

NOTAT

vedrørende høringssvar til L 45
Forslag til Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet
(Nødområder for skibe og planer herfor m.v.)

Udkast til lovforslaget blev udsendt i ekstern høring med brev af 4. juni 2008. Høringsfristen udløb den 1. august 2008.

Lovforslaget blev sendt til høring hos 49 myndigheder og organisationer, jf. bemærkningerne til lovforslaget.

Miljøministeriet har modtaget i alt 15 høringssvar, hvoraf 4 myndigheder og organisationer oplyser, at man ikke har bemærkninger til lovforslaget.

Foruden de ændringer, der fremgår af dette notat, er der foretaget yderligere supplerende forklaringer og uddybninger samt korrektioner af teknisk karakter i lovforslaget på baggrund af bemærkninger i høringssvarene, samt efter lovtekniske drøftelser med Justitsministeriet.

Svarene har især berørt følgende punkter:

1. Nødområder for skibe og planer herfor
 - Erstatningsmæssige/økonomiske forhold
 - Udarbejdelse af nødområdeplaner
 - Placeringsmæssige forhold
2. Udvidet mulighed for autorisation af klassifikationsselskaber
3. Optagning og påvirkning af havbundsmateriale (sedimenter)
4. Indgreb over for skibe og platforme ved overtrædelser af regler om luftforurening
5. Særlig 5-årig forældelse af overtrædelse af havmiljøloven

I det følgende gennemgås de væsentligste høringssvar til de ovenfor nævnte punkter. Kommentarer hertil er anført i kursiv.

Det skal bemærkes, at høringssvarene kun er gengivet i hovedtræk. Ønskes detaljerede oplysninger om svarenes indhold, henvises der til de fremsendte høringssvar.

Ad punkt 1: Nødområder for skibe og planer herfor

Lovforslagets formål er at skabe klar hjemmel til at udpege og udarbejde planer for nødområder, hvortil skibe med behov for assistance kan søge med henblik på at imødekomme fare for forurening og fare for sø- og sejladsikkerheden. Forslaget muliggør dermed den endelige udpegning af de i 2004 forhåndsudpegede 22 nødområder, jf. dog nedenfor om Knudshoved Havn.

- **Erstatningsmæssige – økonomiske forhold**

Sikkerhedsstillelse

Det anføres af Danske Havne, Copenhagen Malmö Port AB og KIMO (Kommunernes Internationale Miljø Organisation), at kommunerne og havnene skal holdes skadesløse for de direkte og indirekte omkostninger og tab, der kan henregnes til udpegningen og benyttelsen af et nødområde. Den eksisterende mulighed for sikkerhedsstillelse hos skibe er i praksis vanskelig at anvende, og anses ikke for en dækkende og tilstrækkelig løsning. Problemet foreslås løst enten, ved at SOK stiller sikkerheden, og staten efterfølgende sørger for at gøre regres hos rette vedkommende, eller at staten indestår for de omkostninger havnen måtte have, såfremt de ikke kan dækkes fra anden side.

Det er Forsvarsministeriets opfattelse, at der ikke er bevillingsretlig hjemmel til at stille en garanti til en havn, der stiller dette som betingelse for, at havnen vil modtage et skib med brug for assistance. SOK må derfor i situationer, hvor der er alvorlig fare for forurening, overveje, om det er nødvendigt at stille garanti ud fra nødretsbetragtninger.

For så vidt angår spørgsmålet om statslig sikkerhedsstillelse har Miljøministeriet taget høringsparternes forslag om at tilvejebringe mulighed herfor i nødområde-situationer til efterretning. Miljøministeriet er således enig med det af Forsvarsministeriet anførte om den manglende bevillingsmæssige hjemmel til at stille sikkerhed.

