

Forslag
til
Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet
(Nødområder for skibe og planer herfor m.v.)¹

§ 1

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 47 af 7. januar 2008, foretages følgende ændringer:

1. I *fodnoten til lovens titel* indsættes efter ”der gennemfører”: ”dele af Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed, (EF-Tidende 1994 nr. L 319, side 20) som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF af 5. november 2002 om ændring af direktiverne om sikkerhed til søs og om forebyggelse af forurening fra skibe (EU-Tidende 2002 nr. L 324, side 53),”.

2. I § 27 udgår 3. punktum.

3. § 37 affattes således:

”§ 37. Miljøministeren udpeger og fastsætter regler om nødområder for skibe.

Stk. 2. Miljøministeren fastsætter endvidere regler om planer for nødområder, herunder om kravene til indholdet af planerne. Ministeren kan fastsætte regler om, at berørte myndigheder og havnebestyrelsen af egen drift skal ajourføre oplysninger i planerne.

Stk. 3. Der kan efter aftale med økonomi- og erhvervsministeren indgå sø- og sejladsikkerhedsmæssige forhold i de i stk. 2 nævnte planer.

4. I § 43, *stk. 1*, indsættes efter 1. punktum følgende:

”Miljøministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udledning til luften, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet eller luften.”

5. I § 48 a, *stk. 1*, ændres ”miljøministerens” til: ”ministerens”.

6. I § 49, *stk. 2*, ændres ”nr. 2” til: ”nr. 1”.

7. I § 51, *stk. 3, nr. 2*, ændres ”Miljøstyrelsen og By- og Landskabsstyrelsen i forening” til: ”By- og Landskabsstyrelsen”.

8. I § 59, *stk. 4*, indsættes efter ”forurening af havmiljøet”: ”eller af luften”.

¹ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EF-Tidende 2002 nr. L 208, side 10-27).

9. § 60 affattes således:

”§ 60. Forældelsesfristen for strafansvaret er 5 år for overtrædelser m.v. som omhandlet i § 59, stk. 1, nr. 1, 2, 3, 4 og 8, samt for overtrædelser af regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3, § 14, § 18, § 19, § 20, stk. 2 og 3, § 22, stk. 2 og 3, § 23, stk. 2, § 30, stk. 1, § 31, stk. 4, § 32, stk. 1 og 2, § 33, stk. 1, § 39, stk. 1 og 2, § 40, og 58 a, stk. 1.

10. § 63, stk. 1, 3. punktum affattes således:

”Ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra platforme, jf. kapitel 2, ulovlig bortskaffelse af stoffer eller materialer, jf. § 30, eller ulovlig udledning til luften kan udføres af miljøministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning.”

11. I § 63, stk. 2, nr. 4, og i stk. 3, indsættes efter ”udtømning”: ”eller udledning til luften” og efter ”forurening af havmiljøet”: ”eller af luften”.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2009.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning og formål med lovforslaget

Hovedformålet med det foreliggende lovforslag er at gennemføre forpligtelserne i artikel 20 i Europa-parlamentet og Rådets direktiv 2002/59 af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (i det følgende kaldet overvågningsdirektivet).

I medfør af artikel 20 er medlemsstaterne forpligtet til at udarbejde planer for nødområder og udpege nødområder på havet og i havne, hvortil skibe med behov for assistance kan søge med henblik på at imødekomme fare for forurening og fare for sø- og sejladsikkerheden.

For at sikre en korrekt gennemførelse i dansk lovgivning af overvågningsdirektivets artikel 20 tilsigter forslaget at tilvejebringe et klart hjemmelsgrundlag for udpegning af nødområder og udarbejdelse af planer herfor. Dermed muliggøres den endelige udpegning af nødområderne, og der kan fastsættes regler om nødområdeplaner og ikrafttræden heraf.

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

Der er endvidere – efter kommunalreformen, hvor kommunerne blev tillagt flere opgaver på miljøområdet – opstået tvivl om, hvorvidt havmiljøloven eller miljøbeskyttelsesloven finder anvendelse ved bortskaffelse af optaget havbundsmateriale på anden måde end ved dumpning. Der er konstateret et overlap mellem lovene og dermed også i forhold til hvilken myndighed, der skal fastsætte vilkår eller meddele tilladelse på området. Dette kompetence- og myndighedsoverlap foreslås afhjulpet ved at ophæve miljøministerens kompetence i havmiljøloven til at fastsætte vilkår om optagningsmetode i forbindelse med anden bortskaffelse af havbundsmateriale end dumpning.

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

Endelig er formålet med lovforslaget at indføre en særlig forældelsesfrist på 5 år for visse overtrædelser af havmiljøloven. Tilsvarende gælder i flere andre love på Miljøministeriets område, herunder miljøbeskyttelsesloven og naturbeskyttelsesloven.

2. Hovedpunkterne i lovforslaget

2.1. Nødområder for skibe og planer herfor

Overvågningsdirektivets artikel 20 fastsætter følgende:

”Nødområder

Efter høring af de berørte parter udarbejder medlemsstaterne under hensyn til de relevante IMO-retningslinjer planer for modtagelse af nødstedte skibe i de farvande, som hører under deres jurisdiktion. Disse planer skal omfatte de nødvendige ordninger og procedurer under hensyn til de operative og miljømæssige begrænsninger for at sikre, at nødstedte skibe straks kan søge nødområder med forbehold af tilladelse fra den kompetente myndighed. For så vidt som de enkelte medlemsstater finder det nødvendigt og muligt, omfatter disse planer ordninger med henblik på at stille tilstrækkelige midler og faciliteter til rådighed til bistand, redningsaktioner og forureningsbekæmpelse.”

I henhold til artikel 20 i overvågningsdirektivet skal medlemsstaterne udpege og udarbejde planer for nødområder, hvortil nødstedte skibe kan søge i tilfælde af havari eller fare herfor, således at forureningsrisikoen og fare for sø- og sejladsikkerheden minimeres, og så en evt. forurening kan inddæmme og kontrolleres.

Fristen for implementering af disse regler var den 5. februar 2004.

Overvågningsdirektivet blev bl.a. til på baggrund af flere alvorlige tankskibulykker ved de franske og spanske kyster med omfattende olieforurening til følge.

Det er Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen), der har det overordnede ansvar for implementering af overvågningsdirektivet i Danmark, herunder for forhandlinger af det ændringsforslag til direktivet, som blev fremsat af Kommissionen i 2005 (KOM(2005) 589 endelig), der bl.a. præciserer kravene til medlemsstaternes udformning af planer for nødområder. I 2002 blev det mellem Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen) og Miljøministeriet aftalt, at Miljøministeriet er ansvarlig for implementeringen af et mindre antal bestemmelser i overvågningsdirektivet, herunder artikel 20 om nødområder, og Miljøministeriet er således også ansvarlig for at nødområdeplaner bliver udarbejdet.

Til brug for implementeringen blev der i december 2002 etableret en tværministeriel arbejdsgruppe bestående af Forsvarsministeriet, herunder Søværnets Operative Kommando (SOK) og Farvandsvæsenet, Erhvervs- og Økonomiministeriet, herunder Søfartsstyrelsen, Transport- og Energiministeriet, herunder Kystdirektoratet, og Miljøministeriet, herunder Skov- og Naturstyrelsen samt Miljøstyrelsen, der havde formandskabet.

Der blev sideløbende igangsat en åben proces med kontaktmøder med de lokale interessenter, herunder de berørte kommuner. Udkastet til udpegning af nødområder blev den 17. november 2003 sendt i høring, og efter høringsfristen blev 22 nødområder forhåndsudpeget. Dette skete med en pressemeddelelse af 4. februar 2004, der af Forsvarsministeriet blev oversendt til Folketinget (kan findes på: http://ft.dk/img20031/udvlib6/20031_10016.pdf). Samtidig offentliggjorde Miljøministeriet en redegørelse om nødområder, jf. redegørelse nr. 1/2004 om udpegning af

nødområder i danske farvande (kan findes på: <http://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2004/87-7614-145-4/html/helepubl.htm>).

I redegørelsen blev der forhåndsudpeget 22 nødområder (14 til brug for anvisning af skibe med højt forureningspotentiale og 8 til skibe med lavt forureningspotentiale, fordelt på 12 nødområder på søterritoriet og 10 i havne). Den endelige udpegning af nødområderne er endnu ikke foretaget og de tilhørende planer for nødområderne finder endnu ikke anvendelse.

De 14 forhåndsudpegede nødområder til brug for skibe med højt forureningspotentiale er Esbjerg Havn, Thyborøn Havn, Hanstholm Havn, Hirtshals Havn, Ålbæk Bugt, Frederikshavn Havn, Grenå Havn, Kalundborg Havn, Knudshoved Havn, Lindholm Terminal, Langelandsbælt, Københavns Red ankerområde 2, Bøtø Øst samt Rønne Havn. De 8 nødområder som kan anvendes i tilfælde, hvor der er tale om skibe med lavt forureningspotentiale er Pakhusbugt (Anholt), Tragten (Fredericia), Kalundborg Fjord, Romsø Syd, Lindeskov Flak, Køge Flak Øst, Vang Pier, Tejn Bugt.

