttelse af havmiljøet. Forsvarsministeriet finder det således betænkeligt, at der ikke er fuldstændig klarhed omkring, i hvilket omfang og under hvilke betingelser SOK kan pålægge havne at modtage skibe med henblik på at imødekomme fare for f.eks. forurening.

Forsvarsministeriet skal i den forbindelse pege på, at det af de almindelige bemærkninger afsnit 2.1. til lovforslaget fremgår, at der "i de ca. 4 år, hvor nødområderne har været forhåndsudpegede, ikke (er) opstået problemer med anvendelsen af nødområderne på trods af de manglende nødområdeplaner".

Forsvarsministeriet skal endvidere pege på, at det synes uklart hvilken myndighed, der påtænkes at skulle administrere den i § 1, nr. 4, påtænkte kompetence til miljøministeren til at udstede forbud og påbud, såfremt der fra et skib er sket eller er fare for forurenende udledning til luften, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf. Der henvises herved til, at det af bemærkningerne til den pågældende

bestemmelse fremgår, at miljøministerens kompetence kan delegeres til andre statslige myndigheder efter forhandling med vedkommende minister, jf. den nugældende § 48, stk. 1, i lov om beskyttelse af havmiljøet. Det synes ligeledes uklart, hvorledes den pågældende kompetence forventes anvendt i praksis.

Vedr. bemærkninger til lovforslaget punkt 4 og punkt 10, er det Forsvarsministeriets vurdering, at der fortsat er uafklarede spørgsmål vedrørende de økonomiske konsekvenser af loven, herunder i forhold til eventuelle behov for afmærkning af nødområder (cf. Lov om sikkerhed til søs § 8 og forholdet til begrebet "sikker ankerplads"), oprensning af sejløb for havne udpeget som nødområde, søopmåling af sejløb for verificering af vanddybde og endvidere håndtering af forlis/vrag såfremt skibet/reder ikke kan eller vil betale omkostninger hertil.

Vedr. bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser til nr. 3 (§ 37), ønskes en afklaring af, hvad der menes med "ændrede (fysiske) forhold". Omhandler dette situationer:

1. hvor vanddybden aftager af naturlige årsager?
2. hvor en havn oplyser, at den officielle vanddybde ikke længere vil blive opretholdt af havnen?
3. hvor Farvandsvæsenet inddrager eller flytter afmærkning?

Det bør ligeledes afklares hvilken part, der har (eller tillægges) rådigheden over at et hidtidigt udpeget nødområde, ikke længere skal/kan fungere som nødområde, herunder hvilken part, der skal bære omkostningerne ved at opretholde et område som nødområde.

I relation til sikkerhedsstillelse (garantistillelse for offentligretligt krav) ses der at mangle en afklaring af, om en sådan også dækker eventuelle omkostninger ved en vragsjernelse. Endvidere bør det afklares hvilke juridiske krav, der skal stilles til en sikkerhedsstillelse, herunder bl.a. om spørgsmål om træk under sikkerhedsstillelsen (betinget/ubetinget garantistillelse), lovvalg og værneting for tvister omhandlende træk under sikkerhedsstillelsen, og fra hvilke virksomheder en sikkerhedsstillelse kan udstedes (direkte/indirekte garantistillelse og eventuelle soliditetskrav)

Vedrørende notat punkt 3, har Forsvarsministeriet følgende bemærkninger:

Andet afsnit under overskriften fortolkes således, at de tre regionale miljøcentre fortsat meddeler tilladelse til optagelse af materialer, forudsat at der er meddelt en klaptilladelse. Vedr. ophævelse af Miljøministeriets kompetence i havmiljøloven til at fastsætte vilkår om optagelse forbindelse med anden bortskaffelse af havbundsmaterialer end dumpning, forstås således, at kommunalbestyrelsen fremover skal meddele tilladelse til optagning af materialer. Endvidere bemærkes, at kommunerne fremover også skal træffe afgørelser om deponering og opfyldning.

Det fremgår dog ikke, om det vil gælde både landdeponering og undersøisk deponering (hvor der graves et hul i havbunden og efterfølgende fyldes op med forurenede materiale, hvorefter det overdækkes med rent sand – såkaldt klappning).

Vedr. opfyldning antages det, at det stadigvæk alene gælder den miljømæssige vurdering af de anvendte materialer i opfyldninger, der sker på søterritoriet, hvor det stadigvæk forudsættes, at Kystdirektoratet er tilladelsesgivende myndighed for opfyldningens udstrækning og indfatning, og at kommunen er tilladelsesgivende myndighed for opfyldninger, der sker inden for kystlinien.

Undertiden genanvendes de optagne materialer som strandfodring eller indgår som materiale i ex. vejbyggeri eller cementproduktion. Her kan der blive tale om, at kommunen skal give tilladelse til optagningen, fordi der ikke er tale om decideret klappning (Kystdirektoratet meddeler kystfodringstilladelse og Skov-

og Naturstyrelsen meddeler fritagelse for råstofafgiften). Det ses således ikke afklaret, hvilken myndighed er ansvarlig for, at materialeernes endelige placering ved genanvendelse sker miljømæssigt korrekt.

