



Rigsrevisionens notat om beretning om
Danmarks indsats i Arktis



revision
revision

revision

Opfølgning i sagen om Danmarks indsats i Arktis (beretning nr. 16/2012)

1. november 2016

RN 710/16

1. Rigsrevisionen følger i dette notat op på sagen om Danmarks indsats i Arktis, som blev indledt med en beretning i 2013. Vi har tidligere behandlet sagen i notat til Statsrevisorerne af 21. februar 2014.

KONKLUSION

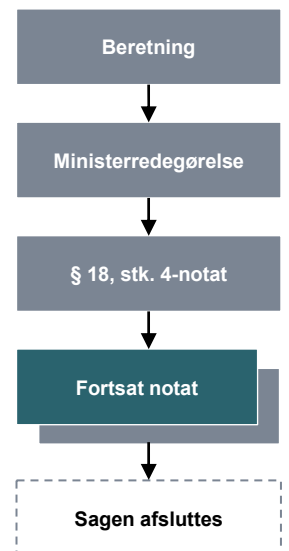
De danske myndigheder har løbende arbejdet på at forbedre indsatserne for sikker sejlads, SAR-beredskabet samt havmiljø og havmiljøberedskab i rigsfællesskabets dele af Arktis, dvs. Færøerne og Grønland.

Rigsrevisionen finder, at erhvervs- og vækstministerens implementering af skærpede tiltag og afklaring af, hvordan internationale og nationale tiltag bedst kan forebygge skibssulykker i de grønlandske farvande, er tilfredsstillende, og vurderer, at denne del af sagen kan afsluttes.

Rigsrevisionen baserer denne konklusion på følgende:

- Erhvervs- og Vækstministeriet har udmøntet skærpede nationale regler i 3 bekendtgørelser, der er trådt i kraft. Som følge heraf er der nu krav til, at sejladsplanlægningen skal kunne dokumentere, at assistance fra andre skibe eller SAR-faciliteter vil være mulig inden for en rimelig tidsperiode og med en tilstrækkelig redningskapacitet. Derudover træder et internationalt regelsæt for sejlads i Arktis – den såkaldte polarkode – i kraft den 1. januar 2017.

Sagsforløb for en større undersøgelse



Du kan læse mere om forløbet og de enkelte step på www.rigsrevisionen.dk

Rigsrevisionen konstaterer, at Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet primo 2016 havde produceret 32 søkort over Grønland og således var 5 søkort bagud i forhold til produktionsplanen. Geodatastyrelsen havde en forventning om at indhente det tabte, men er nu, som konsekvens af udflytningen til Nørresundby, ved at genforhandle aftalen om levering af søkort til det grønlandske selvstyre. Rigsrevisionen konstaterer, at styrelsen har styrket produktionen af søkort, men finder det ikke tilfredsstillende, at styrelsen ikke når målet om at producere 73 søkort til det grønlandske selvstyre i 2018. Rigsrevisionen konstaterer også, at der nu er uddannede havmiljøspecialister ombord på alle Forsvarets skibe i Arktis, og at Forsvarsministeriets 3 analyser til brug for den fremtidige opgavevaretagelse i Arktis er færdiggjorte. Forsvarsministeriet har dog endnu ikke udarbejdet et oplæg til opgavevaretagelsen og dimensioneringen af havmiljøudstyr og SAR-udstyr. Rigsrevisionen finder det tilfredsstillende, at forsvarsministeren nu har igangsat kontrol med skibe i grønlandske farvande ved at gennemføre havmiljøanrån. Rigsrevisionen konstaterer, at Forsvarsministeriet løbende arbejder med at fokusere indsatsen mod de skibe, der indebærer størst risici for mennesker og miljø. Rigsrevisionen konstaterer dog også, at dette endnu ikke er afspejlet i målsætningen i resultatkontrakten, og at Forsvarsministeriet ikke opfyldte sin målsætning i 2015. Endelig finder Rigsrevisionen, at miljø- og fødevareministerens vurdering af behovet for opdatering af retsgrundlaget for beskyttelse af havmiljøet, herunder vurderingen af styrkelsen af opfølgningen på loven, er tilfredsstillende. Lovforslaget kan således blive den første selvstændige lov for regulering af havmiljøet ud for Grønland. Rigsrevisionen konstaterer dog, at lovforslaget endnu ikke er vedtaget.

Rigsrevisionen vil fortsat følge udviklingen og orientere Statsrevisorerne om:

- Energi-, Forsynings- og Klimaministeriets arbejde med at producere de 41 søkort, der udestår fra aftalen med det grønlandske selvstyre, herunder genetableringen af Geodatastyrelsens produktionssystem efter udflytningen
- Forsvarsministeriets arbejde med at styrke opgaveløsningen og havmiljøberedskabet i Arktis
- Forsvarsministeriets arbejde med at fastsætte og opfylde mål for havmiljøanrån
- vedtagelsen af Miljø- og Fødevareministeriets lovforslag til opdatering af retsgrundlaget for beskyttelse af havmiljøet.

I. Baggrund

2. Rigsrevisionen afgav i september 2013 en beretning om Danmarks indsats i Arktis. Beretningen handlede om de danske myndigheders indsatser for sikker sejlads, SAR-beredskabet samt havmiljø og havmiljøberedskab i rigsfællesskabets dele af Arktis, dvs. Færøerne og Grønland.

