

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
Departementet



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K
mst@mst.dk

Den 2. november 2005
Sagsnr.: 5736
Ref.: Juridisk Kontor/RESI
Tlf.: 33 92 20 96
E-mail: resi@fvm.dk

Fødevareministeriets bemærkninger til lov om ændring af havmiljøloven og straffeloven m.v.

Miljøstyrelsen har ved e-mail af 5. oktober 2005 sendt "Forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om straffeloven, lov om ændring af en række love på miljøområdet og lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om vandløb, lov om sommerhuse m.v., og forskellige andre love" i høring.

Under forudsætning af, at der ikke er sket ændringer i relation til definitionen af "dumpning", har Fødevareministeriet ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Reena Singh

Sørensen, Bente

MINISTERIET

- 2 NOV 2005

2013-0010

Fra: Nielsen, Heidi Hilfling [HHN@vtu.dk]
Sendt: 31. oktober 2005 14:35
Til: MST - Vand (Enhedens postkasse); Jessen, Thomas Bruun; Wallach, Torben; Aggersbjerg, Lone
Cc: Olsen, Bente
Emne: Høring af lov om ændring af havmiljøloven og straffeloven m.v.

Brev NR.: 14 Bilag:

Vedhæftede filer: Havmiljøloven og straffeloven.pdf



Havmiljøloven og straffeloven....

Hermed Videnskabsministeriets høringssvar til ovenstående høring.

Med venlig hilsen
Heidi Hilfling Nielsen

<<Havmiljøloven og straffeloven.pdf>>

Heidi Hilfling Nielsen
Kontorfuldmægtig, sekretær for kontorchefen

MINISTERIET FOR VIDENSKAB, TEKNOLOGI OG UDVIKLING
Juridisk Administrativt Kontor
Bredgade 43, 1260 København K

E-post: hhn@vtu.dk - Tlf.: 3392 9896 - Fax: 3312 4843

Miljøstyrelsen
Kontorchef Jørgen Magner
Strandgade 29
1401 København K

Sendes pr. e-post: vand@mst.dk; tbr@sns.dk; tw@mst.dk;
lag@mst.dk

Høring af lov om ændring af havmiljøloven og straffeloven m.v.

Med henvisning til Miljøstyrelsens e-post af 5. oktober 2005 vedrørende ovenstående skal Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling meddele, at vi ikke har bemærkninger hertil.

Der henvises til Miljøstyrelsens j.nr. M-213-0071.

Med venlig hilsen

Bente Olsen
Chefkonsulent

31. oktober 2005

Ministeriet for Videnskab,
Teknologi og Udvikling

Bredgade 43
1260 København K
Telefon 3392 9700
Telefax 3332 3501
E-post vtu@vtu.dk
Netsted www.vtu.dk
CVR-nr. 1680 5408

Sagsnr. 39170
Dok-id 392131

Bente Olsen
Telefon 3392 9991
Telefax 3312 4843
E-post bol@vtu.dk

Aggersbjerg, Lone

Fra: Magner, Jørgen
Sendt: 3. november 2005 12:28
Til: Aggersbjerg, Lone; Sørensen, Bente
Emne: VS: Høring af ændring af lov om havmiljø mv.
Vedhæftede filer: N019.pdf

Fra: Anne Rasmussen [mailto:ANR@maerskoil.com] **På vegne af** nsoc-d@maerskoil.com
Sendt: 3. november 2005 11:02
Til: Magner, Jørgen
Emne: Høring af ændring af lov om havmiljø mv.

Til Miljøstyrelsen, Vand
Att.: Jørgen Magner

Der henvises til telefonsamtale af gd., hvorunder De accepterede udsættelse af svarfristen til i dag for svar på ovennævnte høring. Vedlagt følger e-version af NSOC-D's høringssvar. Papirversion følger ikke.

<<N019.pdf>>

Med venlig hilsen

Anne Rasmussen

North Sea Operators Committee - Denmark

Secretariat

50 Esplanaden

DK-1263 Copenhagen K

Tel: + 45 33 63 40 98

Fax: +45 33 63 38 82

E-mail: nsoc-d@maerskoil.com

This e-mail and any files transmitted with it are confidential and intended solely for the use of the individual or entity to which they are addressed. If you have received this e-mail in error please notify the system manager at helpdesk@maerskoil.com.

N.S.O.C. – D

NORTH SEA OPERATORS COMMITTEE – DENMARK

50, Esplanaden, DK-1263 Copenhagen K
Phone: intl. + 45 33 63 40 00
Telex: 16260 DK

Miljøstyrelsen
Vand
Strandgade 29
1401 København K

3. november 2005

N019 MAC/anr

Att.: Hr. Jørgen Magner

Miljøstyrelsens J.nr. M 213-0071: Forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om straffeloven, lov om ændring af en række love på miljøområdet og lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om vandløb, lov om sommerhuse m.v. og forskellige andre love (Synliggørelse af FN's Havretskonventions artikel 220, grov miljøkriminalitet, klassifikationsselskaber, skærpede bøder m.v.)

Der henvises til Miljøstyrelsens høringsbrev af 5. oktober 2005 vedrørende ovennævnte lovforslag.

NSOC-D har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Ad § 44, stk. 2

Lovforslagets § 44, stk. 2, indeholder en hjemmel til at fastsætte nærmere regler for de udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, som kan pålægges skibets eller platformens ejer. I bemærkningerne til bestemmelsen henvises til en række udgiftsposter, herunder afskrivninger.

§ 44, stk. 1, omhandler udgifter til beredskab eller bekæmpelse, som er forårsaget af konkret udledning eller fare herfor. Omkostninger til at opretholde beredskabet generelt, herunder afskrivninger, synes ikke at kunne henføres til konkrete hændelser som forudsat i § 44, stk. 1. Bemærkningerne bør tilrettes i overensstemmelse hermed.

Ad § 45, stk. 2

Lovforslagets § 45, stk. 2, indebærer en udvidelse af adgangen til at kunne foretage tilsyn uden retskendelse for så vidt angår onshore lokaliteter.

Udvidelsen i adgangen til tilsyn uden retskendelse er i bemærkningerne, side 62, motiveret med, at "tilsynsmyndigheden lettere og mere omkostningseffektivt kan indhente de nødvendige oplysninger [...]". Vi har noteret, at den udvidede tilsynsbeføjelse vil blive praktiseret i overensstemmelse med retssikkerhedsloven og bemærker i den forbindelse, at den anførte praktisk administrative begrundelse ikke synes at opfylde det almindelige proportionalitetsprincip og dermed ikke kan begrunde et tvangsindgreb.

Ad § 59, stk. 3

I henhold til bemærkningerne til § 59, stk. 3, lovforslagets side 66, indebærer lovforslaget en skærpelse af bødestørrelsen for udtømning af olie fra skibe. Mærsk Olie og Gas AS har noteret, at der gælder særlige håndhævelsessyn i forhold til skibe, og at udledning, der har forbindelse med olieproduktion, derfor ikke berøres af skærpelsen, jf. § 11, stk. 1 og 2, sml. § 4, stk. 3, nr. 2. For at undgå en utilsigtet afsmittende effekt bedes dette anført i bemærkningerne.

