



Oktober 2016

KOMMENTERET HØRINGSNOTAT
vedrørende
forslag til lov om ændring af beredskabsloven
(Lovforslag L 83)

Udkast til forslag til lov om ændring af beredskabsloven har i perioden 11. – 26. oktober 2016 været sendt i høring hos:

Advokatrådet, Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danmarks Rederiforening, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Institut for Internationale studier, Dansk Dekommissionering, Danske Maritime, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Speditører, Danske Universiteter, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Domstolsstyrelsen, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Færøernes Landsstyre, Grønlands Selvstyre, KL, Rigsadvokaten, Rigspolitichefen, Rigsrevisionen, Vestre Landsret og Østre Landsret.

Heraf har Forsvarsministeriet modtaget høringsudtalelse fra følgende:

Rederiforeningerne, Dansk Erhverv, Dansk Dekommissionering, Danske Universiteter v/Aalborg Universitet, Datatilsynet, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Færøernes Landsstyre, Grønlands Selvstyre, Rigsrevisionen, Vestre Landsret og Østre Landsret.

Alene **Rederiforeningerne** og **Grønlands Selvstyre** har fremsat bemærkninger til lovforslaget. Bemærkningerne fra ovennævnte to høringssparter gennemgås nærmere nedenfor. Forsvarsministeriets kommentarer til høringsudtalelserne er anført med kursiv.

De modtagne høringsudtalelser vedlægges.

Høringsudtalelser vedrørende bemærkninger til lovforslaget (almindelige bemærkninger)

Rederiforeningerne peger på, at ved søtransport af nukleart materiale og farligt gods skal der i henhold til internationale regler foreligge en godkendt "shipboard emergency plan" (SEP). Dansk Rederiforening anbefaler i den forbindelse, at en sikringsplan kan indgå som en integreret del af SEP.

Efter lovforslaget skal Beredskabsstyrelsen fastsætte nærmere regler om bl.a. sikringsplaner. Det kan heri indgå at tilgodese, at sikringsplaner vedrørende sikringsmæssige foranstaltninger

for nukleart materiale eventuelt kan være en del af en samlet plan om sikringsmæssige foranstaltninger mv. Det bemærkes dog, at det herved forudsættes, at den her omhandlede del af en samlet plan udgør en klar og selvstændig del – eksempelvis som tillæg, appendix eller som selvstændigt afsnit/kapitel.

Ad afsnit 4.1 og 4.3

Rederiforeningerne peger på, at efter lovforslaget vil der ved væsentlige ændringer af de forhold, der ligger til grund for en sikringsplan, blive krævet en revideret sikringsplan, og at det herved er vigtigt, at det enten i supplerende regler beskrives, hvad der skal forstås ved "væsentlige ændringer" eller at transportøren (rederiet) kontaktes af myndighederne i tilfælde af væsentlige ændringer.

Forsvarsministeriet skal herved bemærke, at der i bemærkningerne til lovforslaget fremgår en række eksempler, som også bemærket af Rederiforeningerne. Forsvarsministeriet finder ikke, at det vil være muligt at etablere en udtømmende opregning af, hvad der konkret og i alle tilfælde skal forstås ved væsentlige ændringer.

Endvidere bemærkes, at såfremt de væsentlige ændringer i forholdene enten konstateres af myndighederne eller er myndighederne bekendt, vil operatøren blive kontaktet angående udarbejdelse af revideret sikringsplan.

Ad afsnit 4.2

Rederiforeningerne finder, at det er uklart, om de nærmere regler om sikringsmæssige foranstaltninger for internationale transportere, som Beredskabsstyrelsen efter lovforslaget får hjemmel til at fastsætte, vil fremgå af regler i bekendtgørelser udstedt af Forsvarsministeriet eller vejledninger fra Beredskabsstyrelsen. Rederiforeningerne anmoder i den forbindelse om, at Rederiforeningerne inddrages i forbindelse med udarbejdelsen af disse regler.

Det fremgår af lovforslagets § 1, at Beredskabsstyrelsen med § 37 c, stk. 1, får hjemmel til at fastsætte regler om sikringsmæssige foranstaltninger. Disse regler vil blive fastsat af Beredskabsstyrelsen i bekendtgørelsesform.

Forsvarsministeriet og Beredskabsstyrelsen har noteret Rederiforeningernes ønske om at blive inddraget i forbindelse med udarbejdelse af reglerne.

Ad afsnit 4.3

Rederiforeningerne finder, at det er uklart, hvordan Beredskabsstyrelsens tilsyn med overholdelse af en godkendt sikringsplan vil foregå på en international søtransport. Rederiforeningerne peger konkret på, om tilsyn kan forventes at omfatte tilsynsbesøg i en havn under den internationale transport, og hvem udgifterne herved i givet fald påhviler. Rederiforeningerne peger endvidere på, at Søfartsstyrelsen vil være en relevant samarbejdspartner (for Beredskabsstyrelsen).

Forsvarsministeriet skal herved bemærke, at Beredskabsstyrelsens udøvelse af tilsyn generelt vil omfatte at kunne påse, om de krav om sikringsmæssige foranstaltninger, der gælder for en konkret transport, er opfyldt. Dette kan eventuelt ske ved tilsynsbesøg i en havn. Idet der efter lovforslaget ikke kan blive tale om anvendelse af tvangsindgreb i forbindelse med Beredskabsstyrelsens tilsynsaktiviteter, jf. bemærkningerne til § 37 c, stk. 2, vil tilsynsbesøg forventeligt blive tilrettelagt i samarbejde med transportøren. Forsvarsministeriet finder i den forbindelse ikke, at der skulle kunne være væsentlige udgifter forbundet hermed (for operatøren).