Forsvarsministeriet og Miljøministeriet er efterfølgende blevet enige om, at statslig sikkerhedsstillelse alene bør være aktuelt i de tilfælde, hvor et skib med behov for assistance ikke kan eller vil stille sikkerhed over for havnen/SOK. Staten vil i sådanne tilfælde efterfølgende kunne søge regres hos den ansvarlige for evt. afholdte udgifter.

Lovforslaget indeholder på den baggrund forslag om, at miljøministeren kan stille garanti over for en havn, der er udpeget som nødområde, jf. den foreslåede § 37, stk. 4. Kompetencen forventes delegeret til Søværnets Operative Kommando, der er ansvarlig for anvisning af skibe til nødområder.

Forsvarsministeriet har desuden peget på behovet for afklaring af, om sikkerhedsstillelse også dækker eventuelle omkostninger ved vragsjernelse, samt 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)

Miljøministeriet og Forsvarsministeriet har drøftet dette og der er enighed om, at med hensyn til de erstatningsmæssige forhold ændrer udpegningen af nødområder ikke ved det erstatningsretlige billede, der allerede gælder i dag. Dette gælder også med hensyn til regler om vragsjernelse, herunder de allerede gældende og kommende regler (vragjernelseskonventionen) herom.

For så vidt angår de juridiske krav i forbindelse med sikkerhedsstillelse bemærkes, at de almindelige regler herfor i dansk og international ret vil finde anvendelse.

Søværnets Operative Kommando's (SOK) kompetencer

Forsvarsministeriet ser gerne en præcisering af 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 (gensidigt forsikringsselskab), således at det fastlægges 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 finder det betænkeligt, at der ikke er klarhed herom.

Som situationen er i dag, kan SOK ikke påbyde havne at modtage skibe med behov for assistance. Havne har pligt til at modtage skibe i det omfang pladsforholdene og sikringshensyn tillader det, men havnen kan dog afvise skibet, hvis skibet ikke kan eller vil stille sikkerhed. Hvis et skib af hensyn til plads- eller sikringsforhold eller på grund af manglende sikkerhedsstillelse ikke kan anløbe havnen forudsættes det at SOK, som ansvarlig myndighed, henviser skibet til et andet nødområde eller alternativt udpeger et midlertidigt nødområde.

Der henvises til det ovenfor nævnte om den kommende mulighed for statslig sikkerhedsstillelse.

Andre økonomiske spørgsmål

Danske Havne går ud fra, at det ingen betydning har for havnens forsikringsforhold f.eks. i form af højere forsikringspræmier, at den bliver udpeget som nødhavn, men vil gerne have dette bekræftet.

Med hensyn til forsikringsforhold er det Miljøministeriets opfattelse, at der ikke vil være forsikringsmæssige konsekvenser på grund af udpegningen som nødområde, da der som tidligere nævnt ikke sker ændringer af det erstatningsretlige billede.

Forsvarsministeriet har henvist til eventuelle behov for afmærkning af nødområder ("sikker ankerplads"), oprensning af sejløb for havne udpeget som nødområde, søopmåling af sejløb for verificering af vanddybde.

Forsvarsministeriet og Miljøministeriet har drøftet dette og er enige om, at nødområderne ikke skal afmærkes fysisk, idet nødområderne er til brug for SOK's anvisning eller afvisning af skibe med behov for assistance til et nødområde. Nødområderne (og koordinater hertil) vil fremgå af den kommende bekendtgørelse om nødområder og planer herfor. Nødområderne forventes desuden at fremgå af relevante oversigter og medier, herunder søkort. Det er Kort- og Matrikelstyrelsen, der fremstiller og opdaterer søkort. Herudover kan Farvandsvæsenet bekendtgøre oplysninger om nødområder, herunder ændringer i forhold, i bl.a. Efterretninger for Søfarende. Med hensyn til oprensning og søopmåling af sejløb bemærkes, at udpegningen af nødområderne ikke ændrer ved reglerne herfor.