I øvrigt bemærkes, at der synes at være uoverensstemmelse mellem på den ene side det bødeniveau, der anføres i høringsbrevet og de almindelige bemærkninger, side 41, og på den anden side det bødeniveau, der anføres under bemærkningerne til nr. 17, side 66.

Med venlig hilsen
for NORTH SEA OPERATORS COMMITTEE - DENMARK



Michael Clausen

Sørensen, Bente

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.:

2013-0210.

Fra: Aggersbjerg, Lone
Sendt: 3. november 2005 09:52
Til: Sørensen, Bente

- 3 NOV. 2005

Brev NR.: 25 Bilag:

Emne: VS: Høringssvar - Udkast til lov om ændring af havmiljøloven og straffeloven m.v.
Vedhæftede filer: miljøstyrelsen havmiljøloven.doc; bilag havmiljøloven.pdf

Har du fået denne ?
knus
lone

Fra: Birgitte Christensen [mailto:BC@shipowners.dk] På vegne af Uffe Lind Rasmussen
Sendt: 2. november 2005 11:40
Til: Aggersbjerg, Lone
Emne: Høringssvar - Udkast til lov om ændring af havmiljøloven og straffeloven m.v.

Lone Aggersbjerg, Miljøstyrelsen

Vedlagt Rederiforeningens høringssvar.

Med venlig hilsen

Uffe Lind Rasmussen
DANMARKS REDERIFORENING
DANISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION
Amaliegade 33, DK-1256 København K
Tel.: +45 33 11 40 88 / Direct tel.: +45 33 48 92 39
Fax: +45 33 11 62 10
e-mail: ulr@shipowners.dk
web: www.shipowners.dk



DANMARKS REDERIFORENING

(DANISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION)

Miljøstyrelsen
Att.: Lone Aggersbjerg
Strandgade 29
1401 København K

2. november 2005

ulr/bc - 4572/20010000

Udkast til lov om ændring af havmiljøloven og straffeloven m.v.

Vi henviser til Miljøstyrelsens brev af 5. oktober 2005. Nedenfor fremsættes dels en række mere principielle kommentarer til lovudkastets hovedelementer således som opregnet i Styrelsens brev og dels en række mere detaljerede kommentarer til forskellige punkter i lovudkastet og bemærkningerne hertil.

I. Lovudkastets hovedelementer

Bødestørrelserne

I de almindelige bemærkninger til lovudkastet er redegjort nærmere for bødeniveauet i vore nabolande. Med hensyn til redegørelsen for Sverige må vi sætte stort spørgsmålstegn ved, om det er berettiget at anse den såkaldte vandforureningsafgift som en bøde. Der synes snarere at være tale om form for erstatning. Der er ikke givet nærmere oplysninger om størrelsen af de egentlige bøder i Sverige og Finland. I Norge er niveauet klart under det gældende danske, og for så vidt angår Tyskland forekommer det noget vanskeligt at foretage en sammenligning med Danmark, da beregningsprincippet er et helt andet. Umiddelbart må vi vurdere, at det nuværende danske niveau faktisk ligger pænt højt, og de foreslåede satser ligger i hvert fald mange gange over, hvad der gælder i nabolandene. Det er vores holdning, at der i relation til forsætlige lovovertrædelser bør være mulighed for at idømme særdeles høje bøder over for den, der har handlet forsætligt, men allerede nugældende satser, der kan fraviges opad meget betragteligt, og som er blevet fraveget betragteligt opad i praksis, synes at give rigelig mulighed for at idømme meget høje bøder. Vi kan dog fuldt ud tilslutte os en forhøjelse for de forsætlige handlinger. For de mere almindelige overtrædelser, særlig ved overtrædelser begået ved simpel uagtsomhed, forekommer de gældende satser fuldt tilstrækkelige. Vi går også ud fra, at der i praksis vil ske en forsigtigere bødeudmåling ved simpel uagtsomhed, men således som vi forstår satserne, gælder de som et udgangspunkt ved overtrædelser, hvad enten det er simpelt eller groft uagtsomt eller forsætligt, og der kan så fra dette udgangspunkt foretages fravigelser.

Det foreslåede nye vejledende bødeniveau indebærer, at hvor der ved en fejl udløber lidt olie fra et tankskibs manifold, måske nogle få liter, vil der som udgangspunkt gælde en vejledende sats på minimum 25.000 kr. Ved meget store olieforureningsulykker forstår vi

motiverne således, at hvor udtømningen er på over 10 m³, skal der, medmindre der er tale om en bevidst udledning, ikke foretages en proportional stigning af bødebeløbet som ved de mindre udslip. Det er imidlertid temmelig uklart, hvor stort et niveau man her forestiller sig, men øjensynligt for meget store udslip/udtømminger et beløb, der er langt større end de 2,5 mio. kr., som gælder for 10 m³. Et mellemstort udslip på f.eks. 1.000 m³ skal måske pålægges en bøde på mange millioner kr.? Vi finder, at dette vil være ganske ude af proportioner, når der er tale om f.eks. simpel uagtsomhed. Vi gør opmærksom på, at en simpel uagtsomhed kan forårsage en stor olieforurening, uden at der foreligger skade på skibet m.v. og derfor efter havmiljølovens § 58 er ansvarsfrihed. Vi skal stærkt understrege, at bøder af den foreslåede størrelse meget nemt ligner kamuflerede erstatningskrav og derfor reelt omgår Danmarks konventionsforpligtelser i henhold til CLC, HNS m.v. Bødeniveauet bør også differentiere mellem udledning af tunge og lette olier.

Motivernes udtalelser om den eventuelt manglende præventive virkning af de bødeforhøjelser, der var tale om i 2000, forekommer os noget uklare. På side 34 redegøres for antallet af olieobservationer i perioden 2000-2004. Tallet er nogenlunde konstant, og over femårsperioden har der samlet været tale om 624 observationer. Det fremgår imidlertid af motiverne på side 36-37, at der i samme periode kun er afgjort 6 sager med administrative bøder og 10 sager med bødeforlæg, samt at der er rejst yderligere 24 sager i femårsperioden, som på grund af bevisets stilling har måttet henlægges. Der savnes en redegørelse for den meget voldsomme forskel, der er på de foretagne olieobservationer og de sager, der har været rejst og eventuelt har ført til bødeforlæg/administrative bøder. Forklaringen kan f.eks. være, at det ikke har kunnet bevises, hvorfra forureningen stammer, eller at mange af observationerne vedrører skibe, der er undergivet flagstatsjurisdiktion og ikke dansk jurisdiktion. For skibe, der forurener uden for dansk søterritorium, og som ikke kommer i dansk havn, vil de danske satser formentlig have en mindre præventiv virkning. Det meget beskedne antal retssager set i forhold til antallet af overtrædelser vil ikke øges ved højere bøder - problemet er ikke bødeniveauet, men mulighederne for at bevise skyld/årsagssammenhæng m.v., noget der ikke ændrer sig overhovedet ved højere bøder. Det forekommer os på denne baggrund temmelig vanskeligt at konkludere, at den ønskede præventive effekt af de nuværende bødesatser er udeblevet.