I visse kystområder med smalle render ind til lystbådehavne og med megen materialevandring langs kysten, har man begrebet læsideklapning, dvs., at sedimenter alene fjernes ved udpumpning på læsiden af sejlrenden i forhold til strøm- og materialevandringen i området, for en videre befordring af materialerne til naturlig vedligehold af kysten. Vil dette være at anse som en klappning med miljøcentret som tilladelsesgivende, eller vil det være et kommunalt forhold?

Hvad sker der, når der fra de regionale miljøcentre kun gives tilladelse til klappning af dele af den ansøgte mængde? Påhviler det herefter kommunen at meddele tilladelse til optagning, deponering, genanvendelse og opfyldning til det resterende materiale, der ikke tillades klappet?

Forholder det sig således bemærkes, at det vil indebære en væsentlig forøgelse af sagsbehandlingstiden, især fordi man antagelig først skal afvente klappafgørelsen og en eventuel ankesag forinden videre sagsbehandling i kommunen. Endvidere kan der være grundlag for en divergerende vurdering af hvad, der kan godkendes, jævnfør at der er ca. 70 kystkommuner. Det ses ikke afklaret, hvorledes har man vil lave afgrænsningen mellem de forskellige kommuners søgrænser. Dette gælder også hvor to kommuner har hver sin side af et farvand. Ligeledes ses det ikke afklaret, hvilken kommune, der skal give tilladelse, hvis der skal optages materialer fra et sejløb som rækker over flere kommunegrænser.

Om optagelse af havbundsmateriale i forbindelse med anden af bortskaffelse end dumpning anføres det, at det vil medføre begrænsede økonomiske og administrative konsekvenser for kommunalbestyrelsen. Det vurderes, at kommuner med havne, der har etableret spule-/tørrefelter i området, ikke nødvendigvis vil være enige heri, da de skal forstå sagsbehandling vedr. vurdering, godkendelse og tilsyn for ofte mange havneafsnit for den enkelte havn.

Med venlig hilsen

Marianne Østerby Kristensen
Fuldmægtig

Dato: 29. juli 2008

Arkivnummer: -

By- og Landskabsstyrelsen
Haraldsgade 29
2100 København Ø
blst@blst.dk

thfog@blst.dk og rhd@blst.dk

Danmarks Naturfredningsforenings (DNs) bemærkninger til Forslaget til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet (nødområder for skibe og planer herfor m.v.)

By- og Landskabsstyrelsen har til brug for høringen lavet et kort notat om ændringernes hovedpunkter. DN har valgt at indskrive sine bemærkninger direkte i notatet efter hvert enkelt hovedpunkt for at lette forståelse og sammenhæng.

DNs bemærkninger fremstår med fed kursiv nedenfor.

1. Nødområder for skibe og planer herfor

Hovedformålet med lovforslaget er at implementere forpligtelserne i artikel 20 i det såkaldte overvågningsdirektiv, der bl.a. forpligter medlemsstaterne til at udarbejde planer for nødområder og udpege nødområder på havet og i havne, hvortil skibe med behov for assistance kan søge med henblik på at imødekomme fare for forurening og fare for sø- og sejladsikkerheden.

I 2004 forhåndsudpegede Miljøministeriet 22 nødområder i de danske farvande, men den formelle udpegning og udarbejdelsen af planerne er endnu ikke sket. Nødområderne har dog fungeret efter hensigten, idet Søværnets Operative Kommando i flere tilfælde har anbefalet skibe at søge til et forhåndsudpeget nødområde. De forhåndsudpegede nødområder er også optaget i Søværnets Operative Kommandos beredskabsplan.

Lovforslaget vil skabe klar hjemmel til at udpege nødområder og fastsætte regler om udarbejdelse af planerne. Forslaget muliggør dermed den endelige udpegning af nødområderne.

Udkast til nødområdeplaner er i øjeblikket under udarbejdelse og forventes at foreligge samtidig med fremsættelsen af lovforslaget og vil derfor kunne træde i kraft samtidig med lovforslaget. En bekendtgørelse, der endeligt udpeger nødområder i danske farvande og samtidig fastsætter generelle regler om indholdet af nødområdeplanerne, vil blive udstedt samtidig med den foreslåede ikrafttræden af lovforslaget.

Nødområdeplanerne er jo altafgørende for hvorledes det nødvendige beredskab i nødområderne skrues sammen og ikke mindst finansieres.

Det er velkendt at kommunerne har svære problemer med at løfte deres forpligtelser efter havmiljøloven, når det handler om beredskab overfor olieforurening, selvom de har forpligtelsen til det. Nyligt er det i TV dokumenteret, hvorledes Samsø's beredskab består af en trailer med støvler og olletøj, spande og skovle til trods for øens ekstreme sårbarhed og risiko for olieforureninger på kysten.