KL finder, at det er vigtigt, at planer for og beredskab i forbindelse med nødområderne ikke blot pålægges de kommuner, der lægger areal til områderne. KL anfører desuden, at i det omfang risikovurderingen medfører at udgifter til beredskab stiger i de områder, der udpeges som nødområder, vil der være tale om merudgifter for kommunerne, der bør kompenseres efter DUT-regelsættet. I modsat fald vil KL gå ud fra, at nødområdeplanerne blot er en indsamling og sammenstilling af eksisterende planer med oplystning af det udstyr og mandskab, som allerede findes i kommunerne.

Miljøministeriet skal med hensyn til beredskabet i nødområderne bemærke, at udpegning af en havn eller et område ude på havet til nødområde ikke indebærer nye eller yderligere forpligtelser eller krav til havnene eller de pågældende kommuner i nærheden af det udpegede område i forhold til, hvad der gælder i dag. Dette gælder såvel beredskabs- og bekæmpelsesmæssige forhold i forbindelse med en evt. forurening fra et skib i nød, som foranstaltninger i forbindelse med håndteringen af et skib som har behov for assistance. Som hidtil er det forsvarsministeren, jf. havmiljølovens § 34, henholdsvis kommunalbestyrelsen, jf. havmiljølovens § 35, der er ansvarlige for beredskabet på havet henholdsvis på kyster og i havne, herunder med hensyn til anskaffelse og placering af materiel mv. Udpegning som nødområde og planerne herfor indebærer ikke i sig selv, at der skal ske tilvejebringelse af eventuelt yderligere beredskabsmateriel. Dette spørgsmål er således som hidtil et anliggende for Forsvarsministeriet henholdsvis kommunalbestyrelsen. Nødområdeplanerne indeholder således oplysninger om de faktiske og fysiske forhold i det pågældende nødområde, herunder hvilket beredskabsmateriel der er til rådighed i det konkrete område. På den baggrund træffer SOK beslutning om at anvise eller afvise et skib med behov for assistance til et konkret nødområde.

- **Udarbejdelse af nødområdeplaner**

Danske Havne har noteret sig, at udkast til nødområdeplaner vil komme i høring blandt andet hos de berørte havne samtidig med lovforslagets fremlæggelse. Danske Havne 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 Danske Havne noteret, at der ikke vurderes at være behov for yderligere beredskabsinitiativer. Danske Havne gør opmærksom på, at havne ikke er myndigheder, hvorfor de i forbindelse med opgavevaretagelsen heller ikke kan side-stilles med de involverede myndigheder.

KL og Københavns Kommune anfører vigtigheden af, at planerne afhandles med de lokale kommuner for at sikre en koordineret indsats, og at planerne løbende samordnes med fx kommunernes miljøberedskabsplaner. Udarbejdelsen bør koordineres med beredskabsplaner og mulighederne for oprensning og oplagring af opsamlet olie ved oliekatastrofer. KL anfører i forlængelse heraf, at KL bør være nævnt i forslaget til § 37 i havmiljøloven, således som det er tilfældet i § 36, der omhandler fastsættelse af retningslinjer for udarbejdelse af kommunernes beredskabsplaner for sanering af kyster og havne.

KL finder det 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.

KL savner desuden en afklaring i loven af nødområdeplanernes status i forhold til de kommunale beredskabsplaner, og hvorledes løbende ændringer vil blive indarbejdet i nødområdeplanerne. Af andre emner, som KL mener 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 aspekter ved en evt. forurening af en kyststrækning, herunder særligt manglende turistindtægter.

Danmarks Naturfredningsforening finder, at 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.

KIMO Danmark finder, at 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. Det bør vurderes, hvordan løsningsindsatsen planlægges, så den generer mindst muligt og bliver billigst mulig.

Forsvarsministeriet ønsker herudover en afklaring af, hvad der menes med ”ændrede (fysiske) forhold” i et nødområde, og spørger om det f.eks. omhandler situationer, hvor vanddybden aftager af naturlige årsager, hvor en havn oplyser, at den officielle vanddybde ikke længere vil blive opretholdt af havnen, eller hvor Farvandsvæsenet inddrager eller flytter afmærkning.