Søværnets Operative Kommando (SOK) under Forsvarsministeriet – som udpeget kompetent myndighed i henhold til overvågningsdirektivets artikel 20 – er den udøvende myndighed i forhold til anvendelse af nødområder. Det er således SOK, der træffer beslutning om, hvorvidt et skib med behov for assistance kan søge nødområde.

En oversigt over de forhåndsudpegede nødområder er angivet i annex 7 i ”beredskabsplan for det statslige danske beredskab til bekæmpelse af forurening af havet med olie og andre skadelige stoffer”, som Søværnets Operative Kommando anvender i relevante situationer. Forsvarsministeriet har oplyst, at man ved flere lejligheder har anbefalet skibe at søge til et udpeget nødområde, og at disse har fungeret efter hensigten. Der har dog i disse sager ikke været tale om forurening.

Der har ikke hidtil eksisteret konkrete planer for nødområderne, men SOK har dels kunnet anvende de kommunale beredskabsplaner og den statslige beredskabsplan, dels oplysningerne i redegørelse nr. 1/2004 om udpegning af nødområder i danske farvande, jf. ovenfor, der beskriver de enkelte nødområder overordnet med hensyn til beredskab, miljø og natur, og indeholder oplysninger om hvilken type skibe, samt hvilken type forurening de enkelte områder vil kunne anvendes til.

Der er i de ca. 4 år, hvor nødområderne har været forhåndsudpegede, ikke opstået problemer med anvendelsen af nødområderne på trods af de manglende nødområdeplaner.

Miljøstyrelsen nedsatte i april 2007 en tværministeriel arbejdsgruppe, der skulle afdække en række erstatningsretlige problemstillinger i forbindelse med udpegningen af nødområder og udarbejdelse af nødområdeplaner. Samtidig skulle arbejdsgruppen vurdere om den eksisterende hjemmel i havmiljølovens § 33, stk. 1 var tilstrækkelig til at foretage den ønskede regulering. Arbejdsgruppen afsluttede sit udredningsarbejde med afleveringen af en rådgivende rapport til miljøministeren d. 28. september 2007 (kan findes på <http://www.blst.dk/Hav/Mere/Noedomraader/>). Den hjemmelsproblematik, der rejses i rapporten er efterfølgende blevet afklaret med Søfartsstyrelsen.

Rapporten indeholder en større udredning af gældende ret af relevans for nødområder, herunder de internationale og nationale regler om ansvar og erstatning, indgrebsmuligheder overfor skibe, havnenes modtagepligt mv.

Erstatningsspørgsmålet i forbindelse med en eventuel forurening i et nødområde er i høj grad reguleret af internationale konventioner om bl.a. ansvar for olieforurening, men det bemærkes, at på de områder, hvor de internationale ansvarskonventioner mv. ikke dækker, vil dansk rets almindelige erstatningsretlige regler finde anvendelse.

Blandt konklusionerne i den rådgivende rapport er:

- at der ved udpegning af nødområder ikke ændres ved det erstatningsretlige billede, som allerede gælder inden udpegningen, og
- at der vurderes at være behov for – med henblik på en korrekt implementering af overvågningsdirektivet – at tilvejebringe klar hjemmel i dansk lovgivning til endeligt at udpege nødområder og udarbejde planer herfor.

Dette lovforslag tilsigter at tilvejebringe denne hjemmel.

Rapporten indeholder endvidere et paradigma for nødområdeplanerne.

Samtidig med fremsættelsen af dette lovforslag er udkast til planer for nødområderne sendt i høring². Udkast til nødområdeplanerne for de 22 forhåndsudpegede nødområder indeholder bl.a. relevant information om de fysiske forhold, beredskabsmateriel til rådighed, relevante kontaktpersoner mv. i de konkrete nødområder samt en beslutningskæde for håndtering af skibe med behov for assistance. Flere af planerne er med fordel slået sammen, idet flere nødområder er tæt placeret ved hinanden.

En bekendtgørelse, der nærmere fastsætter og endeligt udpeger nødområder i danske farvande og samtidig fastsætter regler om indholdet af planerne herfor, vil blive udstedt samtidig med den foreslåede ikrafttræden af dette lovforslag den 1. januar 2009. Bekendtgørelsens regler vil bl.a. være baseret på det paradigma for nødområdeplaner, der er indeholdt i ovennævnte rapport.

2.2. Udvidelse af miljøministerens mulighed for at autorisere klassifikationsselskaber vedrørende forhold omfattet af havmiljøloven

Ved lov nr. 474 af 31. maj 2006 blev der i havmiljøloven indsat en ny § 48 a, der giver miljøministeren bemyndigelse til at autorisere klassifikationsselskaber til at udføre syns- og certificeringsopgaver på vegne af miljøministeren i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets (EF) forordning nr. 782/03 af 14. april 2003 om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe (bundmaling på skibe). Indsættelsen af bestemmelsen tog alene sigte på autorisation af klassifikationsselskaber i forbindelse med syn og certificering med hensyn til bundmaling på skibe.

Miljøministeren har endnu ikke udnyttet bemyndigelsen. Bemyndigelsen forventes anvendt, når reglerne i ovennævnte forordning skal justeres i forbindelse med at AFS-konventionen (den internationale konvention om kontrol af skadelige antibegroningssystemer på skibe) træder i kraft den 17. september 2008.

Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til nr. 13 i lovforslag L 158, jf. Folketingstidende, Tillæg A 2005-06, side 4892.

² [Planerne er p.t. under udarbejdelse med ekstern konsulentbistand. Udkast til planerne forventes sendt i høring oktober 2008]

Med henblik på at fremtidssikre bestemmelsen ønskes miljøministerens mulighed for at kunne autorisere klassifikationsselskaber udvidet til også at omfatte andre regulerede områder under havmiljøloven, bl.a. for at kunne varetage forpligtelser i henhold til internationale regler på området, herunder MARPOL (den internationale konvention 1973/78 om forebyggelse af forurening fra skibe), f.eks. med henblik på at syne og certificere danske skibe i udlandet.

Det foreslås derfor, at miljøministeren får bemyndigelse til at autorisere klassifikationsselskaber efter bestemmelsen i § 48 a også vedrørende andre forhold, der er omfattet af havmiljøloven.

2.3. Optagning og påvirkning af havbundsmateriale (sedimenter)

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

Efter havmiljølovens § 26 meddeler miljøministeren tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning). Efter havmiljølovens § 27 kan miljøministeren i forbindelse med tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning) bl.a. fastsætte vilkår om optagningsmetode og oplægning af havbundsmaterialet. Denne mulighed for at fastsætte vilkår om optagningsmetode gælder, jf. § 27, stk. 1. 3. pkt., tillige i situationer, hvor der kan blive tale om anden bortskaffelse af havbundsmaterialet end dumpning, herunder genanvendelse eller oplægning/deponering på spulefelter mv. – og uanset om havbundsmaterialet er forurennet eller ej.

Denne tilladelseskompetence lå inden kommunalreformen hos amtsrådet, men er i dag henlagt til tre af de syv miljøcentre under Miljøministeriet (Århus, Odense og Roskilde), jf. § 27, stk. 2 i bekendtgørelse nr. 1128 af 26. september 2007 om henlæggelse af opgaver og beføjelser til By- og Landskabsstyrelsen og Miljøministeriets miljøcentre.

Det er samtidig i miljøbeskyttelseslovens 27, stk. 2, fastlagt, at stoffer, der kan forurene vandet, og som er aflejrede i vandløb, søer eller havet ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse må påvirkes, så de kan forurene vandet. Denne kompetence lå ligeledes inden kommunalreformen hos amtsrådet.

Dette indebærer, at optagning af uforurennet havbundsmateriale i princippet kun er omfattet af havmiljøloven, mens optagning/påvirkning af forurennet havbundsmateriale i et vist omfang er reguleret af både havmiljøloven og miljøbeskyttelsesloven. Det er ikke muligt ud fra praksis at fastsætte en præcis skillelinje mellem forurennet og uforurennet havbundsmateriale (sedimenter).

På baggrund af den betydelige tvivl om, hvorledes bestemmelserne i havmiljølovens § 27 og miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 2, har skullet administreres efter kommunalreformen, har Miljøministeriet (By- og Landskabsstyrelsen) i efteråret 2007 vejledende udtalt, at havmiljøloven – ud fra en lex specialis betragtning - finder anvendelse frem for miljøbeskyttelsesloven med hensyn til optagning af havbundsmateriale (sedimenter), herunder også ved optagning af havbundsmateriale, der ikke dumpes, men som for eksempel oplægges eller deponeres på spulefelter.

Miljøministeriet (By- og Landskabsstyrelsen) har endvidere vejledende udtalt, at miljøbeskyttelsesloven omvendt finder anvendelse, når der er tale om udjævning af havbundsmateriale i en havn f.eks. ved hjælp af et skraberredskab, forudsat der ikke sker optagning af havbundsmaterialet.

Dette kompetence- og myndighedsoverlap foreslås afhjulpet ved at ophæve miljøministerens kompetence i havmiljøloven til at fastsætte vilkår om optagning i forbindelse med anden bortskaffelse af havbundsmateriale end dumpning. Herved samles kompetencen til at fastsætte vilkår om optagning til alt andet end dumpning hos én myndighed, dvs. kommunalbestyrelsen.

Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 2.

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

Luftforurening fra skibe er en vigtig kilde til partikelforurening og syrerregn og disse udledninger medvirker mere til forureningen på land end på selve havmiljøet.

Enkelte af de generelle bestemmelser i havmiljøloven, fx forbud mod dumpning og udtømning af olie omfatter imidlertid alene overtrædelser, der medfører skade på havmiljøet.

Håndhævelses- og straffebestemmelser for disse generelle bestemmelser omfatter således i dag ikke de overtrædelser, der påvirker luftkvaliteten.

Efter at luftforurening fra skibe i juni 2005, jf. bekendtgørelse nr. 508 af 18. juni 2005 om forebyggelse af luftforurening fra skibe og platforme, blev omfattet af reguleringen i havmiljøloven, er der som konsekvens heraf et behov for at udvide enkelte af lovens generelle håndhævelses- og straffebestemmelser.

Endvidere har FN's Internationale Maritime Organisation (MARPOL) vedtaget regler, der indebærer, at et medlemsland har pligt til at sikre, at eksempelvis et skib, der ved inspektion i havn ikke kan fremlægge de påkrævede dokumenter (f.eks. bunkerleveringsnoter), ikke kan sejle videre.

Indgrebsmulighederne i havmiljøloven findes bl.a. i § 43, stk. 1, hvorefter forsvarsministeren kan forbyde fortsat sejlads eller påbyde bestemte retningslinjer, såfremt der er fare for forurening af havet, og i havmiljølovens § 63, der vedrører ransagning.

Det fremgår endvidere af havmiljølovens § 59, stk. 4, 2. punktum, at for overtrædelser begået fra udenlandske skibe i ydre territorialt farvand kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år, hvis der er tale om forsætlig og alvorlig forurening af havmiljøet.

For så vidt angår den gældende § 43, stk. 1, er det Miljøministeriets vurdering, at ”udtømning eller udledning” ikke i dag omfatter udledninger til luften, men alene udledninger til havet. § 63, stk. 1 henviser til ”kapitel 2”, der vedrører olieudtømning. Kapitel 10 vedrører luftforurening og er ikke nævnt i den gældende § 63, stk. 1. Endelig henviser § 59, stk. 4, alene til forurening af ”havmiljøet”.

På baggrund af ovenstående er det Miljøministeriets vurdering, at såvel § 43, stk. 1, § 59, stk. 4, § 63, stk. 1, ikke i dag omfatter de udledninger, der alene indebærer påvirkninger af luftkvaliteten.

Med lovforslaget foreslås det, at enkelte håndhævelses- og straffebestemmelser udvides til også at kunne anvendes i sager om overtrædelse af regler, der vedrører forurening af luften. Forslaget berører såvel indenlandske ejede som udenlandsk ejede skibe og platforme. Udover denne udvidelse vedrørende luftforurening foreslås der ikke øvrige indholdsmæssige ændringer i de berørte håndhævelses- og straffebestemmelser.

De håndhævelses- og straffebestemmelser, der foreslås udvidet til at omfatte luftforurening, er følgende:

Det foreslås, at miljøministeren får en kompetence til at udstede påbud om tilbageholdelse når der fra skibet er fare for udledning til luften, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af luften, jf. forslagens nr. 4.

Bestemmelsen om adgangen til at foretage ransagning, jf. § 63, foreslås udvidet til at omfatte sager om ulovlig udledning til luften fra skibe og platforme, jf. forslagens nr. 10-11.

Bestemmelsen om forøgelse af straffe overfor udenlandske skibe i op til 2 års fængsel under visse skærpende omstændigheder, jf. § 59, stk. 4, 2. pkt., foreslås udvidet til at omfatte forurening af luften, jf. forslagens nr. 8.

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

På havmiljølovens område er det almindelige udgangspunkt for forældelse 2 år, idet lovens § 59, stk. 1, alene giver mulighed for idømmelse af bødestraf, jf. straffelovens § 93, stk. 1, nr. 1. Foreligger der ved en overtrædelse af havmiljøloven skærpende omstændigheder, kan der blive tale om subsumption under § 59, stk. 2, hvorefter straffen kan stige til fængsel i 2 år, og i et sådant tilfælde vil forældelsesfristen være 5 år, da der ikke er hjemlet højere straf end 4 år, jf. straffelovens § 93, stk. 1, nr. 2. Forældelsesfristerne gælder både for overtrædelser begået af fysiske og juridiske personer.

I flere speciallove på Miljøministeriets område er disse udgangspunkter dog fraveget. I miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 9, er der således fastsat en forældelsesfrist på 5 år for udvalgte overtrædelser. Det samme gælder jordforureningsloven, jf. § 88, stk. 6.

På naturbeskyttelseslovens område findes en generel forældelsesfrist på 5 år for overtrædelser af bestemmelser i loven og overtrædelser af bestemmelser udstedt i medfør af loven, jf. § 89, stk. 9. For overtrædelse af bestemmelser i jagt- og vildforvaltningsloven er forældelsesfristen tillige 5 år, jf. § 54, stk. 7.

Baggrunden for disse fravigelser er bl.a., at der ofte er tale om overtrædelser med en beskeden opdagelsesrisiko, der derfor ofte opdages sent, f.eks. ved forurening af grundvand og vandløb eller jordforurening. Formålet er således at sikre den nødvendige tid for myndighedernes administrative behandling af straffesagerne, herunder tekniske undersøgelser foretaget af tilsynsmyndighederne og efterfølgende efterforskning hos politiet samt anklagemyndighedens forberedelse mv.

Da de samme forhold gør sig gældende på havmiljølovens område, herunder ved ulovlig udtømning af olie og affald, og ulovlig dumpning af stoffer eller materialer m.v., foreslås det, at der på havmiljølovens område også indføres en særlig forældelsesfrist på 5 år for overtrædelse af visse bestemmelser i havmiljøloven og regler udstedt i medfør heraf, herunder bestemmelserne om forbud mod skibe og platformes udtømning af olie, flydende skadelige stoffer, affald og kloakspildevand samt reglerne om udledning til luften.

4. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes ikke at medføre væsentlige økonomiske konsekvenser for det offentlige.

For kommunerne forventes der at være forsvindende små økonomiske og administrative konsekvenser. For det første idet kommunerne i forbindelse med ændring af kontaktoplysninger m.v. i nødområdeplanerne, herunder telefonnumre og e-mailadresser, der er indført i nødområdeplanerne, skal sørge for at holde disse ajourført via internettet. For det andet vurderes det med hensyn til ophævelsen af miljøministerens kompetence til at fastsætte vilkår om optagning af havbundsmateriale i forbindelse med anden bortskaffelse end dumpning, at der vil være begrænsede økonomiske og administrative konsekvenser for kommunalbestyrelsen. Det vurderes, at muligheden for at stille vilkår i forbindelse med optagning til andre formål end dumpning i praksis kun har været anvendt i meget få tilfælde.

Det vurderes, at disse udgifter ligger under grænsen for, hvad der normalt gives økonomisk kompensation for.

Det vurderes herudover, at lovforslaget ikke vil indebære administrative konsekvenser for det offentlige, idet nødområder allerede anvendes efter hensigten. Søværnets Operative Kommando vil – som kompetent myndighed i forhold til at anvise skibe til nødområder – ved hjælp af nødområdeplanerne have et bedre beslutningsgrundlag for anvendelse af og anvisning til nødområderne. Planerne vil i øvrigt kunne tilgås og opdateres elektronisk via internettet, hvilket medfører øget brug af ny informationsteknologi (IT) til digital forvaltning i administrationen.

For så vidt angår luftforurening kan lovforslaget indebære øgede økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige. De økonomiske og administrative konsekvenser kan forøges af, at tilsynsmyndighederne skal foretage tilbageholdelse. Omfanget vil afhænge af, hvor mange skibe der pågribes i overtrædelser af reglerne om luftforurening. Det må forventes, at der i givet fald er tale om mindre forøgede økonomiske og administrative konsekvenser.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Med hensyn til nødområder vurderes det, at der for skibserhvervet ikke vil være økonomiske og administrative konsekvenser, idet der ikke foretages ændringer i forhold til den eksisterende regulering af dette erhverv.

For havne(bestyrelser) vurderes der at være ubetydelige økonomiske og administrative konsekvenser, idet havnene i forbindelse med ændring af kontaktoplysninger m.v., herunder telefonnumre og e-mailadresser, der er indført i nødområdeplanerne, skal sørge for at holde disse ajourført via internettet.

For så vidt angår luftforurening indebærer lovforslaget ikke i sig selv selvstændige økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Der vurderes ikke at være økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne, idet lovforslaget berører myndigheder samt virksomheder, herunder havne.

7. Miljømæssige konsekvenser

Udpegnning af nødområder og udarbejdelsen af planer herfor vil have en positiv miljømæssig konsekvens, idet der vil være klare retningslinjer og bedre mulighed for håndtering og anvisning af skibe med behov for assistance og oplysning om forureningsberedskabet i de enkelte nødområder. Et af formålene med anvendelse af nødområderne er således at håndtere og inddæmme en eventuel forurening, for derved at forhindre spredning af denne.