Det nytter ikke at lovgiverne og ministeren bare går ud fra at kommunerne opretter det nødvendige beredskab. Det gør kommunerne ikke pga manglende økono-

mi/prioritering og når ulykken sker, er det så miljøet, der må tage omkostningen ved at ingen foretager sig noget tilstrækkeligt og effektivt.

Staten er nødt til at påtage sig et betydeligt medansvar for at få beredskabet gjort tilstrækkeligt og effektivt – enten ved præcist at fastlægge hvad "tilstrækkeligt og effektivt" som minimum konkret indebærer af udstyr, mandskab og planer eller ved selv at finansiere det – eventuelt en kombination af begge dele.

2. Udvidet mulighed for autorisation af klassifikationsselskaber

Formålet med lovforslaget er herudover at udvide miljøministerens mulighed for at autorisere klassifikationsselskaber til på ministerens vegne at foretage syn og inspektion af skibe med hensyn til forhold, der er omfattet af havmiljøloven.

Ved lov nr. 474 af 31. maj 2006 blev der i havmiljøloven indsat en ny bestemmelse (§ 48 a), der giver miljøministeren bemyndigelse til at autorisere klassifikationsselskaber til at udføre syns- og certificeringsopgaver på vegne af miljøministeren i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets (EF) forordning nr. 782/03 af 14. april 2003 om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe (bundmaling på skibe). Miljøministeren har endnu ikke udnyttet bemyndigelsen. Bemyndigelsen forventes anvendt, når reglerne i ovennævnte forordning skal justeres i forbindelse med at AFS-konventionen (den internationale konvention om kontrol af skadelige antibegrønningssystemer på skibe) træder i kraft den 17. september 2008.

Indsættelsen af bestemmelsen i 2006 tog alene sigte på autorisation af klassifikationsselskaber i forbindelse med syn og certificering med hensyn til bundmaling på skibe. Med henblik på at fremtidssikre bestemmelsen – så den udover bundmaling vil kunne udmøntes f.eks. i forbindelse med regler for brændstoffer og ballastvand – foreslås miljøministerens mulighed for at kunne autorisere klassifikationsselskaber udvidet til også at omfatte andre regulerede områder under havmiljøloven, bl.a. for at kunne varetage forpligtelser i henhold til internationale regler på området, herunder MARPOL (den Internationale konvention 1973/78 om forebyggelse af forurening fra skibe), f.eks. med henblik på at syne og certificere danske skibe i udlandet.

DN ser principielt ingen problem i at disse klassifikations-selskaber forestår kontrol med overholdelse af de internationale eller nationale regler indenfor skibsfart, hvis blot dokumentationen sikres i orden.

3. Optagning og påvirkning af havbundsmateriale (sedimenter)

I forbindelse med kommunalreformen overgik flere opgaver på miljøområdet fra amterne til kommunerne. I forhold til optagning og påvirkning af havbundsmateriale (sediment) har det vist sig, at der opstod et u hensigtsmæssigt kompetenceoverlap mellem havmiljøloven og miljøbeskyttelsesloven og dermed også mellem miljøministeren (i praksis de statslige Miljøcentre Århus, Odense og Roskilde) og kommunalbestyrelserne med hensyn til at fastsætte vilkår og meddele tilladelse på området.

Dette kompetence- og myndighedsoverlap foreslås afhjulpet ved at ophæve miljøministerens kompetence i havmiljøloven til at fastsætte vilkår om optagning i forbindelse med anden bortskaffelse af havbundsmateriale end dumpning.

På denne måde samles kompetencen til at fastsætte vilkår om optagning til alt andet end dumpning hos én myndighed, dvs. kommunalbestyrelsen.

Forslaget indebærer at kommunen - i alle andre tilfælde end i forbindelse med klappning – overlades at sætte vilkår for optagning og hermed også for at sikre minimering af tab af forurenede havbundsmateriale til havmiljøet, hvis kvalitet ellers er Ministerens/miljøcentrenes ansvar. Samtidig har kommunen ansvaret for at den videre håndtering / deponering af det forurenede materiale sker på miljømæssigt forsvarlig måde.

Det kan ikke udelukkes, at der kan bestå en problematisk konflikt i at kommunen har interesse i at skulle håndtere og bekoste håndtering af så små mængder materiale som muligt og derfor ikke vil have stor tilskyndelse til at få ilandbragt havbundsmateriale med så små tab af forurenede materiale som muligt. Staten vil alt andet lige bedre kunne sikre de ensartede nødvendige håndteringsvilkår for optagelse af materiale på en miljømæssigt betryggende måde og med sikkerhed for at det forvaltningsmæssige armslængdeprincip overholdes.

Ydermere vil staten alligevel skulle indover beslutningerne i de fleste tilfælde. Det skyldes at anden håndtering af optaget havbundsmateriale end dumpning (klapning) meget tit indebærer en vurdering af hvorvidt materialet kan nyttiggøres, herunder til kystsikringsformål. I de situationer skal det både vurderes om der er et behov for kystsikring et givet sted og om det pågældende materiale miljømæssigt er anvendeligt til kystsikring dér. Kystsikringsmyndigheden er Kystdirektoratet og hidtil har SNS som råstofmyndighed forestået den miljømæssige vurdering af materialet.