Miljøministeriet skal for så vidt angår samordning af nødområdeplaner med f.eks. kommunernes beredskabsplaner bemærke, at de relevante kommuner, der berøres af udpegningerne, er blevet inddraget i forbindelse med udarbejdelsen af nødområdeplanerne. Nødområdeplanerne er således ved udarbejdelsen blevet koordineret i forhold til andre relevante planer, herunder de kommunale beredskabsplaner. De elektroniske udgaver af nødområdeplanerne forventes i øvrigt at indeholde henvisning/links til kommunernes beredskabsplaner, hvor dette er muligt. Med hensyn til den løbende samordning henvises til bemærkningerne om ajourføring af nødområdeplanerne nedenfor.

Miljøministeriet skal med hensyn til KL's ønske om at blive nævnt i den foreslåede § 37 bemærke, at nødområdeplanerne ikke skal udarbejdes af eller primært anvendes af kommunerne, men af SOK, der på baggrund af de relevante oplysninger i nødområdeplanerne om de konkrete nødområder, skal træffe beslutning om at anvise eller afvise et skib med behov for assistance til et nødområde. På baggrund af, at kommunerne har været involveret i udarbejdelsen af de udkast til nødområdeplaner, der foreligger med lovforslaget, og da udkast planerne bliver sendt i høring – også til KL – finder Miljøministeriet ikke, at KL bør nævnes i den foreslåede § 37.

For så vidt angår nødområdeplanernes forhold til andre beredskabsplaner, f.eks. kommunernes og evt. havnenes beredskabsplaner, jf. havmiljøloven § 35, stk. 2 og 3, og øvrige beredskabsplaner, f.eks. Beredskabsstyrelsens og SOK's, skal Miljøministeriet bemærkes, at planerne principielt er sideordnede og hver især varetager forskellige hensyn, men at der naturligvis er en sammenhæng planerne i mellem. Det forudsættes, at nødområdeplanerne ved udarbejdelsen koordineres med andre planer. Bemærkningerne til lovforslagets nr. 3 er uddybet i overensstemmelse hermed. Med hensyn til de andre emner, som KL mener bør tages op, henviser Miljøministeriet til, at sådanne forbud og handleplaner hører under andre forskellige regelsæt og ikke kan varetages under reglerne om nødområder og planer herfor. Med hensyn til de erstatningsretlige aspekter henvises til de udførlige bemærkninger herom i lovforslaget samt henvisningen deri til Miljøstyrelsens ”Rapport om Nødområder” fra september 2007.

For så vidt angår kommunernes beredskab bemærkes, at nødområdeplanerne alene skal indeholde oplysninger om fysiske og faktiske forhold i nødområderne, herunder om beredskabet og beredskabsmateriellet til rådighed i området. Miljøministeriet fastholder derfor, at det som hidtil er kommunalbestyrelsen, jf. havmiljølovens § 35, der er ansvarlig for beredskabet på kyster og i havne, herunder med hensyn til anskaffelse og placering af materiel mv., og at udpegningsområder og planerne herfor ikke i sig selv indebærer, at der skal ske tilvejebringelse af eventuelt yderligere beredskabsmateriel. Dette spørgsmål er således som hidtil et anliggende for kommunalbestyrelsen.