Lovforslaget vil endvidere kunne indebære begrænsede positive miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser, idet reglerne om luftforurening i endnu højere grad kan forventes overholdt, da lovforslaget indfører mulighed for tilbageholdelse eller påbud om andre foranstaltninger over for skibe. Dette kan have en positiv sundhedsmæssig konsekvens, idet luftforurening med partikler bl.a. medfører hjertekarsygdomme, luftvejslidelser, bronchitis og astma-anfald. Det kan også have en miljømæssig konsekvens i form af mindre forurening (syreregn).

Herudover vil lovforslaget ikke i sig selv indebære miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslagets § 1, nr. 3 skaber hjemmel til at implementere artikel 20 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF.

Det bemærkes, at EU-noten til havmiljøloven allerede omfatter overvågningsdirektivet, da dele af direktivet tidligere er implementeret i loven, herunder ved lov nr. 474 af 31. maj 2006.

Lovforslaget indeholder ikke aspekter af konkurrence- eller statsstøtteretlig karakter.

9. Hørte myndigheder og organisationer

Advokatrådet, Arealudviklingselskabet A/S, Bilfærgernes Rederiforening, Copenhagen Malmö Port, Danmarks Fiskeindustri- og Eksportforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Miljøundersøgelser, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Akvakultur, Dansk Energi, Dansk Energi Brancheforening, Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Sejlunion, Dansk Transport og Logistik, Danske Havne, Danske Maritime, Danske Regioner, DANVA (Dansk Vand- og Spildevandsforening), Det Norske Veritas, DNV, Finansministeriet, Foreningen af Danske Privathavne, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (Flid), Foreningen for danske ral- og sandsugere, Forsvarsministeriet, Greenpeace Danmark, International Transport Danmark,

Justitsministeriet, Klima- og Energiministeriet, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Landsforeningen Levende Hav, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Mærsk Olie & Gas A/S, NOAH, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for mindre skibe, Statsministeriet, Sund & Bælt, Søfartens Ledere, Transportministeriet, Udenrigsministeriet, Verdensnaturfonden, Økonomi- og Erhvervsministeriet.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angives omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angives omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Staten: Ingen Kommuner: Ingen Regioner: Ingen	Staten: eventuelt øgede udgifter vedrørende tilsyn – ikke væsentligt omfang. Kommuner: Ingen Regioner: Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Staten: Søværnets Operative Kommando vil få et bedre beslutningsgrundlag i forbindelse med anvisning af skibe til nødområder. Kommuner: Ingen Regioner: Ingen	Staten: ikke væsentlige øgede administrative konsekvenser vedrørende tilsyn. Kommuner: Ingen Regioner: Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ud fra et præventivt hensyn kan lovforslaget indebære en endnu højere grad af overholdelse, hvilket er positivt for de virksomheder, der allerede i dag overholder reglerne.	For berørte havne(bestyrelser) vil der være meget begrænsede omkostninger til opdatering af kontaktoplysninger m.v. i nødområdeplanerne.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	For berørte havne(bestyrelser) vil der være meget begrænset administration til opdatering af kontaktoplysninger m.v. i nødområdeplanerne.
Administrative konsekvenser for borgerne.	Ingen	Ingen

Miljømæssige konsekvenser	Der tilvejebringes et bedre beslutningsgrundlag for håndtering af skibe med behov for assistance og dermed eventuel forurening af havet. Såfremt lovforslaget indebærer en højere grad af overholdelse af luftudledningsreglerne, kan der forventes en positiv miljømæssig konsekvens.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget skaber hjemmel til implementering af artikel 20 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 (fodnoten til lovens titel)

Der indsættes i noten til loven en henvisning til Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed med senere ændringer. Direktivet fastlægger visse foranstaltninger, der skal følges af medlemsstaterne og de organisationer, der er beskæftiget med inspektion, syn og certificering af skibe med henblik på at efterkomme de internationale konventioner om sikkerheden til søs og om forebyggelse af havforurening.

Baggrunden for indsættelsen af noten er, at der ved lov nr. 474 af 31. maj 2006 i havmiljøloven blev indsat en ny § 48 a, der giver miljøministeren bemyndigelse til at autorisere klassifikationselskaber til at udføre syns- og certificeringsopgaver på vegne af miljøministeren i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets (EF) forordning nr. 782/03 af 14. april 2003 om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe. Ved en forglemmelse blev noten til loven ikke ændret ved den nævnte lovændring.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets nr. 5 og bemærkningerne hertil, hvor miljøministerens bemyndigelse til at autorisere klassifikationselskaber foreslås udvidet til også at omfatte andre forhold på havmiljølovens område.

Til nr. 2 (§ 27)

Den gældende § 27, 3. pkt., fastsætter, at miljøministeren i forbindelse med anden bortskaffelse af havbundsmateriale end dumpning kan fastsætte vilkår om optagningsmetode.

Ophævelsen af § 27, 3. pkt., indebærer, at kompetencen til at fastsætte vilkår om optagningsmetode i forbindelse med anden bortskaffelse end dumpning, dvs. påvirkning af havet, fremover alene vil ligge hos kommunalbestyrelsen, da stoffer, der kan forurene vandet, og som er aflejrede i vandløb, søer eller havet ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse må påvirkes, så de kan forurene vandet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 2.

Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger under afsnit 2.3.

Der tilsigtes ikke med forslaget en ændring af praksis for hvilke vilkår, der skal fastsættes i forbindelse med tilladelse til anden bortskaffelse af havbundsmateriale end dumpning. Der er alene tale om, at miljøministerens kompetence på området ophæves.

Til nr. 3 (§ 37)

Til stk. 1 og 2.

Den foreslåede bestemmelse er ny og giver hjemmel til at implementere artikel 20 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings-

og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (overvågningsdirektivet).

Der henvises til de almindelige bemærkninger til lovforslaget for en gennemgang af forpligtelsen efter overvågningsdirektivets artikel 20.

Det bemærkes, at det i 2002 mellem Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen), der i Danmark er hovedansvarlig for overvågningsdirektivet, og Miljøministeriet er aftalt, at Miljøministeriet er ansvarlig for implementering af overvågningsdirektivets artikel 20 om nødområder i dansk lovgivning og samtidig er ansvarlig for at nødområdeplanerne udarbejdes.

Den foreslåede bemyndigelse vil blive udnyttet til samtidig med ikrafttrædelsen af dette lovforslag at udstede en bekendtgørelse om nødområder og planer herfor, der bl.a. fastlægger den endelige udpegning af nødområderne med udgangspunkt i de af Miljøministeriet i 2004 forhåndsudpegede områder. Af hensyn til en korrekt implementering af direktivets krav er bemyndigelsesbestemmelsen – bortset fra forslaget til § 37, stk. 2, 2. pkt. – formuleret som en forpligtelse for miljøministeren til at fastsætte regler om nødområder og planer herfor.

Det er valgt at foreslå en bemyndigelsesbestemmelse, idet det kan blive nødvendigt at foretage ændringer i de udpegede nødområder, f.eks. som følge af at supplerende udpegninger af internationale naturbeskyttelsesområder hindrer anvendelsen af et nødområde eller ved tilfælde af ændrede (fysiske) forhold i et nødområde. Endvidere muliggør udstedelse af en bekendtgørelse en smidig og fleksibel implementering af udviklingen i internationale regler og anbefalinger om nødområder og planer herfor, herunder f.eks. fremtidige ændringer til overvågningsdirektivets bestemmelser om nødområder.

Bekendtgørelsen vil indeholde passende regler om, at Søværnets Operative Kommando efter omstændighederne midlertidigt kan anvende andre områder end de udpegede nødområder. Nødområderne er således placeret de steder i de danske farvande, hvor der er størst skibstrafik, men der kan opstå situationer, hvor et skib med behov for assistance ikke befinder sig i nærheden af et udpeget nødområde, og hvor skibet på grund af omstændighederne, f.eks. maskinskade eller kollision, ikke ved egen kraft eller hjælp fra Søværnets Operative Kommando kan komme til nødområdet. I en sådan situation vil Søværnets Operative Kommando kunne anvende et andet område som midlertidigt nødområde, forudsat dette midlertidige nødområde ikke vil påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde.

Bekendtgørelsen vil – udover udpegning af nødområder – også indeholde regler om de nærmere krav til nødområdeplaner, herunder kravene til indholdet af planerne, jf. bl.a. det paradigma for nødområdeplaner, som er indeholdt i den i de almindelige bemærkninger omtalte rådgivende rapport fra 2007 om nødområder.

Det bemærkes, at der ved affattelsen af bekendtgørelsen i tilstrækkeligt omfang vil blive taget højde for det forslag til ændring af overvågningsdirektivets bestemmelser om nødområder, som der opnåedes politisk enighed om i Rådet i juni 2007, såfremt dette bliver vedtaget. Det overordnede formål med forslaget er at højne sejladsikkerheden – bl.a. set i lyset af de seneste års tekniske udvikling indenfor overvågning af skibsfarten. Det foreslås bl.a. i ændringsforslaget at nyaffatte artikel 20 samt at indsætte en ny artikel 20 a i overvågningsdirektivet, der oplister visse minimumskrav til indholdet af nødområdeplanerne. I ændringsforslaget præciseres, hvilke krav

direktivet stiller til medlemsstaterne i forbindelse med nødområder og udarbejdelse af planer herfor. [Det kan oplyses, at der blev opnået politisk enighed om ændringsforslaget i Rådet i juni 2007 og at forslaget er oversendt til Europa-Parlamentet med henblik på 2. læsningsenighed og vedtagelse.]