DN mener derfor det fortsat skal være staten, som fastlægger vilkår for optagelse af materialet på havet. Konflikten med kommunalbestyrelsens kompetence efter Miljøbeskyttelseslovens §27 må således løses ad anden vej.

5. Indgreb over for skibe og platforme ved overtrædelser af regler om luftforurening

Lovforslaget indeholder også enkelte forslag, der har til formål at udvide allerede eksisterende håndhævelses- og straffebestemmelser til også at omfatte overtrædelse af regler om skibes og platformes udledninger til luften.

Luftforurening fra skibe er en vigtig kilde til partikelforurening og syrerregn og disse udledninger medvirker mere til forureningen på land end på selve havmiljøet. Enkelte af de generelle bestemmelser i havmiljøloven, fx forbud mod dumpning og udtømning af olie omfatter imidlertid alene overtrædelser, der medfører skade på havmiljøet.

Med lovforslaget foreslås det, at enkelte håndhævelses- og straffebestemmelser udvides til også at kunne anvendes i sager om overtrædelse af regler, der vedrører forurening af luften. Miljøministeren foreslås tillagt kompetencen. Denne foreslåede kompetence kan i medfør af havmiljøloven delegeres til blandt andet andre statslige myndigheder efter forhandling med vedkommende minister. Udover denne udvidelse vedrørende luftforurening foreslås der ikke øvrige indholdsmæssige ændringer i de berørte håndhævelses- og straffebestemmelser.

At udvide allerede eksisterende håndhævelses- og straffebestemmelser til også at omfatte overtrædelse af regler om skibes og platformes udledninger til luften, er en ændring DN kan støtte.

Særlig 5-årig forældelse af overtrædelse af havmiljøloven og andre love på Miljøministeriets område

Endelig er formålet med lovforslaget at indføre en særlig forældelsesfrist på 5 år for visse overtrædelser af havmiljøloven, herunder bestemmelserne om forbud mod skibe og platformes udtømning af olie, flydende skadelige stoffer, affald og kloakspildevand samt reglerne om udledning til luften.

En tilsvarende forældelsesfrist gælder i flere andre love på Miljøministeriets område, herunder miljøbeskyttelsesloven, jordforureningsloven og naturbeskyttelsesloven.

På havmiljølovens område er det almindelige udgangspunkt for forældelse 2 år. Foreligger der ved en overtrædelse af havmiljøloven skærpende omstændigheder kan straffen stige til fængsel i 2 år, og i et sådant tilfælde vil forældelsesfristen være 5 år.

Baggrunden for den foreslåede forlængede frist er bl.a., at der ofte er tale om overtrædelser med en beskedent opdagelsesrisiko, der derfor ofte opdages sent, f.eks. ved ulovlig udtømning af affald og ulovlig dumpning af stoffer eller materialer m.v. Formålet er således at sikre den nødvendige tid for myndighedernes administrative behandling af straffesagerne, f.eks. tekniske undersøgelser foretaget af tilsynsmyndighederne og efterfølgende efterforskning hos politiet samt anklagemyndighedens forberedelse mv.

Der er et dobbelt hensyn at varetage omkring forældelsesfrister. Nemlig det nævnte, at sikre tid til retsforfølgelsen og de hertil nødvendige undersøgelser. Heroverfor finder DN det væsentligt, at tiden fra opdagelse til retsforfølgelse ikke gøres længere end højest nødvendigt for at skærpe den forebyggende virkning og tilgodese den almindelige retsopfattelse.

Foreningen finder det beskæmmende hvis de nødvendige undersøgelser og sagsforberedelsen ikke kan foregå indenfor 2 år - det afspejler få ressourcer og ringe bevågenhed på området.

Set i lyset af de gældende regler på sammenlignelige andre miljø-områder kan DN dog acceptere muligheden for 5 års forældelsesfrist også i havmiljøloven.

Med venlig hilsen

Henning Mørk Jørgensen

By- og Landskabsstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

7. juli 2008
Eksp.nr. 554738
/meo-dep

Høring af lovforslag om ændring af havmiljøloven (nødområder mv.)

Økonomi- og Erhvervsministeriet har modtaget ovenstående høring fra By- og Landskabsstyrelsen. Økonomi- og Erhvervsministeriet har sendt lovforslaget i høring hos Søfartsstyrelsen, Konkurrencestyrelsen og Erhvervs- og Selskabsstyrelsen

Økonomi- og Erhvervsministeriet har på baggrund af høringssvar fra Søfartsstyrelsen, Konkurrencestyrelsen og Erhvervs- og Selskabsstyrelsen følgende bemærkninger:

Lovforslagets § 1, nr. 4. (tilføjelse af et nyt punktum til § 43, stk. 1 vedrørende tilbageholdelse af et skib i forbindelse med ulovlig udledning til luften)

Der bør efter Økonomi- og Erhvervsministeriets opfattelse fastsættes nærmere kriterier for, hvornår tilbageholdelse af et skib kan ske, og hvad der skal til, før skibet kan frigives igen. Loven bør derfor indeholde hjemmel til, at sådanne kriterier kan fastsættes ved bekendtgørelse.