Miljøministeriet skal med hensyn til Forsvarsministeriets bemærkninger om ”ændrede (fysiske) forhold” udtale, at baggrunden for bestemmelsen om, at de berørte myndigheder og havne kan forpligtes til at ajourføre visse oplysninger i nødområdeplanerne er hensynet til nødområdeplanernes anvendelighed. Disse oplysninger vil særligt være kontaktoplysninger, således at SOK ikke i en nødsituation skal bruge kostbar tid på at foretage forgæves henvendelse til f.eks. havnen eller den relevante kommune, men det vil også være oplysninger om anskaffelse af nyt beredskabsmateriel mv. Der er som nævnt i bemærkningerne til loven ikke tale om, at berørte myndigheder og havne (bestyrelserne) skal drage omsorg for at opdatere alle oplysninger og beskrivelser i nødområdeplanerne, f.eks. ved ændringer af fysiske forhold i et nødområde. Det vil blive teknisk muligt for de berørte myndigheder og havne (bestyrelser) at opdatere oplysningerne via internettet.

Ved efterfølgende drøftelse mellem Miljøministeriet og Forsvarsministeriet er der opnået enighed om at uddybe bemærkningerne til lovforslaget vedrørende berørte myndigheder og havnes ajourføring af nødområdeplanerne til også at omfatte oplysninger om vanddybde i nødområderne. Havnene vil for så vidt angår havnebassiner og evt. områder udenfor, som vedligeholdes af havnene, være i besiddelse af oplysninger om vanddybde og bør derfor være nærmest til af egen drift at ajourføre disse oplysninger i nødområdeplanerne på samme måde som kontaktoplysninger.

Med hensyn til oplysninger om vanddybden i nødområder uden for havnene – og som ikke vedligeholdes af havnene – bemærkes, at der findes en almindelig pligt til at indberette ændringer i vanddybder til Farvandsvæsenet, jf. bekendtgørelse nr. 272 af 8. juni 1983 om indberetning ved dybdeforringelse i danske farvande. Ved opdateringer af nødområdeplanerne, jf. nedenfor, vil Miljøministeriet rette henvendelse til Farvandsvæsenet med henblik på at få oplysninger om ændringer af vanddybde, der måtte være indberettet.

Det er intentionen, at Miljøministeriet (By- og Landskabsstyrelsen) ved større eller væsentlige fysisk-faktiske ændringer i et konkret nødområde vil iværksætte en revision/ajourføring af den tilhørende nødområdeplan. Herudover er det tanken, at By- og Landskabsstyrelsen på hel- eller halvårlig basis vil udsende en påmindelse til de berørte myndigheder om at ajourføre kontaktoplysninger mv. Dette vil blive muligt at gøre elektronisk via internettet. Nærmere regler om ajourføring mv. er indeholdt i den kommende bekendtgørelse om nødområder og planer herfor.

- **Placeringsmæssige forhold**

Sund & Bælt gør opmærksom på, at Knudshoved færgehavn ligger inden for den sikkerhedszone, der ved den faste forbindelse over Storebælt er etableret omkring Vestbroen. DSB, der er havneejer har oplyst, at der ved et evt. salg af havnen vil blive tinglyst en deklaration om havnens benyttelse. Af hensyn til sikkerheden for den faste forbindelse henstiller Sund & Bælt, at Knudshoved havn ikke udpeges som nødhavn.

Miljøministeriet er opmærksom på, at havnen ikke længere anvendes som (færge)havn og delvist er sandet til og Knudshoved Havn vil derfor ikke blive endeligt udpeget som nødområde i den kommende bekendtgørelse om nødområder og planer herfor, der endeligt udpeger nødområderne. Der vil dog stadig være et nødområde i området, idet det forhåndsudpegede nødområde Lindholm Terminal, der ikke ligger langt fra Knudshoved Havn, vil blive endeligt foreslået udpeget som nødområde.

KIMO Danmark finder, at når der tages stilling til, hvor et skib kan slæbes ind i et nødområde, så 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 udpegnen.

For KL og Københavns kommune er det vigtigt at vurdere konsekvenserne for skibstrafikken, som er betydelig i og omkring nødområderne.

Miljøministeriet skal bemærke, at nødområdeplanerne vil indeholde oplysninger om de natur- og miljømæssige forhold i de konkrete nødområder. Det bemærkes desuden, at der i forbindelse med udarbejdelsen af nødområdeplanerne er blevet udarbejdet konsekvensanalyser af udpegnen af nødområderne, herunder med hensyn til naturinteresser, naturområder samt skibsfart.