På side 40 i lovmotiverne anføres det som et argument for et højere dansk bødeniveau, at en potentiel forurener på vej gennem flere staters farvande (omkring Danmark) kan komme til at betragte det som en økonomisk fordel at blive straffet for at forurene i danske farvande frem for at risikere at blive straffet af en eller flere af Danmarks nabostater, hvis det danske bødeniveau ligger relativt lavt. Det er vores vurdering, at denne udtalelse synes at vise en urealistisk forventning omkring bøders præventive virkning, og under alle omstændigheder må man spørge, hvad betragtningen ikke kan føre til med hensyn til bødeniveauudviklingen i de forskellige lande, hvis den følges. Det forekommer os også at være udslag af en noget mærkværdig tankegang at argumentere for et meget højt dansk bødeniveau for dermed at presse forurenende skibe over i nabolandes områder.

På side 36 i motiverne anføres det, at i Danmark er det primære ansvar selskabsansvar, hvilket også gælder for havmiljøloven. Dette ansvar pålægges i princippet, uden at der er krav om, at der påvises skyld hos rederiet, idet der blot skal være begået en strafbar handling om bord på skibet f.eks. Den præventive værdi af bøder i sådanne tilfælde er formentlig mere begrænset. Bøder efter loven vil imidlertid også kunne pålægges besætningsmedlemmer, der foretager ulovlige udledninger m.v., og da de angivne vejledende bødestørrelser ikke sondrer mellem, om de pålægges personer eller pålægges selskaber, synes der også af denne grund at være et alvorligt problem med de foreslåede satser.

Vi indstiller på baggrund af ovenstående, at de foreslåede anbefalede bødesatser bør sættes væsentligt ned, undtagen hvor de pålægges selskaber for forsætlige handlinger begået af selskabsledelsen. Der bør samtidig gennemføres særlige lavere vejledende satser, hvor bøden pålægges besætningsmedlemmer.

Grov miljøkriminalitet - straffelovens § 196

Vi har noteret os forslaget om ændring af strafferammen i straffelovens § 196 og kan tilslutte os denne ændring. Vi finder dog, at det i overensstemmelse med direktivet bør præciseres, at ved anvendelse af strafferamme på 5 og 6 år bør det være en betingelse, at der foreligger alvorlig personskade eller død som følge af den strafbare handling.

Administrative bøder

Anvendelse af administrative bøder bør være begrænset til tilfælde, hvor der typisk kun vil herske ringe tvivl om de faktiske forhold, og at der er begået en lovovertrædelse, d.v.s. der må være tale om klare og veldefinerede overtrædelser. Vi antager, at disse betingelser også vil være opfyldt ved manglende indberetning om grundstødning og kollisioner, og har derfor ikke bemærkninger til forslaget.

Klarere regler om dækning af Forsvarets udgifter til konkrete beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger

Når det anføres i Miljøstyrelsens brev, at skibenes forsikringsselskaber i nogle tilfælde har svært ved at acceptere de udgifter, som Forsvaret pålægger skibene til dækning af omkostningerne til beredskabs- og bekæmpelsessanktioner i forbindelse med olieudslip m.v., må vi understrege, at der i disse tilfælde meget vel kan være en berettiget diskussion om, hvilke udgifter der er dækningsberettigede. Det burde ikke være nogen overraskelse for nogen, at der helt legitimt indimellem kan opstå retssager om sådanne spørgsmåls. Et andet spørgsmål er, om der kan opnås en større klarhed om, hvad der er dækningsberettiget, så antallet af retssager og diskussioner kan blive reduceret. Vi savner her i motiverne en nærmere redegørelse for, hvad der er gældende ret, og mere præcis på hvilke punkter der skal opnås forbedringer. Visse af de poster, som forsvarsministeren efter lovmotiverne kan fastsætte erstatningspligt for, synes ikke berettigede til dækning efter gældende regler og retspraksis. De netop afsagte domme fra Sø- og Handelsretten

giver så vidt ses ikke grundlag for at kræve dækning for afskrivninger på nye fartøjer og materiel.

Vi savner også en diskussion af, i hvilket omfang Danmark på grund af konventionsmæssige forpligtelser kan og bør opstille sine egne regler. Vi henviser her især til CLC-konventionen vedrørende ansvar for olieforurening, hvor den praksis, der følges af den internationale oliefond i London (IOPC), bør have afgørende betydning for, hvilken praksis der følges her i landet ved anvendelsen af CLC-reglerne (sølovens kap. 10). I det mindste burde der i motiverne være redegjort for forholdet til de internationale forpligtelser og hvilke begrænsninger, der følger heraf. For det første er begrebet "forebyggende forholdsregler" et CLC-konventionsbegreb, som må fortolkes i international sammenhæng, og heraf må følge nogle begrænsninger. For det andet vil det føre til uholdbare situationer, hvis Danmark søgte at gennemføre regler omkring dækningen af udgifter ved forebyggende forholdsregler, der var i klar modstrid med den praksis, der er anlagt i IOPC for, hvad der efter FC kan dækkes som forebyggende forholdsregler.

FN's havretskonvention

I lovmotiverne er under pkt. 2.1 over 10 sider medtaget en nærmere redegørelse for havretskonventionens art. 220's indhold. Denne redegørelse har betydning i forbindelse med lovforslagets § 1, nr. 17, særlig med hensyn til udtrykkene "betydelig skade" og "beslægtede interesser". Det konkluderes i lovmotivernes generelle bemærkninger herom på side 17, at henset til de danske havområders særlige status og den potentielle skade en olieudtømning kan påføre det maritime miljø, er udgangspunktet, at selv "meget små mængder olie er at betragte som en betydelig udtømning". Med udtrykket "betydelig udtømning" synes lovmotiverne at dække forskellige begreber, der anvendes i § 220, således både udtrykket i stk. 5 "substantial discharge causing or threatening significant pollution" og stk. 6 "discharge causing major damage or threat of major damage". I forbindelse med havretskonventionens vedtagelse er der ingen tvivl om, at man fra dansk side antog, at bestemmelserne i art. 220, stk. 5 og 6 krævede enten en meget betydelig forurening eller en meget betydelig skade. Disse bestemmelser indebar en principielt væsentlig udvidelse af de gældende jurisdiktionsregler for kyststaten over områder, der var åbent hav (nu økonomisk zone), og der var givet blandt mange lande betydelig tøven/betænkelighed ved denne jurisdiktionelle udvidelse. Var forureningen imidlertid tilstrækkelig grov eller skaden tilstrækkelig stor, fandt man, at der burde foretages en udvidelse af jurisdiktionen, men kun under disse betingelser. Når det i lovmotiverne nu anføres, at udgangspunktet er, at selv meget små mængder olie kan betragtes som betydelig udtømning, mener vi, dette er i klart strid med den forståelse, der var af art. 220 i forbindelse med bestemmelsens vedtagelse - ikke mindst den forståelse, der var i Danmark. Det ville være af betydelig interesse, om Miljøstyrelsen kunne fremlægge nærmere dokumentation for, at der internationalt skulle være den opfattelse, at selv meget små mængder af olie kan betragtes som betydelig udtømning i art. 220's forstand. Det er vigtigt for os at understrege, at det forhold, at der ikke i en given situation ved en olieforurening i den økonomiske zone er kyststatsjurisdiktion, ikke betyder, at forureningen passerer

upåtalet. I mange tilfælde vil der blive tale om efterfølgende jurisdiktionsudøvelse enten via en havnestat eller via flagstaten. I betydelig grad er det derfor alene en spørgsmål om, hvor jurisdiktion udøves mest hensigtsmæssigt, ikke et spørgsmål om jurisdiktion skal udøves.