Som hidtil er det forsvarsministeren, jf. havmiljølovens § 34, og 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 forsvarsministeren henholdsvis kommunalbestyrelsen. Nødområdeplanerne – der danner grundlaget for Søværnets Operative Kommandos beslutning om eventuel anvisning af et skib til et givent nødområde – indeholder således oplysninger om de faktiske og fysiske forhold i det pågældende nødområde, herunder hvilket beredskabsmateriel der er til rådighed i det konkrete område.

Ved udarbejdelsen af udkastene til nødområdeplaner – der samtidig med fremsættelsen af dette lovforslag sendes i høring – er der foretaget miljøkonsekvensvurderinger af de pågældende nødområder med hensyn til eventuelle påvirkninger af internationale naturbeskyttelsesområder, der kunne være i forbindelse med udpegning af nødområderne. Dette er sket i overensstemmelse med de relevante EU-regler på området, dvs. 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) med senere ændringer.

Forpligtelsen til at foretage sådanne miljøkonsekvensvurderinger ved eventuelle fremtidige udpegninger af nødområder eller udpegninger af internationale beskyttelsesområder vil indgå i habitatbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 408 af 1. maj 2007 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter.

Det bemærkes, at nødområdeplaner er af beredskabsplanlignende karakter og tjener et civilt beredskabsformål, hvorfor planerne vil falde udenfor krav om udarbejdelse af konsekvensvurdering efter miljøvurderingsloven, jf. § 3, stk. 3, nr. 1, i lovbekendtgørelse nr. 1398 af 22. oktober 2007 om miljøvurdering af planer og programmer.

På baggrund af overvågningsdirektivets artikel 20 og ændringsforslaget hertil samt de relevante retningslinier fra IMO er de indholdsmæssige krav, der stilles til nødområdeplaner, bl.a. følgende:

- Beskrivelse af beslutningsprocessen fra modtagelse af opkald fra et skib med behov for assistance til modtagelse/afvisning af skib i et udpeget nødområde.
- Beskrivelse af kontaktoplysninger til relevante myndigheder, herunder berørte kommuner.
- Beskrivelse af procedurer for en eventuel sikkerhedsstillelse og ansvar for skibe i et nødområde, jf. gennemgangen nedenfor.
- Beskrivelse af de organisatoriske og administrative forhold samt praktiske foranstaltninger for de konkrete nødområder, f.eks. organisationsplan, alarmeringsprocedure, herunder rækkefølge og form (mundtlig, telefonisk, telefax, radio, e-mail, sms etc.).
- Beskrivelse af nødområdets miljø- og naturmæssige karakter, herunder følsomme habitater og arter (f.eks. i forbindelse med internationale naturbeskyttelsesområder og fiskeri- og off-shore aktiviteter samt rekreative områder og turisme).
- Beskrivelse af havets tilstand og vejrforhold ved nødområdet (fremherskende vindforhold, beskyttelse mod stærk vind og ”oprørt” hav, tidevand og tidevandsstrømme).

- Beskrivelse af dybdemålinger (minimum og maksimum vanddybder samt vanddybden på adgangsvandvejen, den maksimale tilladelige dybdegang på skibet).
- Beskrivelse af maksimum længde på de skibe der kan komme ind i nødområde.
- Beskrivelse af bundforhold (hård/blød bund, sandet samt muligheden for at grundstøde et fartøj i tilflugtsstedet).
- Kort over nødområdet, der bl.a. viser badestrande, offentligt ejede arealer, fredede arealer, andre arealer, der skal tages særligt hensyn til, herunder fx øvrige rekreative områder samt områder til midlertidig deponering af opsamlet olie.
- Beskrivelse af nødområdets udstrækning samt koordinater (længde/bredde) for området.
- Beskrivelse af hvilke ressourcer og faciliteter der er til rådighed i nødområdet til bistand, bjærgningsaktioner og forureningsbekæmpelse.
- Beskrivelse af ankerplads i nødområdet og fortøjningsmuligheder i nødområder i havne.

Oplistingen er ikke udtømmende. For en fyldestgørende beskrivelse af kravene til planerne henvises bl.a. til IMO resolutionerne A.949(23) om retningslinier til nødområder for skibe med behov for assistance samt IMO resolution A.950(23) om Maritime Assistance Services (MAS).

Nødområdeplanerne skal tillige indeholde en overordnet beskrivelse af og henvisning til de indgrebsmuligheder Søværnets Operative Kommando (forsvarsministeren) har i henhold til dansk lovgivning, dvs. indgrebsmuligheder over for skibe efter havmiljøloven samt lov om sikkerhed til søs. For en gennemgang heraf henvises til nedenstående bemærkninger om indgrebsmulighederne over for skibe.

Endelig skal nødområdeplaner efter overvågningsdirektivet sendes i høring hos relevante interessenter, hvilket bekendtgørelsen vil indeholde passende regler om.

Efter forslaget § 37, stk. 2, 2. pkt. kan miljøministeren fastsætte regler om, at berørte myndigheder og havne(bestyrelsen) af egen drift skal ajourføre oplysninger i nødområdeplanerne.

Baggrunden for bestemmelsen er, at det er vigtigt – ikke mindst af hensyn til nødområdeplanernes anvendelighed – at relevante oplysninger, herunder særligt kontaktoplysninger, er ajourført, således at Søværnets Operative Kommando ikke i en nødsituation skal bruge kostbar tid på at foretage forgæves henvendelse til f.eks. havnen eller den relevante kommune.

Det er de berørte myndigheder og havne(bestyrelser), der først vil være bekendt med eventuelle ændringer i relevante kontaktoplysninger mv. og det er derfor også mest hensigtsmæssigt, at det er disse, der skal sørge for at opdatere sådanne oplysninger i planerne. Det vil blive teknisk muligt for de berørte myndigheder og havne(bestyrelser) at opdatere oplysningerne via internettet.

Der er 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, men alene opdatering af visse oplysninger, såsom telefonnumre, adresser, e-mailadresser, m.v.

Ansvar og erstatning i forbindelse med forurening m.v. fra skibe i nødområder

Erstatningsspørgsmålet i forbindelse med en eventuel forurening i et nødområde er i høj grad reguleret internationalt, men på de områder, hvor de internationale ansvarskonventioner mv. ikke dækker, vil dansk rets almindelige erstatningsretlige regler finde anvendelse. Der henvises til rapporten fra arbejdsgruppen (kan findes på <http://www.blst.dk/Hav/Mere/Noedomraader/>), hvor der bliver redegjort overordnet for de internationale ansvarskonventioner m.v., der kan blive relevante i forhold til nødområder.

Det skal bemærkes, at der ved udpegning af nødområder ikke ændres ved det erstatningsretlige billede, der allerede gælder inden udpegningen.

Det kan opsummeres, at for så vidt angår de konventioner, der er trådt i kraft, er det kun olieforurening, der internationalt er så velreguleret, at det kan sikre erstatning op til et relativt højt maksimumbeløb og til en bred kreds af skadelidte. Afledte økonomiske tab i et nødområde kan også dækkes (eksempelvis lukning af havne eller kajpladser), hvis der er den fornødne sammenhæng med olieforureningen. Der er herudover pt. flere relevante konventioner, herunder Bunkerskonventionen og HNS-konventionen, der endnu ikke er trådt i kraft, omend Bunkerskonventionens ikrafttræden er nært forestående, jf. nedenfor.

De konventioner, der er trådt i kraft, er:

- Den internationale konvention af 27. november 1992 om det privatretlige ansvar for skade ved olieforurening (1992-ansvarskonventionen), den internationale konvention af 27. november 1992 om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening (1992-fondskonventionen) og Protokollen af 2003 om oprettelsen af den Internationale Supplerende Fond for erstatning for skade ved olieforurening.
- Globalbegrænsningskonventionen af 1976. Der er dog vedtaget en protokol hertil i 1996, som er trådt i kraft og nu helt har erstattet 1976-konventionen i Danmark.

De konventioner, der ikke er trådt i kraft, er:

- Den internationale konvention af 23. marts 2001 om civilretligt ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkerolie (Bunkerskonventionen). Bunkerskonventionens internationale ikrafttræden er nært forestående, idet konventionen træder i kraft den 21. november 2008. De materielle regler til gennemførelse af Bunkerskonventionen i dansk ret er gennemført i sølovens kapitel 9 a, men ikrafttrædelsen af disse regler afventer den danske ratifikation, der p.t. blot afventer det Europæiske Fællesskabs godkendelse i medfør af Parallelaftalen af 19. oktober 2005 mellem Danmark og Det Europæiske Fællesskab om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område.
- Den internationale konvention af 3. maj 1996 om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer (HNS-konventionen) er endnu ikke trådt internationalt og i Danmark. De materielle regler til gennemførelse af HNS-konventionen er gennemført i sølovens kapitel 11, men ikrafttrædelse af disse regler afventer den danske ratifikation af konventionen, og at den træder i kraft internationalt. Tidspunktet for HNS-konventionens internationale ikrafttræden er fortsat ukendt.