På baggrund af analyserne indeholder nødområdeplanerne oplysninger, som SOK, i sin beslutning om evt. anvendelse af et konkret nødområde, kan lægge til grund. Det er for eksempel oplysninger om, at et nødområde i angivne tidspunkter af året, herunder som følge af naturinteresser, ikke er velegnet som nødområde.

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

Miljøministeriet skal med hensyn til udpegning af nødområder ("rådigheden over et nødområde") bemærke, at ministeriet ved den kommende bekendtgørelse om nødområder og planer herfor vil få mulighed for efter høring at foretage ændringer af de allerede udpegede nødområder, herunder ophæve udpegninger eller udpege nye områder.

Det bemærkes med hensyn til vrug i og udenfor nødområder, at lov om tillæg til strandingsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 625 af 15. september 1986, bl.a. regulerer uskadeliggørelse af vrug, der er til fare eller væsentlig ulempe for skibsfart eller fiskeri. Lovens anvendelsesområde er farvandene omkring de danske kyster, jf. § 2. Loven finder principielt også anvendelse inden for en havns område. Imidlertid er det havnen selv, som sørger for at havnen er sejlbare, hvorfor der ifølge praksis ikke udstedes påbud i medfør af lov om tillæg til strandingsloven om fjernelse af vrug, der er til gene for sejladsen. Påbud udstedes i stedet for af havnen i medfør af havnereglementet. Farvandsvæsenet forventer ikke at nærværende udkast til ændringslov ændrer ved denne administrative praksis.

Det bemærkes endvidere, at hvis et vrug ønskes indbragt til en havn (hvad enten havnen er udpeget som nødområde eller ej) skal der af havnemyndigheden (evt. med vilkår om sikkerhedsstillelse) gives tilladelse hertil, jf. § 15 i bekendtgørelse nr. 1146 af 25. november 2004 om standardreglement for overholdelse af orden i danske erhvervshavne.

Herudover kan Kystdirektoratet eller en kommunalbestyrelse med hjemmel i kystbeskyttelseslovens § 19e kræve et vrug fjernet, for så vidt det er til fare for kysten eller kystbeskyttelses anlæg.

Det bemærkes dog, at nødområderne, der er placeret udenfor havne, geografisk er af en sådan størrelse, at det formentlig sjældent vil være tilfældet, at et vrug hindrer anvendelsen af et helt nødområde.

Det bemærkes endelig, at Søfartsstyrelsen – både i og udenfor nødområder – har mulighed for efter finansloven at stille sikkerhed for og afholde udgifter til fjernelse af (flydende) genstande på havet (f.eks. drivende vrug, last, der er faldet over bord, eller lignende), hvis genstandene skønnes at være til umiddelbar fare for sejladsikkerheden.

Ad punkt 2: Udvidet mulighed for autorisation af klassifikationselskaber

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

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

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

Lloyd's Register anfører, at det vil være belejligt om Søfartsstyrelsen fik kompetencen til at varetage de nye opgaver i forbindelse med autorisation og at det blev dækket af de eksisterende danske regler (den såkaldte "klasseaftale" mellem Søfartsstyrelsen og klassifikationselskaberne, der regulerer deres indbyrdes forhold, og hvilke opgaver selskaberne varetager, mv.).