Habitat-direktivet

Habitat-reglerne kan blokere for havneudvidelser og råstofindvinding, og det er derfor vigtigt, at der implementeres på linje med implementeringen i andre lande, og at der løbende er høringsmulighed ved danske regelændringer som følge af habitat-regelændringer, således at de danske ændringer behandles som løbende ændringer af havmiljøloven.

Tilsyn

Vi kan ikke tilslutte os forslaget om at give adgang til administrationslokaler på land uden retskendelse, svarende til hvad der i dag allerede gælder for skibe og platforme. Medens det i praksis ofte vil kunne være et problem at opnå retskendelse i forbindelse med syn på skibe m.v., er der ikke årsagernes lighed i forhold til administrationslokaler på land. Inden for f.eks. konkurrencerettens område er der således ikke adgang til uden retskendelse at foretage undersøgelser, kopiere, medtage dokumenter m.v.

Syns- og certificeringsopgaver kan udføres i privat regi

De bestemmelser, der knytter sig hertil, giver os ikke anledning til bemærkninger. Vi må dog modsætte os en bestemmelse som den foreslåede i § 48 a, stk. 2: "Når der udstedes autorisation i medfør af stk. 1, kan miljøministeren, såfremt den, der autoriseres, ønsker det, indgå aftale om begrænsning af den autoriseredes ansvar for skader, der indtræffer på grund af simpel uagtsomhed under udførelse af de opgaver, som autorisationen omfatter". Det er af den største betydning, at klassifikationselskaber har et tilfredsstillende ansvar - hvilket også indebærer ansvar for simpel uagtsomhed.

II. Mere detaljerede kommentarer

./ Vi har for nemheds skyld markeret i vedlagte kopi af lovforslaget, hvilke afsnit de nedenstående kommentarer vedrører.

1. Det burde formentlig enkelte steder i lovmotiverne have været præciseret, at strafansvar efter straffelovens § 196 er betinget af forsæt - f.eks. på side 21 og side 50.
2. Det bør præciseres, at der i medfør af reglerne om uskadelig passage gælder begrænsninger med hensyn til den kriminelle jurisdiktion over for fremmede skibe i sådan passage, jfr. havretskonventionens art. 27. Det er ikke tilstrækkeligt for at udøve den

kriminelle jurisdiktion, at der foreligger begrundet mistanke om en overtrædelse.

3. Der refereres her til sølovens § 191 og § 206, stk. 2, men her og andre steder er de nye bestemmelser i søloven vedrørende HNS-skader ikke omtalt. De nye bestemmelser i søloven synes i det alt væsentlige, hvis ikke fuldt ud, at overflødiggøre bestemmelsen i § 44 i havmiljøloven. Hvilke overvejelser har Miljøstyrelsen gjort sig i denne forbindelse?
4. Vi må klart tage afstand fra udtalelsen på side 46 foroven, om at farebegrebet i § 44 i havmiljøloven skulle have en lavere tærskel, end hvad der følger af sølovens farebegreb. Vi henviser i denne forbindelse til lovmotiverne til L 79 fra folketingssamlingen 79/80 (dengang § 46). Det fremgår af motiverne til § 46; at det farebegreb, der opereredes med i § 46, svarede til sølovens farebegreb. Udvidelsen i § 46 lå i, at der blev omfattet andre skadelige stoffer end olie som omfattet af søloven, og udvidelsen vedrørte også platforme. Lovmotiverne til den ændrede havmiljølov i 1993 ændrede ikke herpå. Skulle et andet farebegreb blive lagt til grund i § 44, må vi understrege, at området for det videregående begreb vil blive yderst begrænset henset til Danmarks konventionsmæssige forpligtelser under CLC og HNS.
5. Der skal også her foretages en reference til sølovens HNS-regler.
6. Efter havretskonventionen kan der meget vel være forskel på håndhævelsesregler i havne og i indre territorielt farvand (indre farvande), nemlig i de situationer hvor basislinjer er trukket, således at områder, der tidligere var søterritorium, kommer til at indgå under indre territorielt farvand. I sådant indre territorielt farvand gælder passagerreglerne.
7. Der bør her også nævnes den betingelse, der gælder efter UNCLOS's art. 27 om begrænsningerne i adgang til at udøve kriminel jurisdiktion over for skibe i passage.
8. Med hensyn til "det mindre i det mere"-betragtningen skal vi understrege, at havretskonventionens art. 220, stk. 2 og 3 indeholder den omtalte sondring, fordi der er forskel på de regler, hvis overtrædelse kan give anledning til ransagning i henholdsvis art. 220, stk. 2 og stk. 3. Denne sondring er måske ikke nødvendig efter havmiljøloven, forudsat at de regler, der er tale om, er internationalt baserede regler. Er de ikke det, er der brug for sondringen.
9. Vi henviser til bemærkningen under pkt. 8.

Med venlig hilsen
DANMARKS REDERIFORENING
P.D.V.

Uffe Lind Rasmussen

begrænsninger over for udenlandske skibe i havmiljølovens kapitel 13, der omhandler administrative indgreb, særligt §§ 42 og 43, og kapitel 17, der omhandler indgreb inden for strafferetsplejens område, særligt §§ 59, 61, 63, 63 a og 63 b.

Der er tale om ændring af § 42, stk. 2 og § 43, stk. 4, der omhandler muligheden for at myndighederne kan foretage nødvendige undersøgelser af et skib henholdsvis tilbageholdelse. I begge situationer er der tale om indgreb med sigte på at forhindre eller bekæmpe forurening. Endvidere skal nævnes §§ 59 og 60, som er de almindelige straffebestemmelser, § 63 som er ransagningsbestemmelsen, § 63 a, som giver forsvarsministeren hjemmel til at kunne afgøre en sag med et bødeforelæg og § 63 b om tilbageholdelse af skibe for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation. Hertil kommer en ny § 62 a, der supplerer den almindelige adgang til at foretage tilsyn, herunder foretage anrøb.

2 Det foreslås, at det af havmiljøloven eksplicit kommer til at fremgå, at indgreb over for udenlandske skibe i det ydre territorialfarvand kræver at der er en begrundet mistanke om en overtrædelse.

Det foreslås endvidere, at det eksplicit kommer til at fremgå, at indgreb over for udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone kræver, at der enten er begrundet mistanke eller klart objektive bevis for en overtrædelse. Derudover kræves, at der er sket en udtømming, som i ransagningsituationer skal være betydelig og have forårsaget en væsentlig forurening, medens der i tilbageholdelsessituationer skal være sket en udtømming, som har forårsaget en betydelig skade eller trussel herom.

Det skal atter understreges, at der ikke er tale om en ny retstilstand på området, idet alle Havretskonventionens bestemmelser, herunder også håndhævelsesbestemmelserne allerede gælder og efterleves i dag.