Herudover kan det såkaldte miljøansvarsdirektiv (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/35/EF af 21. april 2004 om miljøansvar for så vidt angår forebyggelse og afhjælpning af miljøskader) endvidere blive relevant ved skader, der indebærer en betydelig negativ påvirkning af beskyttede ressourcer, dvs. vand og beskyttede arter og naturtyper i et nødområde. Direktivet er dog ikke relevant for de erstatningskrav om tingsskade, indtægtstab-, driftstab- og afsavnerstatning, der vil kunne opstå i en havn, der er udpeget som nødområde og samtidig er hændelser omfattet af alle de ovennævnte ansvarskonventioner, undtaget fra direktivets anvendelsesområde, i det omfang konventionerne er trådt i kraft internationalt og i Danmark.

Der henvises ligeledes til bemærkningerne til L119 om forslag til lov om undersøgelser, forebyggelse og afhjælpning af miljøskader (miljøskadeloven), og L118 (begge fra folketingssamlingen 2007/08, 2. samling) om forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse og forskellige andre love (Implementering af miljøansvarsdirektivet).

I havmiljølovens § 44 findes endvidere regler om erstatning for rimelige udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesomkostninger ved forureningsskader.

Bortset fra ved olieskader er situationen derfor i dag den, at det ved skader i nødområder er dansk rets almindelige erstatningsretlige regler, der regulerer, hvilke krav, der kan dækkes, og hvem der kan få dækket disse krav. Det skal bemærkes, at selvom en skadelidt vil kunne få dækket et krav efter de almindelige danske erstatningsregler, er skibsejerens, rederens m.fl. ansvar begrænset efter Globalbegrænsningskonventionen – muligvis til et niveau, der viser sig utilstrækkeligt til dækning af de afholdte udgifter.

Indgrebsmuligheder over for skibe efter havmiljøloven samt lov om sikkerhed til søs

I dansk lovgivning findes flere muligheder for de danske myndigheder til at foretage indgreb over for skibe. I det følgende gennemgås overordnet de indgrebsmuligheder, der kan blive relevante i forbindelse med anvendelse af og anvisning til nødområder.

- Lov om beskyttelse af havmiljøet

I havmiljøloven er der flere indgrebsmuligheder. F.eks. giver havmiljølovens § 42, stk. 1, mulighed for at forsvarsministeren uden retskendelse kan foretage de undersøgelser af et skib, som er nødvendige for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet, såfremt der fra det pågældende skib allerede er sket eller er fare for, at der forårsages forurening af havet.

Efter havmiljølovens § 43, stk. 1, har forsvarsministeren beføjelse til at forbyde et skib at fortsætte sejladsen eller andre aktiviteter, eller påbyde at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der er fare for udtømming eller udledning i strid med loven eller regler udstedt i medfør heraf, og hvis forbud/påbud er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet.

§ 43, stk. 3, giver samtidig forsvarsministeren hjemmel til herudover at træffe yderligere foranstaltninger til at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre alvorlige skader for havmiljøet. Denne bestemmelse forudsættes alene at kunne anvendes i helt ekstraordinære situationer, jf. ordlyden ”alvorlige skader på havmiljøet”.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til bestemmelserne, jf. Folketingstidende 1992-93, Tillæg A, spalte 7277.

Forsvarsministeren (i praksis Søværnets Operative Kommando) giver efter havmiljøloven anvisninger i form af mundtlige påbud, som i henhold til lovens § 43, stk. 4, snarest muligt skal følges op af et skriftligt påbud. Det er hovedreglen, at skibene følger påbud fra Søværnets Operative Kommando uden protest.

I medfør af havmiljølovens § 43 a, stk. 1, kan forsvarsministeren endvidere udstede forbud mod, at et skib anløber danske havne, såfremt skibet afsejler eller fortsætter sin sejlads trods et sejladsforbud efter § 43, eller skibet undlader at anløbe et reparationsværft. Bestemmelsen kan være relevant i en situation, hvor et skib med behov for assistance vil søge til et nødområde beliggende i en havn i strid med et forbud meddelt efter § 43.

- Lov om sikkerhed til søs

Der findes tillige forskellige indgrebsmuligheder efter lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 903 af 12. juli 2007. Efter § 14 kan Søfartsstyrelsen således tilbageholde et skib, hvis det som følge af fejl eller mangler ved skrog, maskineri, sikkerhedsudstyr, placering af ballast og ladning, bemanning eller af andre grunde, er forbundet med fare for ombordværendes sikkerhed eller sundhed eller fare for forurening at lade skibet gå til søs eller fortsætte sejladsen.

Økonomi- og erhvervsministeren (i praksis Søfartsstyrelsen) kan endvidere i henhold til § 6 fastsætte regler og træffe foranstaltninger til sikring af sejladsen, overholdelse af orden og forebyggelse af fare samt til forebyggelse af, at der lægges den frie sejlads hindringer i vejen. Bestemmelsen tager efter sin forhistorie primært sigte på at forebygge at skibe forvolder fare for andre.

Søværnets Operative Kommando er, jf. bekendtgørelse nr. 443 af 18. maj 2006 om henlæggelse af visse beføjelser på det maritime område til Søværnets Operative Kommando, tillagt visse beføjelser til at træffe foranstaltninger og meddele påbud efter § 6 samt at tilbageholde skibe efter § 14, når disse har været involveret i en grundstødning eller kollision.

Med hensyn til forholdet mellem havmiljølovens § 43 og §§ 6 og 14 i lov om sikkerhed til søs bemærkes overordnet, at tilbageholdelse af et skib, i de tilfælde hvor sikkerheden for skibet og besætningen mv. er i fare, skal foretages med hjemmel i lov om sikkerhed til søs § 14. I de tilfælde, hvor der kun er fare for forurening, vil forbud eller påbud skulle meddeles efter havmiljølovens § 43. Hvor forebyggelse af fare er nødvendigt i forbindelse med opretholdelse af sejladssikkerheden tildeles forbud eller påbud efter § 6 i lov om sikkerhed til søs. I tilfælde, hvor der både er fare for skib og besætning mv. (søsikkerhed) eller fare for sejladssikkerheden og fare for forurening, vil henholdsvis havmiljøloven og lov om sikkerhed til søs finde anvendelse, alt efter om det primære hensyn i den konkrete situation er miljøet eller søsikkerheden og sejladssikkerheden.

- Udenlandske skibe

Det bemærkes særligt med hensyn til indgreb over for udenlandske skibe, at havmiljølovens § 2, stk. 1, nr. 1, fastsætter, at loven gælder for skibe på dansk søterritorium, dvs. også udenlandske skibe. Det danske søterritorium består af indre og ydre territorielt farvand, jf. havmiljølovens § 5, stk. 1-3. Med hensyn til lov om sikkerhed til søs følger det af bestemmelsen i § 1, stk. 3, at det kan fastsættes, at loven og de i medfør af denne udstedte forskrifter helt eller delvis finder anvendelse på udenlandske skibe i dansk havn, på dansk søterritorium, i de eksklusive økonomiske zoner samt på dansk kontinentalsokkelområde og fiskeriterritoriet. Loven og de i medfør af loven udstedte forskrifter blev ved teknisk forskrift nr. 7 af 26. august 1999 sat i kraft for udenlandske skibe i dansk havn eller på dansk søterritorium i det omfang det er foreneligt med international ret.

Samtidig bemærkes det, at alle de (forhånds)udpegede nødområder findes på dansk søterritorium.

Indgreb overfor udenlandske skibe på dansk søterritorium er dog underlagt visse folkeretlige begrænsninger, herunder fremmede skibes ret til uskadelig passage. Fremmede skibe, der benytter retten til uskadelig passage, skal efter artikel 21 i FN's havretskonvention af 10. december 1982, overholde kyststatens forskrifter med hensyn til bevarelse af kyststatens miljø og forebyggelse, begrænsning og kontrol med forebyggelse heraf. Bl.a. havmiljølovens § 43 er en sådan forskrift, hvorfor bestemmelsen må antages at finde anvendelse over for fremmede skibe, hvad enten de benytter retten til uskadelig passage eller ej; dog inden for dansk søterritorium.

I bemærkningerne til 2006-ændringsloven til havmiljøloven, jf. Folketingstidende 2005-6, Tillæg A, side 4959, bemærkes det bl.a., at § 43 administreres over for udenlandske skibe således, at i situationer, hvor der er fare for en udledning fra et udenlandsk skib på dansk søterritorium, f.eks. ved kollisioner, forlis eller grundstødninger, kan myndighederne meddele påbud for at forhindre eller bekæmpe forurening. Det kan ikke udelukkes, at det kan blive relevant at påbyde et udenlandsk skib, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, jf. § 5, stk. 4, at søge til et nødområde. Det fremgår endvidere af bemærkningerne til ændringen af § 43 i 1996-loven, Folketingstidende 1995-96, Tillæg A, side 3269, at indgreb i form af påbud og forbud kun kan ske over for udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone, såfremt der er sket en udtømming til havet, og det med sikkerhed kan konstateres, at overtrædelsen er begået af det pågældende skib. Det vurderes, at de fleste skibe med behov for assistance vil følge SOK's anvisninger, også når skibet befinder sig i den eksklusive økonomiske zone.