Miljøministeriet skal bemærke, at det er intentionen, at miljøministerens beføjelse til at autorisere klassifikationselskaber delegeres til Søfartsstyrelsen, der har indgået aftale med de af EU anerkendte klassifikationselskaber for så vidt angår forhold omfattet af lov om sikkerhed til søs. Baggrunden for denne fremgangsmåde er, at det er mest hensigtsmæssigt, at hvert medlemsland kun indgår én kontrakt med hvert klassifikationselskab. Søfartsstyrelsen vil derfor på vegne af miljøministeren udvide de allerede indgåede kontrakter med klassifikationselskaberne til også at omfatte syns- og certificeringsopgaver i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets (EF) forordning nr. 782/03 af 14. april 2003 om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe samt Kommissionens forordning (EF) Nr. 536/2008 den 13. juni 2008 om gennemførelse af artikel 6, stk. 3, og artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 782/2003 om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe og om ændring af denne forordning.

Efter høringen er der i lovforslaget desuden tilføjet enkelte forslag med henblik på at bringe havmiljølovens bestemmelse i § 48 a om klassifikationselskaber i overensstemmelse med den tilsvarende bestemmelse i § 22 i lov om sikkerhed til søs. Der er bl.a. tale om en præcisering af det offentliges ansvar for fejl begået af klassifikationselskaberne.

Ad punkt 3: Optagning og påvirkning af havbundsmateriale (sedimenter)

Ved kommunalreformen opstod et 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 til optagning og påvirkning af havbundsmateriale (sediment). Lovforslaget samler kompetencen til at fastsætte vilkår om optagning/påvirkning til alt andet end dumpning hos kommunalbestyrelsen. Anses der om klapping, kan miljøministeren fortsat stille vilkår til optagelsen af havbundsmaterialet.

By og Havn og Danske Havne anser den foreslåede ændring som en velkommen ændring og for-
enkling.

KIMO, KL og Københavns Kommune finder det hensigtsmæssigt, at kompetencen samles hos kommunerne. KL og Københavns Kommune finder desuden, at der bør udarbejdes forslag til retningslinier for håndtering af forurenede sediment, da en meget væsentlig del af miljøpåvirkningen ved håndtering og fx efterfølgende deponering af forurenede sediment sker ved optagningen.

Miljøministeriet skal med hensyn til forslaget om retningslinjer for håndtering af sediment bemærke, at lovforslaget alene ophæver miljøministerens (i praksis de statslige miljøcentres) kompetence til at fastsætte vilkår om optagning i andre tilfælde end ved klappning. Som situationen er i dag, er kommunernes kompetence til efter miljøbeskyttelsesloven at fastsætte vilkår om optagning i forbindelse med anden bortskaffelse end klappning "bortfortolket" ved hjælp af en lex specialis betragtning, hvorved havmiljøloven finder anvendelse frem for miljøbeskyttelsesloven.

Ved at ophæve ministerens kompetence afhjælpes et overlap og kompetencen på området præciseres. Denne kompetence har principielt ligget hos kommunerne i tiden efter kommunalreformen. På den baggrund og da praksis indtil nu – også før kommunalreformen – ikke har vist behov for retningslinjer, finder Miljøministeriet ikke, at der er behov for at udarbejde retningslinjer for håndtering af forurenede sediment som ønsket af KL og Københavns Kommune.

Danmarks Naturfredningsforening finder, at der kan opstå 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 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 ind over beslutningerne, bl.a. ved vurdering af, hvorvidt materialet kan nyttiggøres, herunder til kystsikringsformål. Kystsikringsmyndigheden er Kystdirektoratet og hidtil har By- og Landskabsstyrelsen som råstofmyndighed forestået den miljømæssige vurdering af materialet. DN mener derfor, at det fortsat skal være staten, som fastlægger vilkår for optagelse af materialet på havet, og kompetencekonflikten efter Miljøbeskyttelseslovens § 27 må i stedet løses ad anden vej.

Miljøministeriet skal med hensyn til Danmarks Naturfredningsforenings bemærkninger generelt anføre, at lovforslaget alene afhjælpes et kompetenceoverlap mellem havmiljøloven og miljøbeskyttelsesloven på området for fastsættelse af vilkår om optagning i forbindelse med anden bortskaffelse end klappning, og at der ikke ændres på andet end dette kompetenceoverlap i forhold til det eksisterende billede, herunder med hensyn til kystsikring mv. De eksisterende regler om deponering, kystsikring mv. påvirkes eller ændres således ikke med lovforslaget.