3.1.2. Andre ændringer

Der er i havmiljøloven en definition af Østersøområdet, Nordsøområdet og eksklusive økonomiske zoner, jf. havmiljølovens § 5. Det er fundet hensigtsmæssigt også at definere søterritoriet, herunder også ydre og indre territorialfarvand, idet ydre territorialfarvand for første gang introduceres i

trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EF-Tidende 2002 nr. L 208, side 10-27). Der er såvel i det gamle som i det nye direktiv en bestemmelse om afskiberens forpligtelser over for skibsføreren og operatøren i forbindelse med transport af farligt og forurenende gods om bord på skibe. Med henblik på at skabe en helt klar hjemmel til at regulere private, foreslås det, at der indsættes et nyt stykke, i § 40, der giver miljøministeren bemyndigelse til at implementere det ovenfor nævnte direktiv fra 2002.

Havmiljølovens § 43, stk. 5, fastsætter at et påbud eller forbud skal meddeles føreren af skibet skriftligt eller telegrafisk. Det har i praksis vist sig vanskeligt at få overbragt skriftlige meddelelser til de involverede skibe, når disse har befundet sig til søs. Det er derfor fundet nødvendigt, at opdatere bestemmelsen, således at et påbud eller forbud kan udstedes mundtligt f.eks. fra et fly via radio, for derefter snarest at blive fulgt op med en skriftlig meddelelse f.eks. via fax eller e-mail.

Det foreslås, at manglende indberetning af udtømninger, som er i strid med loven skal kunne afgøres med administrative bødeforelæg. Tilsvarende ved manglende indberetninger ved enhver form for kollision eller grundstødning, eller såfremt der af andre grunde er fare for udtømning, jf. § 38, stk. 1-3.

Det er endvidere fundet hensigtsmæssigt, at der i havmiljølovens § 44 indsættes en hjemmel til at fastsætte nærmere regler om de af forsvaret afholdte udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, som ejere af skibe kan pålægges at skulle afholde, for derved at undgå tvivl om udgiftsposterne i forbindelse med opgørelse af krav efter iværksættelse af beredskabsforanstaltninger eller bekæmpelse af forurening.

I sølovens §§ 191 og 206, stk. 2 er der fastsat objektivt ansvar for enhver skade, der skyldes udtømning af olie fra et skib og for udgifterne til beredskabsforanstaltninger, såfremt der er sket eller er fare for udtømning af olie. Efter den gældende § 44, stk. 1, der supplerer de nævnte bestemmelser i søloven, indtræder der for ejeren objektivt ansvar for udgifter til rimelige beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger i alle tilfælde, hvor der er sket eller er fare for udtømning eller udledning og dermed for forurening med skadelige stoffer.

4

I relation til det i § 44, stk. 1, anvendte begreb "fare" skal det bemærkes, at dette ikke er at anse som overensstemmende med "farebegrebet" i sølovens § 191 ("alvorlig og umiddelbar fare for forurening"). Det forudsættes således, at der i havmiljøloven er en noget lavere tærskel for, hvornår der foreligger fare for forurening, idet beskyttelsesobjektet for havmiljøloven er selve havmiljøet, hvor selv et mindre olieudslip kan forårsage stor skade. Der foreligger derfor generelt en antagelse for, at der efter at et skib har været involveret i en hændelse som f.eks. kollision eller grundstødning, som hovedregel altid vil foreligge en fare for forurening, idet sådanne hændelser i sig selv forøger risikoen herfor, og derved skaber den i bestemmelsen omtalte "fare". På den baggrund skal det endvidere anføres, at der ikke i relation til § 44, stk. 1, gælder en bagatelgrænse for, hvornår det er rimeligt at træffe forholdsregler med henblik på at bekæmpe et olieudslip. Ethvert olieudslip må således - uanset mængde - som udgangspunkt anses som en forurening, for hvilken rimelige forholdsregler må iværksættes, og udgifterne hertil bæres (objektivt ansvar, jf. ovenfor) af skibets ejer.

Ved vurdering af hvilke beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, der må anses for at være rimelige forholdsregler, vil dette altid bero på en konkret vurdering af den faktiske situation. Det skal således bemærkes, at det i § 44 er forudsat, at der udover det almindelige forvaltningsretlige proportionalitetsprincip - hvorefter forholdsreglerne bør afpasses efter den skete skade på skibet - tillige gælder et forsigtighedsprincip som tilsiger, at desto større mængde olie der er risiko for slipper ud, desto lavere faregrad er nødvendig for, at iværksættelse af forholdsregler er rimelige. Således vil selv et mindre uheld i relation til en fuldt lastet olietanker kunne udløse iværksættelse af forholdsregler, der i omfang vil være større end de, der udløses af et tilsvarende uheld med et skib, som sejler med en mindre miljøbelastende last.

Herudover kan som eksempel på rimelige forholdsregler også nævnes, at det ved fare for en større forurening ofte kan være nødvendigt at indsætte mere end ét skib til at ligge klar til at iværksætte bekæmpelse, såfremt faren materialiseres og et udslip faktisk finder sted. Dette skyldes, at selv om et enkelt miljøskib ved brug af skimmere og sweepere alene vil kunne håndtere et mindre udslip, så vil der ved et større udslip være behov for at kunne sætte flydespærringer mellem 2 skibe, for derved at kunne indkredse og opsamle olien. Det kan også være nødvendigt at anvende rekognoscering ved fly eller helikopter, idet olie, der flyder ud fra bunden af f.eks. et tankskib, ofte

myndigheder træffer beslutninger om hvilke bekæmpelsesforanstaltninger, der bør iværksættes. I sager af denne type vil der ofte være tale om stort tidspres, og Søværnets Operative Kommando's beslutninger om bekæmpelsesforanstaltninger vil derfor for en stor dels vedkommende bero på et skøn, baseret på de på beslutningstidspunktet foreliggende oplysninger. Henset til de omstændigheder, hvorunder beslutninger om bekæmpelsesforanstaltninger træffes forudsættes det, at et sådant skøn ikke efterfølgende i forbindelse med opgørelsen af omkostninger til bekæmpelsen kan tilsidesættes, medmindre vægtige argumenter taler herfor.

For så vidt angår ovennævnte "overvågning" ved miljøskibe og de øvrige nævnte beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, som iværksættes, skal omkostningerne herfor (objektivt ansvar, jf. ovenfor) bæres af det forurenende skibs ejer.

Bestemmelsen i § 44, stk. 1, vil ikke blive bragt i anvendelse, såfremt det godtgøres, at den pågældende hændelse er en følge af de i sølovens § 192, stk. 1 a-c nævnte årsager (bl.a. krigshandlinger og sabotage). I de særlige tilfælde, hvor et skib, der yder et nødstedt skib hjælp, foretager udtømning af olie m.v. f.eks. for at dæmpe søen, følger det af de almindelige nødretsgrundsætninger i dansk erstatningsret, at udgifterne i medfør af denne bestemmelse påhviler det nødstedte skib.