I medfør af lovforslagets § 48 a kan miljøministeren på nærmere angivne vilkår autorisere klassifikationsselskaber til på ministerens vegne at udstede certifikater og foretage syn på skibe, herunder foretage undersøgelser og prøveudtagninger på skibe.

Ud fra et konkurrencehensyn lægger Økonomi- og Erhvervsministeriet vægt på, at sådanne autorisationer tildeles på objektive og ikke-diskriminerende vilkår.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) har følgende bemærkninger til den fremsendte høring:

Lovforslaget er fremsat for at implementere forpligtelserne i artikel 20 i det såkaldte overvågningsdirektiv, der bl.a. forpligter medlemsstaterne til at udarbejde planer for nødområder, og udpege nødområder på havet og i havne. Forslaget indeholder planer om autorisation af klassifikationssel-

ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTERIET
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K
Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr. 10 09 24 85
oem@oem.dk
www.oem.dk

skaber, hvilket måske kan begrænse deres råderum til at drive virksomhed i fremtiden.

Administrative konsekvenser

CKR vurderer, at forslaget ikke umiddelbart vil medføre administrative konsekvenser for virksomhederne. Ændringerne i forslaget ligger op til at udvide miljøministerens mulighed for at autorisere klassifikationsselskaber til på ministerens vegne at foretage syn og inspektion af skibe. Men ikke til at implementere autorisationsordningen.

CKR vil dog gerne pointere vigtigheden af, at såfremt ordningen udvikles og implementeres, at By- og Landskabsstyrelsen holder de forpligtigelser, som indebærer at virksomhederne kan opnå autorisation, holdes op mod de administrative konsekvenser, det kan få for virksomhederne.

By- og Landskabsstyrelsen oplyser, at forslaget vil angå 5-8 klassifikationselskaber.

CKR kan på den baggrund foreslå følgende tekst til den del af lovforslagets bemærkninger, der omhandler forslagens økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet:

"Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et omfang, der berettiger, at lovforslaget bliver forelagt virksomhedspanelet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel."

Kontaktperson for ovenstående bemærkninger er:

Karen K Christensen
Fuldmægtig
Tlf. direkte 3330 7791
E-post kkc@eogs.dk

Økonomi- og Erhvervsministeriet har ikke yderligere bemærkninger til den fremsendte høring.

Med venlig hilsen

Mette Olsen
Kontorfuldmægtig

Fogtmann, Thomas

Fra: TRM Lone Bach Møller [lb@TRM.dk]
Sendt: 31. juli 2008 16:03
Til: BLST - By- og Landskabsstyrelsens hovedpostkasse
Cc: Fogtmann, Thomas; åå Kystdirektoratet; Winnie Vestergaard (wve); TRM Jakob Karlshøj; TRM Jess Nørgaard
Emne: VS: Ingen bemærkninger - Høring af lovforslag om ændring af havmiljøloven (nødområder mv.)
From: TRM Lone Bach Møller
Sent: 31-07-2008 16:03:19
Subject: VS: Ingen bemærkninger - Høring af lovforslag om ændring af havmiljøloven (nødområder mv.)
To: BLST - By- og Landskabsstyrelsens hovedpostkasse

Transportministeriet har ikke bemærkninger til udkastet til lovforslag om ændring af havmiljøloven.

Venlig hilsen

Lone Bach Møller
Fuldmægtig

Transportministeriet
Ministry of Transport
Bro- og Havnekontoret
Frederiksholmskanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 33 92 43 18
Telefax +45 33 38 14 33
lb@trm.dk
www.trm.dk

Fra: Winnie Vestergaard (wve) [mailto:wve@kyst.dk]
Sendt: 21. juli 2008 12:43
Til: Mail trm
Cc: TRM Lone Bach Møller
Emne: Ingen bemærkninger - Høring af lovforslag om ændring af havmiljøloven (nødområder mv.)

Kystdirektoratet er blevet bedt femsende eventuelle bemærkninger til Transportministeriet senest den 21. juli 2008.

Kystdirektoratet har ikke bemærkninger til udkastet til lovforslag om ændring af havmiljøloven.