Pligten til at modtage skibe i erhvervshavne er reguleret gennem havneloven samt standardreglementet for overholdelse af orden i danske erhvervshavne. Det bemærkes, at alle de (forhånds)udpegede nødområder, der er havne, alle er erhvervshavne og derfor omfattet af standardreglementet.

Til stk. 3.

Det foreslås at indsætte en bestemmelse, hvorefter sø- og sejladsikkerhedsmæssige forhold kan indgå i nødområdeplanerne efter aftale med økonomi- og erhvervsministeren. Udpegning og anvendelse af nødområder er begrundet i både forureningsmæssige samt sø- og sejladsikkerhedsmæssige hensyn.

Baggrunden for bestemmelsen er, at langt størstedelen af tilfældene, hvor brugen af et nødområde er relevant, er tilfælde, hvor skibe har behov for at foretage mindre reparationer, herunder udbedre mindre maskinskader. Det vil sige tilfælde, hvor et nødområde anvendes af hensyn til sø- og sejladsikkerheden.

Søværnets Operative Kommando har oplyst, at kommandoen ofte bliver anmodet af skibe om tilladelse til at ankre for at foretage mindre reparationer af skibet i de danske farvande. Skibene udpeger i forbindelse med en sådan anmodning ofte selv en efter deres vurdering sikker ankerplads. Disse anmodninger vurderes af den vagthavende skibsofficer i Søværnets Operative Kommando og efterkommes ofte. Da der næsten altid er tale om skibe, der er i transit gennem de danske farvande, er det ofte i områderne omkring Ålbæk bugt, Kalundborg fjord samt red-området ud for København, der ønskes benyttet. Disse områder blev forhåndsudpeget som nødområder i 2004.

Lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 903 af 12. juli 2007, der administreres af Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen), har som hovedsigte at sikre et højt sikkerhedsniveau til søs. Loven omfatter såvel skibes bygning, udstyr og drift af skibe som det menneskelige element såvel om bord på skibe som i de tilknyttede landbaserede funktioner. Loven indeholder imidlertid ikke specifikke bestemmelser, som giver adgang til at fastsætte regler om de planer for nødområder, som er foreskrevet i overvågningsdirektivets artikel 20 og indeholder ikke specifikke regler, der er møntet på nødområde-situationer, men indeholder dog bestemmelser, der vil være relevante ved anvendelse af nødområder, og som nødområdeplanerne derfor bør indeholde henvisning til.

I og med lov om sikkerhed til søs i vidt omfang giver mulighed for at henlægge varetagelsen af hensyn efter loven til andre ressortområder, herunder henlægge beføjelser efter loven til andre myndigheder, vurderer Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen), at det er unødvendigt tillige at regulere nødområder efter lov om sikkerhed til søs, men at det er tilstrækkeligt alene at indsætte den foreslåede bestemmelse i havmiljøloven – uanset havmiljølovens formål primært er at varetage hensyn til forureningsforebyggelse og -bekæmpelse, samt opretholdelsen af et beredskab til imødegåelse heraf, jf. havmiljølovens §§ 1 og 2.

Til nr. 4 (§ 43, stk. 1)

Med denne ændring foreslås det, at § 43 udover udledning til havet også kommer til at omfatte udledning til luften. Kompetencen til at udstede påbud om tilbageholdelse eller andre aktiviteter af skibe i tilfælde vedrørende udledning til luften foreslås tillagt miljøministeren. Udledningen skal ske i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf og forbuddet eller påbuddet skal være nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af luften.

Der kan for eksempel være tale om overtrædelse af reglerne om svovlindholdet i skibsbrændstoffer.

Navnlig overfor udenlandsk ejede skibe kan det i tilfælde af konstaterede overtrædelser af sådanne regler være hensigtsmæssigt med en mulighed for at tilbageholde et skib, indtil forholdet er bragt i overensstemmelse med reglerne. Dette håndhævelsesmiddel vurderes som et godt supplement til muligheden for efterfølgende strafforfølgelse af udenlandsk ejede skibe.

Det skal bemærkes, at den kompetence, som hermed foreslås tillagt miljøministeren, i medfør af den i dag gældende § 48, stk. 1 kan delegeres til blandt andet andre statslige myndigheder efter forhandling med vedkommende minister.

Til nr. 5 (§ 48 a, stk. 1)

Ændringen er alene af sproglig karakter og bestemmelsens indhold er derfor uændret. Ved lov nr. 474 af 31. maj 2006 blev der i havmiljøloven indsat en ny § 48 a, der giver miljøministeren bemyndigelse til at autorisere klassifikationsselskaber til at udføre syns- og certificeringsopgaver på vegne af miljøministeren. Baggrunden var et behov for, at miljøministeren skal kunne autorisere klassifikationsselskaber til at syne og certificere skibe i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets (EF) forordning nr. 782/03 af 14. april 2003 om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe.

Det er anført i bemærkningerne til § 48 a, at bemyndigelsen alene tager sigte på, at miljøministeren kan udpege klassifikationsselskaber til at syne skibe og udstede certifikater i overensstemmelse med ovennævnte forordning. Således er muligheden for at autorisere klassifikationsselskaber begrænset hertil. Begrænsningen fremgår dog ikke af selve lovteksten i § 48 a, men derimod kun af bemærkningerne til bestemmelsen.

Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til bestemmelsen, jf. Folketingstidende, Tillæg A 2005-06, side 4892.

Bemyndigelsen er endnu ikke blevet udnyttet af miljøministeren. Bemyndigelsen forventes anvendt, når reglerne i ovennævnte forordning skal justeres i forbindelse med at AFS-konventionen (den internationale konvention om kontrol af skadelige antibegroningssystemer på skibe) træder i kraft den 17. september 2008.

Med henblik på at fremtidssikre bestemmelsen ønskes miljøministerens mulighed for at kunne autorisere klassifikationsselskaber udvidet til også at omfatte andre regulerede områder under havmiljøloven, bl.a. for at kunne varetage forpligtelser i henhold til internationale regler på området, herunder MARPOL (den internationale konvention 1973/78 om forebyggelse af forurening fra skibe), f.eks. med henblik på at syne og certificere danske skibe i udlandet.

På baggrund ovennævnte foreslås, at miljøministeren får bemyndigelse til at autorisere klassifikationsselskaber efter bestemmelsen i § 48 a også vedrørende andre forhold, der er omfattet af havmiljøloven, herunder i henhold til regler udstedt i medfør af loven.

Sådanne klassifikationsselskaber foretager også syn og certificering vedrørende forhold omfattet af lov om sikkerhed til søs, f.eks. med hensyn til lastskibes lækstabiliet og redningsmidler. § 48 a svarer til den lignende bestemmelse i § 22 i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 903 af 12. juli 2007.

Til nr. 6 (§ 49, stk. 2)

Der er tale om en konsekvensændring som følge af en henvisningsfejl.

§ 49, stk. 2, fastsætter, at der ved offentlig annoncering kan ske meddelelse af afgørelser truffet efter loven til de personer, der er nævnt i § 52, stk. 1, nr. 2.

Den nugældende § 52, stk. 1, nr. 2, omhandler dog klageret for kommunalbestyrelsen.

Ved lov nr. 435 af 10. juni 1997 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet blev § 52 nyaffattet, hvorved det daværende § 52, stk. 1, nr. 2 blev rykket til § 52, stk. 1, nr. 1. Bestemmelsen i nr. 1 omhandler klageret for ”enhver, der må antages at have en individuel væsentlig interesse i sagens udfald” med hensyn til afgørelser truffet efter § 26 samt afgørelser truffet i medfør af regler udstedt efter § 33, stk. 2. Ved en fejl blev henvisningen i § 49, stk. 2 til bestemmelsen ikke ændret.

Det foreslås således, at henvisningen i § 49, stk. 2, ændres, idet den rettelig skal være § 52, stk. 1, nr. 1.

Til nr. 7 (§ 51, stk. 3, nr. 2)

Der er tale om konsekvensændring som følge af, at Miljøstyrelsens opgaver på området er overført til By- og Landskabsstyrelsen.

Til nr. 8 (§ 59, stk. 4)

Med denne ændring foreslås det, at den gældende bestemmelse om forøgelse af straffe op til 2 års fængsel under visse skærpende omstændigheder udvides til at omfatte forurening af luften. For eksempel indebærer overtrædelse af reglerne om svovlindholdet i skibsbrændstoffer ikke en forurening af havmiljøet, men af luften og dermed partikelforurening på land samt såkaldt syrerregn.

Til nr. 9 (§ 60)

Det foreslås, at der for visse overtrædelser af havmiljøloven skal gælde en forældelsesfrist på 5 år. Bestemmelsen svarer til lignende bestemmelser om en særlig forældelsesfrist på 5 år, der findes i andre love på Miljøministeriets område, herunder miljøbeskyttelsesloven, jordforureningsloven og jagt- og vildtforvaltningsloven. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

Det bemærkes, at der for flere overtrædelser af havmiljøloven kan være tale om ”skjulte” overtrædelser, f.eks. ved ulovlig dumpning af stoffer eller materialer i havet, der først opdages på et langt senere tidspunkt. Det er derfor fundet nødvendigt tillige at fastlægge en længere forældelsesfrist for visse overtrædelser af bestemmelser i eller i medfør af havmiljøloven.