5 For så vidt angår platforme, er det Miljøministeren, der har det overordnede ansvar for forureningsbekæmpelse til søs. Det har imidlertid altid været fast praksis, at det er koncessionshaverne selv, der sørger for at iværksætte og afholde udgifterne til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger af forurening fra platformene. Der vil ikke blive ændret på denne praksis. Skulle der imidlertid blive tale om en forurening, der har et sådant omfang, at platformen ikke selv kan klare bekæmpelsen, vil Miljøstyrelsen foranledige en bekæmpelsesaktion iværksat. Miljøstyrelsen vil i sådan en situation anmode forsvaret om assistance. De udgifter koncessionshaverne skal afholde i den forbindelse vil være analogt med dem, der er omfattet af forsvarets regler. Det er derfor vurderet, at der ikke er behov for en tilsvarende hjemmel for miljøministeren til at fastsætte nærmere regler om de udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger ejere af platforme kan pålægges at afholde.

6 farvand" i dansk ret. Implementeringen af Havretskonventionens artikel 220 i havmiljøloven nødvendiggør, at der i nogle bestemmelser skelnes mellem ydre og indre territorielt farvand, eftersom Havretskonventionens håndhævelsesbestemmelser er strengere jo længere væk skibet bevæger sig fra havnen. I havne og i indre territorielt farvand i øvrigt, er der ikke forskel på håndhævelsen af danske og udenlandske skibe. I ydre territorielt farvand er der forskel på håndhævelsen af danske og udenlandske skibe. I den eksklusive økonomiske zone er forskellen i håndhævelsen over for henholdsvis danske og udenlandske skibe større, for at ende op med at være størst på åbent hav.

For at gøre bestemmelsen mere læsevenlig, defineres søterritoriet først, dernæst de eksklusive økonomiske zoner og endelig, Østersøområdet. Udover en definition af søterritoriet, er der ikke foretaget indholdsmæssige ændringer i bestemmelsen.

Til nr. 2

Fuglebeskyttelsesdirektivet (Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle) og habitatdirektivet (Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter) er bl.a. implementeret i den danske lovgivning ved lov nr. 1150 af 17. december 2003 om miljømål m.v. for vandforekomster og internationale naturbeskyttelsesområder med senere ændring (miljømålsloven). I medfør af loven kan miljøministeren udpege og ændre internationale naturbeskyttelsesområder på land og på havet. Når et område er udpeget som internationalt naturbeskyttelsesområde, er amtsråd, kommunalbestyrelser, Hovedstadens Udviklingsråd og statslige myndigheder, ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen i øvrigt, forpligtet af udpegningen.

Habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, fastsætter, at planer og projekter, der kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt skal miljøkonsekvensvurderes. Hvis vurderingen viser, at planen eller projektet skader et områdes integritet, må der ikke meddeles tilladelse.

Efter habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, kan en plan eller et projekt gennemføres på trods af, at en konsekvensvurdering viser, at det vil skade et områdes integritet, hvis det er begrundet i bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art, og fordi der ikke findes nogen alternativ løsning. Der skal i givet fald træffes alle nødvendige

er om bord på skibet. Derved sikres at den last, som ønskes transporteret, er identisk med den, der er omfattet af afskiberens erklæring.

Til nr. 7

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at det nu i kapitel 17 eksplicit fremgår, hvilke begrænsninger i håndhævelsen, der gælder over for udenlandske skibe. Hovedreglen i § 42, stk. 1, der går ud på at forsvarsministeren eller den myndighed, ministeren bemyndiger dertil, og politiet uden retskendelse kan foretage undersøgelser af et skib, der er nødvendig for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udtømmning eller udledning som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, eller som omfattes af § 58 etc., gælder således fortsat for udenlandske skibe, dog med den begrænsning, at der i det ydre territoriale farvand er fastsat et kriterium om, at der skal være tale om en begrundet mistanke. For så vidt angår den eksklusive økonomiske zone er kriteriet også, at der skal være begrundet mistanke, men derudover skal der være sket en betydelig udtømmning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet, og skibet har afslået fra at give oplysninger som nævnt i § 62 a, eller såfremt de af skibet givne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation. Ydre territorielt farvand er nærmere beskrevet under bemærkningerne til nr. 1.

Til nr. 8

Ad stk. 4.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at det nu i kapitel 17 eksplicit fremgår, hvilke begrænsninger i håndhævelsen, der gælder over for udenlandske skibe. I det ydre territorielt farvand er kriteriet, at der skal være tale om en begrundet mistanke. I den eksklusive økonomiske zone skal der være klart objektivi bevis for, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt havmiljøloven eller regler udstedt i medfør heraf, hvorved der er sket en udtømmning, som har medført betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinien eller på beslægtede interesser eller på nogen ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone.

Ad stk. 5.

Gældende ret foreskriver, at beslutninger om forbud eller påbud skal begrundes og meddeles skriftligt til føreren af skibet eller den for platformen ansvarlige eller ejeren eller brugeren af skibet

8 også den situation, hvor skibet har begået en overtrædelse i ydre territorielt farvand, men fysisk befinder sig i den eksklusive økonomiske zone. Kan man ransage et skib, der befinder sig enten i ydre territorielt farvand eller i den eksklusive økonomiske zone og overtrædelsen er begået i den eksklusive økonomiske zone, jf. § hml.'s § 63, stk. 3, kan man også ransage et skib, der har begået en overtrædelse i ydre territorielt farvand, men som fysisk befinder sig i den eksklusive økonomiske zone.

Mistankekravet er skærpet i forhold til kravet om mistanke over for danske skibe, hvor der alene skal være tale om at skibet "med rimelig grund er mistænkt", jf. de almindelige bemærkninger.

Stk. 3. er ny og svarer til Havretskonventionens artikel 220, stk. 5. Er der begrundet mistanke om, at et udenlandsk skib i den eksklusive økonomiske zone i forbindelse med en gennemsejling har overtrådt havmiljøloven eller bestemmelser udstedt i medfør af loven, kan der ske ransagning af skibet. På ransagningstidspunktet skal skibet enten befinde sig i ydre territorielt farvand eller i den eksklusive økonomiske zone.

Endvidere skal der være sket en betydelig udtømming, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening, og skibet skal have nægtet at efterkomme en anmodning om at give oplysninger om dets identitet m.v. i medfør af § 62 a, eller skibets oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation. I Havretskonventionens artikel 220, stk. 5, er der opstillet endnu en betingelse førend ransagning kan finde sted. Denne betingelse går ud på, at sagens omstændigheder skal kunne retfærdiggøre en ransagning. Det følger allerede af henvisningen i § 63, stk. 1, hvorefter ransagning skal ske efter retsplejelovens regler om ransagning.

Begreberne "betydelig udtømming" og "væsentlig forurening" må i den konkrete situation underkastes en helhedsvurdering. Der er alene tale om en retlig vurdering og ikke en miljøfaglig vurdering, hvorfor en beslutning om ransagning ikke skal afvente en undersøgelse af miljøpåvirkningerne, da muligheden for at foretage indgreb dermed som oftest vil være forspildt, jf. også de almindelige bemærkninger.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at der i § 63 indsættes to nye stykker, jf. forslaget pkt. 23.

Til nr. 25

Efter gældende ret kan kun sager der handler om overtrædelse af § 11, stk. 1 eller 2, eller regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3 afgøres med et administrativt bødeforelæg. Det foreslås at administrative bøder udvides til også at omfatte manglende eller mangelfuld indberetning efter § 38, stk. 1-3, eller regler udstedt i medfør af § 39, stk. 1. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 63 a, jf. lov nr. 316 af 5. maj 2000.