Med venlig hilsen

Winnie Vestergård
Afdelingschef, Myndighed og Jura
(45) 9963 6302
wve@kyst.dk

Kystdirektoratet
Højbovej 1

30-10-2008

Fogtmann, Thomas

Fra: Kirsten-Marie Fog Pedersen (DEP) [kmfp@fvn.dk]
Sendt: 29. juli 2008 13:12
Til: Fogtmann, Thomas
Cc: Postkasse, 2AFD_2KT (DEP)
Emne: Vedr. Høring af lovforslag om ændring af havmiljøloven (nødområder mv.)
From: Kirsten-Marie Fog Pedersen (DEP)
Sent: 29-07-2008 13:11:36
Subject: Vedr. Høring af lovforslag om ændring af havmiljøloven (nødområder mv.)
To: Fogtmann, Thomas

Til Thomas Fogtmann

Fødevareministeriet lægger til grund, at hovedformålet med lovforslaget er implementering af forpligtelser omkring det at udarbejde planer for nødområder og udpege nødområder på havet og i havne, hvortil skibe med behov for assistance kan søge hen med henblik på at imødekomme fare for forurening og fare for sø- og sejladsikkerheden.

I så fald har Fødevareministeriet ingen bemærkninger til lovforslaget.

Derudover anmodes Miljøministeriet om direkte at høre Dansk Fisk (df@di.dk og ceh@di.dk) samt Sammenslutningen af Danske Fiskeriforeninger (birger-r@post3.tele.dk)

Med venlig hilsen

Kirsten-Marie Fog Pedersen
Studentermødjhælper
Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
Departementet, Juridisk Kontor
Slotsholmen 12
1216 København K
Tlf: 33924282
Email: kmfp@fvn.dk

København, den 22. juli 2008

By & Havn

Udviklingssekretariatet By & Havn 1/3

By- og Landskabsstyrelsen
Natur
Haraldsgade 59
2100 København Ø

Modtaget i
By- og Landskabsstyrelsen

23 JULI 2008

Nordre Toldbod 7
P.O. Box 2083
DK-1013 København K

Tel.: +45 3376 9800
Fax: +45 3376 9801

J.nr. 70-040-003

**Høring af lovforslag om ændring af havmiljøloven (nødområder mv.).
Hørings svar.**

Ved mail af 4. juni 2008 har vi modtaget "Forslag til Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet (Nødområder for skibe og planer herfor mv.) i høring."

Vi har nedenstående kommentarer til det modtagne materiale og forslaget 5 hovedpunkter.

1. Nødområder for skibe og planer herfor.

Vi har intet at tilføje til at de forhåndsudpegede nødområder til brug for skibe med højt forureningspotentialt fastholdes, og at der fastsættes regler for indholdet af nødområdeplaner. Vi har noteret os at "Københavns Red ankerområde 2" fortsat vil være det nærmeste nødområde for os.

2. Udvidet mulighed for autorisation af klassifikationsselskaber.

Vi har intet at tilføje til ønsket om at udvide miljøministerens mulighed for at autorisere klassifikationsselskaber til at foretage syn og inspektioner af skibe på miljøområdet udover den allerede gældende mulighed for kontrol af skadelige antibegrønningssystemer (bundmalinger, herunder TBT).

3. Optagning og påvirkning af havbundsmateriale (sedimenter).

Vi anser den foreslåede ændring ved samling af kompetencen til at fastsætte vilkår om sedimentoptagning hos en myndighed (kommuneme) som en velkommen forenkling.

4. Indgreb over for skibe og platforme ved overtrædelser af regler om luftforurening.

Vi anser lovforslagets udvidelse af forurening til ikke kun at omfatte havmiljøet men også til at omfatte udledninger til luften som et godt initiativ. Ændringen i § 43, stk. 1. omtaler "... fare for udledning til luften, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf ...". I bemærkninger til lovforslaget redegøres eksempelvis for overtrædelse af reglerne om svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Der anføres endvidere skibsfartens bidrag til partikelforurening og farligheden derved.

Ved indførelse af nye danske regler for udledninger og emissioner vil vi anbefale at det sker efter internationale fastlagte grænseværdier, eksempelvis af EU eller IMO, således at der ikke pålægges nationale begrænsninger på den internationale skibsfart i de danske farvande og til de danske havne.

5. Særlig 5-årig forældelsesfrist.

Vi har intet at tilføje hertil.

Venlig hilsen


Jørgen Vesth-Hansen

Danielsen, Rikke Hvid

Fra: Margit Christensen [Margit.Christensen@cmport.com]

Sendt: 1. august 2008 12:08

Til: Danielsen, Rikke Hvid

Emne: SV: høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljø

By- og Landskabsstyrelsen, Natur
Haraldsgade 59
2100 København Ø

Ekstern høring af udkast til forslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet

Høringssvar:

Erstatningsretlige problemstillinger.

Det konstateres flere steder at bortset fra olieforurening, der er internationalt reguleret, således at der kan sikres en erstatning op til et relativt højt maksimumsbeløb, til en bred kreds af skadelidte, er det stort set kun dansk rets almindelige erstatningsretlige regler der finder anvendelse.

Desuden noteres det at havnene er reguleret gennem havneloven og standardreglementet for overholdelse af orden i danske erhvervshavne. Som en følge af standardreglementet har havnene mulighed for at betinge anløbet af at skibet etablere en for havnemyndigheden tilfredsstillende sikkerhed for eventuelle krav mod skibet.