Formålet med forslaget er at sikre den nødvendige tid for myndighedernes administrative behandling af straffesagerne, herunder tekniske undersøgelser foretaget af tilsynsmyndighederne og efterfølgende efterforskning hos politiet samt anklagemyndighedens forberedelse mv.

Det bemærkes, at de almindelige regler om strafferetlig forældelse i øvrigt finder anvendelse ved overtrædelse af havmiljøloven, jf. bl.a. straffelovens §§ 92-94.

Til nr. 10 (§ 63, stk. 1)

Med ændringen foreslås det, at de gældende bestemmelser om ransagning generelt udvides til også at omfatte sager om udledninger til luften fra skibe og platforme og det foreslås, at kompetencen til at foretage ransagning i disse sager tillægges miljøministeren. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 4.

Til nr. 11 (§ 63, stk. 2, nr. 4, og stk. 3)

Med ændringerne foreslås det, at der også kan foretages ransagning efter § 63, stk. 2, nr. 4, og stk. 3, over for udenlandske skibe, der befinder sig i ydre territorialt farvand under passage eller som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, når der er tale om udledning til luften.

Begrænsningerne i muligheden for ransagning af udenlandske skibe følger af havretskonventionen og blev indsat ved lov nr. 474 af 31. maj 2006. Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til den seneste affattelse af § 63, jf. Folketingstidende, Tillæg A 2005-06, side 4892.

Det bemærkes, at begrænsningerne i § 63, stk. 2 og 3, fortsat alene gælder over for udenlandske skibe og ikke over for platforme.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2009.

Til § 3

Bestemmelsen vedrører den territoriale gyldighed af lovforslaget. Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland. Havmiljøloven er ved kongelig anordning sat i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger. Loven vil derfor kunne sættes i kraft for Grønland med de nødvendige afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger. Det bemærkes, at loven ikke er relevant for Færøerne, idet havmiljøområdet er et færøsk særanliggende.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Rådets direktiv nr. 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol), (EF-Tidende 1995 nr. L 157, side 1), dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF, (EF-Tidende 2002 nr. L 208, side 10-27) og dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet), (EF-Tidende 1992 nr. L 206, side 7-50) samt Rådets rammeafgørelse 2005/667/RIA af 12. juli 2005 om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe, (EU-Tidende 2005 nr. L 255, side 164-167).

§ 27. Tilladelse til dumpning af havbundsmateriale skal være tidsbegrænset og angive, hvilke stoffer eller materialer der omfattes af tilladelsen, den samlede mængde, positionen for dumpningen og tilladelsens udløbsdato. Endvidere kan der i tilladelsen stilles vilkår om bl.a. fremgangsmåden, herunder om optagning og udlægning, tilsyns-

Lovforslaget

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 47 af 7. januar, som ændret ved § 3 i lov nr. 172 af 12. marts 2008 og § 2 i lov nr. 173 af 12. marts 2008.

1. I *fodnoten til lovens titel* indsættes efter ”der gennemfører”: ”Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed, (EF-Tidende 1994 nr. L 319, side 20) som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF af 5. november 2002 om ændring af direktiverne om sikkerhed til søs og om forebyggelse af forurening fra skibe (EU-Tidende 2002 nr. L 324, side 53).”.

2. I § 27 udgår 3. punktum.

og sikkerhedsforanstaltninger og indberetning. Ved anden bortskaffelse af havbundsmateriale end dumpning kan der fastsættes vilkår om optagningsmetode.

§ 37. (Ophævet)

§ 43. Forsvarsministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, 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 omfattes af § 58, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet.

§ 48 a. Miljøministeren kan på nærmere angivne vilkår autorisere klassifikationsselskaber til på miljøministerens vegne at udstede certifikater og foretage syn på skibe, herunder foretage undersøgelser og prøveudtagninger på skibe.

§ 49. Stk. 1. ...

Stk. 2. Meddelelse til de personer, der er nævnt i § 52, stk. 1, nr. 2, kan finde sted ved offentlig annoncering.

3. § 37 affattes således:

”§ 37. Miljøministeren udpeger og fastsætter regler om nødområder for skibe.

Stk. 2. Miljøministeren fastsætter endvidere regler om planer for nødområder, herunder om kravene til indholdet af planerne. Ministeren kan fastsætte regler om, at berørte myndigheder og havnebestyrelsen af egen drift skal ajourføre oplysninger i planerne.

Stk. 3. Der kan efter aftale med økonomi- og erhvervsministeren indgå sø- og sejladssikkerhedsmæssige forhold i de i stk. 2 nævnte planer.

4. I § 43, *stk. 1*, indsættes efter 1. punktum følgende:

”Miljøministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udledning til luften, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, og forbuddet eller påbuddet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet eller luften.”

5. I § 48 a, *stk. 1*, ændres

”miljøministerens” til: ”ministerens”.

6. I § 49, *stk. 2*, ændres ”nr. 2” til: ”nr. 1”.

§ 51. Stk. 1 og 2. ...

Stk. 3. I stedet for de beskikkede sagkyndige medlemmer, der er angivet i § 105, stk. 2, 2. pkt., i lov om miljøbeskyttelse, medvirker ved behandling af klagesager efter § 26 og afgørelse om foretagelse af undersøgelser om optaget havbundsmateriale efter § 45 a sagkyndige medlemmer, der beskikkes af miljøministeren for 4 år ad gangen efter indstilling fra:

- 1) Danske Havne, Foreningen af Danske Privathavne, Arealudviklingsselskabet I/S, Transport- og Energiministeriet, Danmarks Fiskeriforening, Foreningen af Danske Ral- og Sandsugere og Arbejderbevægelsens Erhvervsråd i forening.
- 2) Miljøstyrelsen og By- og Landskabsstyrelsen i forening.

§ 59. Stk. 1-3. ...

Stk. 4. Stk. 3 finder ikke anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe, medmindre overtrædelser er begået i indre territorialt farvand. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe i ydre territorialt farvand kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år, hvis der er tale om forsætlig og alvorlig forurening af havmiljøet.

§ 60. (Ophævet)

§ 63. Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven skal ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf. Ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra skibe, jf. kapitel 2, kan udføres af forsvarsministeren eller den,

7. I § 51, stk. 3, nr. 2, ændres

”Miljøstyrelsen og By- og Landskabsstyrelsen i forening” til: ”By- og Landskabsstyrelsen”.

8. I § 59, stk. 4, indsættes efter

”forurening af havmiljøet”: ”eller af luften”.

9. § 60 affattes således:

”§ 60. Forældelsesfristen for strafansvaret er 5 år for overtrædelser m.v. som omhandlet i § 59, stk. 1, nr. 1, 2, 3, 4 og 8, samt for overtrædelser af regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3, § 14, § 18, § 19, § 20, stk. 2 og 3, § 22, stk. 2 og 3, § 23, stk. 2, § 30, stk. 1, § 31, stk. 4, § 32, stk. 1 og 2, § 33, stk. 1, § 39, stk. 1 og 2, § 40, og 58 a, stk. 1.

10. § 63, stk. 1, 3. punktum affattes således:

”Ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra platforme, jf. kapitel 2, ulovlig bortskaffelse af stoffer eller materialer, jf. § 30, eller ulovlig udledning til luften kan udføres af miljøministeren eller den, ministeren

ministeren bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning. Ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra platforme, jf. kapitel 2, eller ulovlig bortskaffelse af stoffer eller materialer, jf. § 30, kan udføres af miljøministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning.

§ 63, stk. 1...

Stk. 2. Befinder et udenlandsk skib sig i ydre territorialt farvand under passage, kan ransagning kun ske efter stk. 1, 1. og 2. pkt., hvis

1) skibet i det indre territoriale farvand med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven,

2) skibet i det ydre territoriale farvand med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven på et tidspunkt, hvor det ikke var i passage,

3) der er begrundet mistanke om, at skibet under sin passage af det ydre territoriale farvand har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven, eller

4) der er begrundet mistanke om, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, hvorved der er sket en betydelig udtømning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet, og skibet har afslået at give oplysninger som nævnt i § 62 a, eller såfremt de af skibet givne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation.

Stk. 3. Befinder et udenlandsk skib sig i den eksklusive økonomiske zone, kan der kun ske ransagning efter stk. 1, 1. og 2. pkt., hvis der er begrundet mistanke om, at skibet i den eksklusive økonomiske zone eller på søterritoriet har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, hvorved der er sket en betydelig udtømning, som har medført eller truer med at

bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning.”

11. I § 63, stk. 2, nr. 4, og i stk. 3, indsættes efter ”udtømning”: ”eller udledning til luften” og efter ”forurening af havmiljøet”: ”eller af luften”.

medføre væsentlig forurening af havmiljøet, og skibet har afslået at give oplysninger som nævnt i § 62 a, eller såfremt de af skibet givne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2009.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.