Desuden bemærkes, at en henvisning til Søfartsstyrelsen er indarbejdet i bemærkningerne til lovforslaget.

Ad afsnit 6

Rederiforeningerne peger på, at det ved implementeringen af et formaliseret godkendelsesregime er meget vigtigt fortsat at have en smidig og enkel sagsgang. Rederiforeningerne peger endvidere på, at det kan have administrative konsekvenser for rederierne, hvis sikringsplaner skal administreres selvstændigt og ikke som en del af SEP. Rederiforeningerne peger endvidere på, at det er usikkert, om der er økonomiske konsekvenser forbundet med tilsyn (for rederierne).

Forsvarsministeriet skal herved bemærke, at der med lovforslaget ikke er tilsigtet en væsentlig ændring af de sagsgange mv., der hidtil har været gældende efter den administrative praksis, som Beredskabsstyrelsen har administreret efter.

Endvidere bemærkes, at der ikke ses at skulle kunne være væsentlige udgifter for operatører forbundet med Beredskabsstyrelsens udøvelse af tilsyn.

Høringsudtalelser vedrørende bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Ad lovforslagets § 1, nr. 1

Rederiforeningerne foreslår, at der til § 37 b, stk. 1 tilføjes følgende; "Sikringsplanen kan være en selvstændig plan eller indgå som del af anden allerede krævet sikrings- eller beredskabsplan, eventuelt med et transportspecifikt supplement."

De sikringsmæssige foranstaltninger efter lovforslaget skal fremgå af en sikringsplan, som skal fremsendes til og godkendes af Beredskabsstyrelsen. Lovforslaget angiver ikke herved, at en sikringsplan ikke kan udgøre en del af et samlet plankompleks. Forsvarsministeriet finder det derfor ikke hensigtsmæssigt at indsætte den foreslåede tilføjelse.

Det bemærkes hertil, at det med den foreslåede tilføjelse ville være uklart, om myndighederne (Beredskabsstyrelsen) kan kræve, at sikringsplanen skal være en selvstændig plan, hvis dette i konkrete tilfælde anses som nødvendigt. Det skal med en sikringsplan fastslås, at de nødvendige og rette sikringsmæssige foranstaltninger træffes for en konkret transport, og i den forbindelse kan det efter omstændighederne være nødvendigt, at sikringsplanen udgør en selvstændig plan, hvis en samlet plan eksempelvis er af generel karakter.

Det kan indgå i Beredskabsstyrelsens fastsættelse af regler om sikringsplaner (i medfør af § 37 c, stk. 1), at sikringsplaner eventuelt kan udgøre dele af samlede planer, således at der ved operatøren er ét samlet plankompleks.

Rederiforeningerne peger på, at det i bemærkningerne til § 1, nr. 1, er anført, at sikringsmæssige foranstaltninger omfatter "... at personer med adgang til opbevaringsfaciliteter skal være sikkerhedsgodkendte ..." Rederiforeningerne peger i den forbindelse på, at foreningerne er usikre på, om et skib betragtes som en opbevaringsfacilitet og hvad der forstås ved sikkerhedsgodkendt person.

Forsvarsministeriet skal herved bemærke, at efter konventionen gælder der krav om bestemte sikringsmæssige foranstaltninger til opbevaring i forbindelse med international transport – "storage incidental to international nuclear transport". Såfremt et skib gør længerevarende ophold i en havn, vil skibet og det omkringliggende havneareal efter omstændigheder skulle anses som opbevaringsfaciliteter, og der vil herved skulle gælde krav om de sikringsmæssige foranstaltninger, som konventionen angiver.

Efter konventionen gælder, at der i visse tilfælde – afhængig af det materiale, som transporteres – skal gælde krav om, at adgang til opbevaringsfaciliteterne skal begrænses til personer,

“whose thrustworthiness has been determined”. Det anførte i bemærkningerne refererer til dette krav.

Der kan herved være tale om sikkerhedsgodkendelse ved Politiets Efterretningstjeneste, men idet kravet efter konventionen retter sig mod adgangen til det pågældende havneområde udefra og i tilknytning til krav om vagtpersonale, som skal være i kontakt med indsatsmyndigheder, vil det almindeligvis ikke være relevant at forlange sådan sikkerhedsgodkendelse af samtlige besætningsmedlemmer. Et krav om sikkerhedsgodkendelse vil således almindeligvis kun angå visse transportere og et begrænset antal personer.

Ad lovforslagets § 3 (gyldighed for Færøerne og Grønland)

Grønlands Selvstyre peger på, at det i bemærkningerne til § 3 – om gyldighed for Færøerne og Grønland – bør fremgå tydeligere, at den oprindelige konvention om fysisk beskyttelse af nukleart materiale er gældende for Grønland, og at det er forbeholdet for gyldighed af ændringen til konventionen, som er adresseret i brev af 16. december 2015 fra Naalakkersuisut til regeringen.

Forsvarsministeriet skal herved bemærke, at bemærkningerne til lovforslagets § 3 er ændret i overensstemmelse hermed.