Erfaringsmæssigt viser det sig at det ofte er endog meget svært for havnene at få rede på hvem kravet skal rettes mod og opnå accept af at kravet kan stiles, og vil blive honoreret af f.eks. en skibsreder. Sikkerhedsstillelsen størrelse kan volde problemer, da det økonomiske omfang af indbringelsen ikke kan bestemmes for skibets anløb.

Da sofart drives døgnet rundt er der ofte ikke lang tid til at få formaliteter i orden. Rent praktisk er det meget svært for havnen at sikre at sikkerhedsstillelsen er tilstede specielt om natten og ved weekends og helligdage.

Skibene er ofte forsikret, men havnen kan ikke være sikre på forsikringsselskabets vilje til at dække de omkostninger der er forbundet med indtagelse og ophold i havnen.

Konditionen på fartøjet kan være af en sådan beskaffenhed, at selv en bortaktionering af fartøjet ikke vil

01-08-2008

kunne dække havnens og andres udgifter.

Med baggrund i at det er MAS/SOK der har beslutningskompetencen, for så vidt angår forhold på havet, og derved kan anvise et af de udpege områder til et skib der behøver ophold på et nedområde (havn) bør det også være staten der indestår for de omkostninger havnen måtte have såfremt de ikke kan dækkes fra anden side.

Med venlig hilsen

Søren Felix Andersen
Harbour Master PFSO
Tlf direkte +45 3546 1130
soren.andersen@cmport.com

Jeg har kopieret Søren's høringssvar – håber dette kan bruges.

Med venlig hilsen
Margit Christensen
Havneserviceleder
Copenhagen Malmö Port AB
Telefon direkte +45 3546 1132
Fax direkte +45 3546 1159
e-mail margit.christensen@cmport.com

Fra: Danielsen, Rikke Hvid [mailto:rhhd@blst.dk]
Sendt: 1. august 2008 12:01
Til: Margit Christensen
Emne: VS: høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljø

Fra: Søren Felix Andersen [mailto:Soren.Andersen@cmport.com]
Sendt: 18. juli 2008 12:59
Til: BLST - By- og Landskabsstyrelsens hovedpostkasse
Cc: Fogtmann, Thomas; Danielsen, Rikke Hvid; Gert Nørgaard
Emne: høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljø

Venligst se vedhæftede høringssvar

Med venlig hilsen

Søren Felix Andersen
Havnekaptajn / Port Captain PFSO/PSO
Copenhagen Malmö Port AB

phone +45 35 46 11 30
fax : +45 35 46 11 59
mail: soren.andersen@cmport.com

01-08-2008



KØBENHAVNS KOMMUNE

Modtaget i
By- og Landskabsstyrelsen

16 JULI 2008

Miljøministeriet
By- og Landskabsstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

11-07-2008

Sagsnr.
2008-66344

Dokumentnr.
2008-367447

Høring om ændringer af havmiljøloven

By- og Landskabsstyrelsen har den 4. juni 2008 fremsendt et forslag om ændring af havmiljøloven til høring i Københavns Kommune.

Forslaget til lovændring omfatter planer for nødområder, udvidet mulighed for autorisation af klassifikationsselskaber, regler for behandling af sager om optagning og påvirkning af havbundsmateriale, indgreb over for skibe og platforme ved overtrædelser af regler om luftforurening og en 5-årig forældelse af overtrædelse af havmiljøloven.

Københavns Kommune har følgende bemærkninger til lovforslaget.

1. Nødområder for skibe og planer herfor

Til selve lovttekstens § 37 har København Kommune ingen bemærkninger, men ser frem til at modtage bekendtgørelsen om udpegning af nødområder og regler for indhold af nødområdeplaner i høring.

Til det tidligere udsendte udkast til nødområdeplaner har Københavns Kommune følgende bemærkninger i forhold til de udpegede nødområde ved København:

Generelt er det vigtigt, at planerne afhandles nøje med de lokale kommuner for at sikre en koordineret indsats i forbindelse med ulykker til søs.

Det fremgår ikke klart om andre parter end staten har adgang til at ajourføre nødområdeplanen. Det vil være hensigtsmæssigt, at planerne løbende samordnes med f.eks. kommunernes miljøberedskabsplaner.

Det er vigtigt, at udarbejdelsen af nødområdeplanen omfatter inddragelse af de lokale kommuner for at sikre koordinering med beredskabsplaner og mulighederne for oprensning og oplagring af opsamlet olie ved oliekatastrofer.

For nødområdet ved København er det endvidere vigtigt, at vurdere konsekvenserne for skibstrafikken, som er betydelig i og omkring nødområdet.