Til nr. 26

§ 63 b, stk. 4 er ny og svarer til Havretskonventionens artikel 220, stk. 2.

Håndhævelsesmulighederne for at tilbageholde et udenlandsk skib, der befinder sig i indre territorielt farvand er de samme som for danske skibe. Befinder det udenlandske skib sig derimod i ydre territorielt farvand vil tilbageholdelse kun kunne finde sted, hvor der er begrundet mistanke om, at skibet i forbindelse med en gennemsejling af ydre territorielt farvand, har overtrådt havmiljølovens § 11, stk. 1-3. Skibet kan tilbageholdes såvel i ydre territorielt farvand som i den eksklusive økonomiske zone. Havretskonventionens artikel 220, stk. 2 omhandler kun skibe, som befinder sig i ydre territorielt farvand, men ud fra "det mindre i det mere" princip kan der også ske tilbageholdelse såfremt skibet befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, jf. stk. 5, der omhandler tilbageholdelse af udenlandske skibe, der har begået en overtrædelse i den eksklusive økonomiske zone.

Mistankekravet er skærpet i forhold til kravet om mistanke over for danske skibe og udenlandske skibe i indre territorielt farvand, f.eks. i havn, hvor der kan ske tilbageholdelse, hvis skibet alene med "rimelig grund er mistænkt", jf. også de almindelige bemærkninger.

§ 63 b, stk. 5 er ny og gennemfører en del af Havretskonventionens artikel 220, stk. 6. I forhold til udenlandske skibe, der er på gennemsejling i ydre territorielt farvand eller den eksklusive økonomiske zone, er tilbageholdelse efter § 63 b, stk. 1-3, begrænset til tilfælde, hvor der er klart objektivt bevis for, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt havmiljølovens § 11, stk. 2, eller regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3.

MODT. I MST.

- 2 NOV. 2005



RIGSADVOKATEN

Miljøstyrelsen
Vandenheden
Strandgade 29
1401 København K

DATO 1. november 2005

JOURNAL NR.

RA-2005-840-0012

BEDES ANFØRT VED SVARSKRIVELSER

SAGSBEHANDLER: LYS

MILJØMATERIALET

R

NR.:

2013-0010

- 2 NOV. 2005

Brev NR.: 17 Bilag:

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16
1220 KØBENHAVN K

TELEFON 33 12 72 00

FAX 33 43 67 10

Ved skrivelse af 5. oktober 2005 (j.nr. M 213-0071) har Miljøstyrelsen anmodet om en udtalelse om udkast til forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet mv.

I den anledning skal jeg meddele, at rigsadvokaturen ikke har bemærkninger til udkastet. Det tilføjes, at rigsadvokaturen alene har foretaget en gennemgang af bestemmelserne om tilsyn og straf samt bemærkningerne hertil.

På rigsadvokatens vegne

Hanne Schmidt

Sørensen, Bente

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen 2013-0016

Fra: MST - Vand (Enhedens postkasse)
Sendt: 3. november 2005 10:45
Til: Aggersbjerg, Lone
Emne: VS: Høring vedr ændring af havmiljøloven
Vedhæftede filer: Høring vedr. ændring af havmiljøloven.doc; notat autorisation.doc
Registrering: **Modtager** **Levering**
Aggersbjerg, Lone Leveret: 03-11-2005 10:45

3 NOV. 2005

Brev NR.: 21 Bilag:

Fra: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Sendt: 3. november 2005 08:45
Til: MST - Vand (Enhedens postkasse)
Emne: VS: Høring vedr ændring af havmiljøloven

Videresendelse af mail modtaget via den officielle postkasse

Venlig hilsen
Jette Jerup

Fra: Dorte Andersen Lomholt (SFS) [mailto:dal@dma.dk]
Sendt: 2. november 2005 15:53
Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Emne: VS: Høring vedr ændring af havmiljøloven

Hermed genfremsendes Søfartsstyrelsens høringssvar til havmiljøloven, idet der ved første fremsendelse manglede et par ord i slutningen af det vedlagte notat.

Med venlig hilsen

Dorte Andersen Lomholt
Fuldmægtig
Politisk Juridisk Center
Dir.tlf.: 3917 4537
E-mail: dal@dma.dk


SØFARTSSTYRELSEN
Vermundsgade 38 C
DK-2100 København Ø
Tel.: 3917 4400
Fax: 3917 4401
www.sofartsstyrelsen.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Sørensen, Bente

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen I NR.: 2013-0010

- 1 NOV. 2005

Brev NR.: /2 Bilag:

Fra: Hanne Windemuller (ENS) [HW@ENS.dk]

Sendt: 1. november 2005 11:48

Til: MST - Vand (Enhedens postkasse)

Cc: Hans Erik Christensen (ENS); Peter Nielsen (ENS); Josefine Thrane Sletten (ENS)

Emne: Høring af forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet mv

På baggrund af drøftelser mellem Miljøstyrelsen og Energistyrelsen vedrørende samspillet mellem Havmiljøloven og forslag til offshoresikkerhedslov (L 45), som skal erstatte havanlægsloven, skal Energistyrelsen hermed meddele, at man ingen bemærkninger har til ændringsforslaget.

Med venlig hilsen

Hans Erik Christensen
Energiindvinding
Direkte tlf: 3392 6719
Mobil: 2244 3774
Direkte fax: 3311 3262
E-mail: hec@ens.dk

Transport- og Energiministeriet
Energistyrelsen
Amaliegade 44, 1256 København K
Tlf: 33926700, e-post: ens@ens.dk, hjemmeside: www.ens.dk

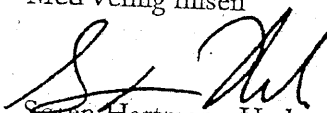


Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

Økonomisk høring af lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet og straffeloven mv.

KL har med brev af 5. oktober modtaget forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet og straffeloven m.v. (nr. 221 på lov- og cirkulæreprogrammet) i økonomisk høring. KL har ingen bemærkninger til de økonomiske og administrative konsekvenser.

Med venlig hilsen


Søren Hartmann Hede

Den 31. oktober 2005

Jnr 11.10.08 Ø80
Sagsid 000157244

Ref SHD
shd@kl.dk
Dir 3370 3544

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/1

Miljøstyrelsen
mst@mst.dk

2. november 2005

Vores reference:

Sag
Arkivkode
Politisk Juridisk Center
/dal

Høring af lov om ændring af havmiljøloven og straffeloven m.v.

Miljøstyrelsen har den 5. oktober 2005 fremsendt forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet og forskellige andre love.

I den anledning har Søfartsstyrelsen følgende bemærkninger til den del af forslaget som vedrører synliggørelse af havretskonventionens art 220:

Sigtet med bestemmelserne vedrørende havretskonventionen er at indskrive de begrænsninger i miljømyndighedernes adgang til at håndhæve loven overfor udenlandske skibe, som følger af konventionen, i selve lovteksten. Dette sker efter ønske fra Forsvarsministeriet for at lette administrationen af loven.