Forsvarsministeriet har peget på forskellige problemstillinger vedrørende lovforslagets relation til bl.a. klappning, deponering og kystsikring,

Disse problemstillinger er ved efterfølgende drøftelse mellem Forsvarsministeriet og Miljøministeriet afklaret. Drøftelsen har mundet ud i enkelte uddybninger af bemærkningerne til lovforslaget, herunder vedrørende kompetencen ved kommunegrænser.

Ad punkt 4: Indgreb over for skibe og platforme ved overtrædelser af regler om luftforurening

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

KIMO, KL og 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.

Danmarks Naturfredningsforening støtter ændringen og By og Havn anser forslaget som et godt initiativ.

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

Forsvarsministeriet peger på, at det synes uklart, hvilken myndighed der efter delegation skal administrere kompetencen til at udstede forbud og påbud, samt hvordan kompetencen forventes anvendt i praksis.

I forhold til det af Økonomi- og Erhvervsministeriet samt Forsvarsministeriet anførte, er lovforslagets nr. 4 udbygget med et yderligere forslag, hvorefter miljøministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om udøvelsen af tilbageholdelses/frigivelsesbeføjelserne. Endvidere er det i lovbemærkningerne angivet, at det fremsatte lovforslag sammenholdt med de eksisterende bestemmelser i loven indebærer, at der er mulighed for at den foreslåede beføjelse vedrørende tilbageholdelse/frigivelse delegeres fra miljøministeren til Miljøstyrelsen eller til andre statslige myndigheder.

Danske Havne og By og Havn anfører, at det er vigtigt, at de danske regler for udledning og emissioner, der skal håndhæves, fortsat baserer sig på international fastlagte grænseværdier, så der ikke lægges særlige nationale begrænsninger eller stilles særlige nationale krav til den internationale skibsfart i de danske farvande og til de danske havne.

Lovforslaget indeholder forslag om ændring af lovens regler om tilbageholdelse af skibe, ransagning samt straffeforhold. Lovforslaget vedrører således alene de situationer, hvor gældende udledningsregler ikke overholdes. Lovforslaget indebærer derfor ingen ændringer i forhold til internationalt fastlagte grænseværdier.

Det skal endvidere bemærkes, at forslaget efter høringen er udbygget med forslag til en ny § 63 c, jf. forslagets nr. 19. Forslaget indebærer, at politiet, miljøministeren eller den, som ministeren bemyndiger dertil, kan træffe afgørelse om tilbageholdelse af et skib, hvis tilbageholdelse er nødvendig for at sikre krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed. Dette forslag kan medvirke til at styrke håndhævelsen af for eksempel reglerne om skibes anvendelse af svovl i skibsbrændstoffer. I denne forbindelse skal det bemærkes, at vedtagelsen af 9. oktober 2008 i FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) indbærer skærpede regler om skibes anvendelse af svovl i brændstoffer med virkning fra 1. juli 2010.

Ad punkt 5: Særlig 5-årig forældelse af overtrædelse af havmiljøloven

Det foreslås 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.

KL og Københavns Kommune finder det hensigtsmæssigt, at forældelsesfristen for overtrædelser af havmiljøloven ændres fra 2 til 5 år.

Danmarks Naturfredningsforening finder 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 inden for 2 år – det afspejler få ressourcer og ringe bevågenhed på området. Foreningen kan dog acceptere muligheden for 5 års forældelsesfrist også i havmiljøloven, set i lyset af de gældende regler på sammenlignelige andre miljøområder.

Miljøministeriet skal hertil bemærke, at et bærende formål med indførelsen af den særlige 5-årige forældelsesfrist netop er at tilpasse forældelsesfristen i havmiljøloven til tilsvarende miljølove.