Center for Park og
Natur

Njalsgade 13
Postboks 449
1505 Kbh. V

Telefon
Njalsgade 13

E-mail
jrasmu@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

2. Udvidet mulighed for autorisation af klassifikationsselskaber
Københavns Kommune finder det hensigtsmæssigt, at udvide miljøministerens mulighed for at autorisere klassifikationsselskaber til på ministerens vegne at foretage syn og inspektion af skibe med hensyn til forhold, der er omfattet af havmiljøloven

3. Optagning og påvirkning af havbundsmateriale (sedimenter)
Københavns Kommune finder det hensigtsmæssigt, at det kompetence- og myndighedsoverlap der er mellem havmiljøloven og miljøbeskyttelsesloven fjernes, således at kompetencen til at fastsætte vilkår om optagning til alt andet end dumpning samles hos kommunerne.

Københavns Kommune finder det i den forbindelse hensigtsmæssigt at der udarbejdes forslag til retningslinier for håndtering af forurenet sediment, da en meget væsentlig del af miljøpåvirkningen ved håndtering og f.eks. efterfølgende deponering af forurenede sedimenter, sker ved optagningen.

4. Indgrib over for skibe og platforme ved overtrædelser af regler om luftforurening
Københavns Kommune finder det positivt, at udvide allerede eksisterende håndhævelses- og straffebestemmelser til også at omfatte overtrædelse af regler om skibes og platformes udledninger til luften.

5. 5-drig forældelse af overtrædelse af havmiljøloven
Københavns Kommune finder det hensigtsmæssigt, at forældelsesfristen for overtrædelse af havmiljøloven ændres fra 2 til 5 år.

Københavns Kommune har ikke yderligere kommentarer til lovdkastet.

Med venlig hilsen


Jan Rasmussen

By- og Landskabsstyrelsen, Natur
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Pr. e-mail: blst@blst.dk
Kopi: thfog@blst.dk og rhd@blst.dk

Sund & Bælt Holding A/S

Vester Søgade 10
DK-1601 København V

Tel. +45 33 93 52 00
Fax +45 33 93 10 25

CVR nr 15 69 46 88
www.sundogbaelt.dk

Ekstern høring af udkast til forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, J.nr. BLS-465-00072

26. juni 2008

Nedenfor er anført Sund & Bælts kommentarer til ovennævnte udkast til forslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, modtaget med høringsskrivelse af 4. juni 2008.


LJV/sga1737
Jnr 150.00

Af bemærkninger til lovforslaget fremgår det, at Knudshoved havn er blandt de forhåndsudpegede 22 nødområder. I den anledning skal vi gøre opmærksom på, at risikoanalyserne for den faste forbindelse over Storebælt har medført restriktioner på skibstrafikken i Vesterrenden (max. 1.000 DWT). Denne restriktion omfatter også Knudshoved færgehavn, der ligger inden for den sikkerhedszone, der er etableret omkring Vestbroen.

DSB, der er havneejer, er bekendt med restriktionen og har oplyst, at der ved evt. salg af havnen vil blive tinglyst en deklaration om havnens benyttelse.

Vi skal derfor af hensyn til sikkerheden for den faste forbindelse henstille til, at Knudshoved havn ikke udpeges som nødhavn.

Venlig hilsen


Leif J. Vincentsen
Teknisk direktør

Fogtmann, Thomas

Fra: Lisbet Hagelund Hansen [lhh@dtl.eu]
Sendt: 19. juni 2008 11:35
Til: Fogtmann, Thomas
Emne: SV: HØRINGSFRIST: 1. august 2008 - Høring af lovforslag om ændring af havmiljøloven (nødområder mv.)
From: Lisbet Hagelund Hansen
Sent: 19-06-2008 11:35:14
Subject: SV: HØRINGSFRIST: 1. august 2008 - Høring af lovforslag om ændring af havmiljøloven (nødområder mv.)
To: Fogtmann, Thomas

Kære Thomas Fogtmann
Tak for høringsmaterialet.

Dansk Transport og Logistik har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Lisbet Hagelund Hansen

Dansk Transport og Logistik
Grønningen 17
1019 København K

Tlf: 70159500
Tlf dir.: 72255312
Mobil: 20998271
www.dtl.eu

Fra: Fogtmann, Thomas [mailto:thfog@blst.dk]
Sendt: 4. juni 2008 14:54
Sendt til: dtl@dtl-dk.dk
Samtale: HØRINGSFRIST: 1. august 2008 - Høring af lovforslag om ændring af havmiljøloven (nødområder mv.)
Emne: HØRINGSFRIST: 1. august 2008 - Høring af lovforslag om ændring af havmiljøloven (nødområder mv.)

Vedlagt fremsendes høringsbrev, høringsliste, notat om om hovedindholdet af lovforslaget samt udkast til lovforslag.

Der er frist for afgivelse af hørings svar **fredag den 1. august 2008.**

Med venlig hilsen/Best regards
Thomas Fogtmann
Fuldmægtig/legal advisor, cand.jur.
Naturområdet/Nature Division
Dir tlf.: (+45) 7254 4834
thfog@blst.dk

Miljøministeriet/Ministry of the Environment
By- og Landskabsstyrelsen/Agency for Spatial and Environmental Planning
Haraldsgade 53
DK - 2100 København Ø
Tlf.: (+45) 7254 4700
www.blst.dk

30-10-2008