Forslaget synes at indeholde begrænsninger i miljømyndighedernes håndhævelsesmuligheder, som ligger udover, hvad der er fornødent af hensyn til konventionen. Således indebærer bestemmelsen i forslaget § 1, nr. 8, fx tilsyneladende, at miljømyndighederne er afskåret fra at tilbageholde (eller påbyde at aktiviteter om bord skal følge bestemte retningslinier) et udenlandsk grundstødt eller beskadiget skib på søterritoriet, der indebærer risiko for forurening, hvis der ikke er mistanke om, at der på det pågældende tidspunkt (allerede) er sket overtrædelse af havmiljøloven.

Lovforslaget er begrænset til gennemførelse af Havretskonventionens art. 20, der primært vedrører spørgsmålet om hvilke tiltag, som kan foretages overfor formodede overtrædelser på stedet. Konventionen indeholder imidlertid andre bestemmelser end art. 220, som er af betydning for myndighedernes håndhævelsesmuligheder, jf. fx art 221 om myndighedernes ret til at træffe foranstaltninger efter sædvanemæssig folkeret også uden for søterritoriet. Ved den foreslåede reguleringsform synes de danske miljømyndigheder at blive afskåret fra at opnå fordele, som konventionen giver mulighed for. Hertil kommer, at der efter konventionen intet er til hinder for at foretage indgreb eller påbyde yderligere afværgeforanstaltninger overfor udenlandske skibe, såfremt flagstatens samtykke foreligger. Forslaget synes at afskære de danske myndigheder fra at kunne

SØFARTSSTYRELSEN

Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00
Fax 39 17 44 01
CVR-nr. 29 83 16 10
EAN-nr. 5798000023000
sfs@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG

ERHVERVS-MINISTERIET

opnå de fordele, som indhentelse af et samtykke fra flagstaten ellers ville give mulighed for.

Der vedlægges et notat om lovudkastets bestemmelser om autorisation af klassifikationselskaber og om særligt følsomme havområder.

Der

Med venlig hilsen

Frank Bjerg Mortensen
kontorchef

NOTAT

om bestemmelserne om autorisation af klassifikationsselskaber og om særligt følsomme havområder i udkastet til ændring af havmiljøloven.

2. november 2005

Vores reference:

SØFARTSSTYRELSEN

Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00
Fax 39 17 44 01
CVR-nr. 29 83 16 10
EAN-nr. 5798000023000
sfs@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

Lovforslaget indeholder en ændring af havmiljøloven, så miljøministeren får mulighed for at autorisere andre til at udstede certifikater i henhold til forordning om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe. Lovforslagets § 48a er udformet på grundlag af de lignende bestemmelser i lov om sikkerhed til søs, §§ 22 – 25, der giver økonomi- og erhvervsministeren mulighed for at autorisere klassifikationsselskaber mv. til at udstede certifikater og foretage syn.

Den nye § 48a, stk. 1, i havmiljøloven adskiller sig fra § 22, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs, da den anvender ordet "bemyndige" i stedet for ordet "autorisere". I lovforslagets § 48a er der ikke konsekvens i anvendelse af ordet "bemyndige", da man i den resterende del af bestemmelsen anvender ordet "autorisere". Ordene synes at have samme betydning, men den manglende konsekvens i anvendelsen kan virke forstyrrende for forståelsen.

I det 3. afsnit under bemærkningerne til forslaget pkt. 13 bør formuleringen ændres til: "Disse klassifikationsselskaber foretager tilsvarende syn og certificering for Søfartsstyrelsen."

I det 5. afsnit kan formuleringen give anledning til at tro, at klassifikationsselskaber kun foretager syn og udsteder certifikater mht. lastskibes struktur og lækstabilitet. Formuleringen bør præciseres, så det tydeligt fremgår, at klassifikationsselskaber også udsteder certifikater og foretager syn i forbindelse med bestemmelser i bl.a. MARPOL, SOLAS, ICLL og COLREG.

I afsnit 4 bemærkningerne til nr. 13 anføres det, at § 48 a er "analog" til bestemmelserne i §§ 22 og 25 i lov om sikkerhed til søs. Man kan vel næppe tale om en analogi, men i stedet en bestemmelse, der svarer til lignende bestemmelser i lov om sikkerhed til søs.

ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTERIET

Særlige følsomme havområder

Under beskrivelsen i de almindelige bemærkninger om PSSA, skal det til afsnittet side 20 begyndende med *"I dag er alle farvande omkring..."* anføres, at der i slutningen af afsnittet nævnes en række tiltag, der er indført nationalt og i dansk territorial farvand. Disse tiltag har ingen sammenhæng med udpegningen af Østersøen som særligt følsomt havområde, men er en ren national beslutning.

Det efterfølgende afsnit foreslås omformuleret således: *"I særligt følsomme områder" kan det besluttes internationalt, at der indføres sejladsrestriktioner, eller man kan helt forhindre, at der foregår sejlads i området.*" Resten uændret.

I forbindelse med udpegningen af Østersøen, kan det oplyses, at Østersøen blev endeligt udpeget som PSSA under IMO's miljøkomités møde i juli 2005. I november/december forventes IMO's generalforsamling at godkende de beskyttelsesforanstaltninger (APM), der er vedtaget.

Fra: Bjarke Thorbjørn Petersen (EOGS) [BTP@eogs.dk]
Sendt: 27. oktober 2005 17:54
Til: Aggersbjerg, Lone
Cc: Flemming Pedersen (EOGS); Katrine Søndergaard (EOGS)
Emne: Høring af lov om ændring af havmiljøloven og straffeloven mv.
Signeret af: btp@eogs.dk

... Bjarke Tho
 Sendt: 27. ok
 Til: Aggersbjør
 Flemming P



27. oktober 2005

**ERHVERVS- OG
 SELSKABSSTYRELSEN**

Kampmannsgade 1

1780 København V

Sag 2005-0003624

btp/kat

Forslag til Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om straffeloven, lov om ændring af en række love på miljøområdet og lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om vandløb, lov om sommerhuse m.v. og forskellige andre love (Synliggørelse af FN's Havretskonventions artikel 220, grov miljøkriminalitet, klassifikationsselskaber, skærpede bøder m.v.)

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har modtaget ovennævnte forslag i høring. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering har i denne forbindelse følgende bemærkninger.

Forslaget indeholder en række tiltag, der skal synliggøre allerede eksisterende regler samt styrke håndhævelsen og tilsynet overfor de af reglerne omfattede virksomheder.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget giver miljøministeren mulighed for at autorisere private - primært klassificeringsselskaber - til at udføre syns- og certificeringsopgaver. Dette vil medføre negative økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet rederne skal betale klassificeringsselskabet for ydelsen.

Administrative konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for de omfattede virksomheder.

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

"Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for

erhvervslivet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.”

Erhvervs- og Selskabsstyrelsen har ikke yderligere kommentarer.

Med venlig hilsen

Bjarke Thorbjørn Petersen
Fuldmægtig
Erhvervs- og Selskabsstyrelsen
Tlf.: 3330 7530
Mail: btp@eogs.dk

E&S benytter digital signatur på alle e-mails. Vil du vide mere om digital signatur - [læs her](#). Hvis du har problemer med en e-mail fra E&S - returnér venligst e-mail inkl. fejlbesked - [læs om de mest almindelige fejl](#). Undlad venligst at kryptere e-mails direkte til E&S medarbejdere, benyt i stedet eogs@eogs.dk - [Læs mere](#).