3. Da Statsrevisorerne behandlede beretningen, fandt de det foruroligende, at Danmarks indsats ikke i alle tilfælde var tilpasset de ændrede risici for mennesker og miljø, som følger af den øgede sejlads i de grønlandske farvande.

4. På baggrund af beretningen og Statsrevisorernes bemærkninger har vi fulgt op på følgende punkter:

Opfølgningspunkt	Status
Statsministerens præcisering af ansvarsfordelingen mellem Justitsministeriet og Forsvarsministeriet for eftersøgnings- og redningsberedskabet (SAR).	Afsluttet i forbindelse med notat til Statsrevisorerne af 21. februar 2014
Erhvervs- og vækstministerens implementering af skærpede nationale tiltag og løbende afklaring af, hvordan internationale og nationale tiltag bedst kan forebygge skibssulykker i de grønlandske farvande.	Behandles i dette notat.
Energi-, forsynings- og klimaministerens arbejde med at sikre, at produktionen af søkort for Grønland følger den fastlagte plan frem mod målet om 73 søkort i 2018 (Geodatastyrelsen overgik fra Miljøministeriet til Energi-, Forsyning- og Klimaministeriet i juni 2015).	Behandles i dette notat.
Forsvarsministerens kontrol med skibe i grønlandske farvande ved at gennemføre havmiljøanrån.	Behandles i dette notat.
Forsvarsministerens initiativ for at få havmiljøspecialister ombord på Forsvarets skibe i Arktis og ministerens initiativer – baseret på resultaterne af analysen af opgaveløsningen i Arktis – på SAR-området og til bekæmpelse af havmiljøforurening.	Behandles i dette notat.
Miljø- og fødevareministerens vurdering af behovet for opdatering af retsgrundlaget for beskyttelse af havmiljøet, herunder om miljø- og fødevareministeren og forsvarsministeren vurderer, om opfølgningen på havmiljøanordningen kan styrkes.	Behandles i dette notat.

Et opfølgningspunkt afsluttes, når Statsrevisorerne på baggrund af indstilling fra Rigsrevisionen vurderer, at myndighedernes initiativer er tilfredsstillende.

5. Vi redegør i dette notat for resultaterne af opfølgningen på de punkter, der ikke tidligere er afsluttet.

Hele sagen og dens dokumenter kan følges på www.rigsrevisionen.dk og på www.ft.dk/Statsrevisorerne.

II. Ministeriernes initiativer

6. Vi gennemgår i det følgende Erhvervs- og Vækstministeriets, Miljø- og Fødevareministeriets, Energi-, Forsynings- og Klimaministeriets og Forsvarsministeriets initiativer i forhold til de udestående opfølgningspunkter. Gennemgangen er baseret på møder med og materialer fra ministerierne.

7. Rigsrevisionen har siden afgivelsen af notat til Statsrevisorerne af 21. februar 2014 fulgt områderne ved materiale gennemgang og møder med ministerierne. Vi har afventet analyser på havmiljø- og beredskabsområdet fra Forsvarsministeriet og de initiativer, som ministeriet sætter i værk på baggrund af analyserne, hvilket bl.a. hænger sammen med Miljø- og Fødevareministeriets vurdering af behovet for en opdatering af retsgrundlaget for beskyttelse af havmiljøet. Vi har derudover afventet, at Erhvervs- og Vækstministeriet implementerede skærpede nationale tiltag for sikker sejlads og afklarede, hvordan internationale og nationale tiltag bedst kan forebygge skibssulykker i de grønlandske farvande. Endelig har vi afventet en opfølgning på, om Geodatastyrelsens produktionssystem til søkort blev udviklet i det omfang, det kræves for at sikre, at målet om 73 nye søkort i 2018 nås.

Erhvervs- og vækstministerens tiltag mod skibssulykker i de grønlandske farvande

8. Statsrevisorerne bemærkede, at de fandt det særligt væsentligt, at de danske myndigheder styrkede de forebyggende indsatser.

9. Det fremgik af beretningen, at de danske myndigheder har forebyggende indsatser rettet mod at skabe sikre forhold for sejladsen i de grønlandske farvande. Søfartsstyrelsen (Erhvervs- og Vækstministeriet) arbejdede på at få vedtaget bindende internationale regler for sikker sejlads i Arktis med implementeringen af den såkaldte polarkode, men reglerne ville tidligst træde i kraft i 2017. Sideløbende ville Søfartsstyrelsen med afsæt i national lovgivning – og i samarbejde med Grønlands selvstyre – indføre skærpede krav til sejlads i grønlandske farvande. Rigsrevisionen fandt i den forbindelse, at styrelsen løbende bør afklare, hvordan internationale og nationale tiltag på området bedst kan forebygge skibssulykker i de grønlandske farvande.

Koordineret sejlads betyder, at krydstogtskibe sikrer passagersikkerheden ved at have et andet skib med en tilsvarende passagerkapacitet inden for rimelig afstand. Det skyldes, at SAR-beredskabet ikke vil have kapacitet til at dække en eventuel ulykke, der kræver en evakuering af passagerer på større krydstogtskibe.

10. Erhvervs- og vækstministeren oplyste i sin redegørelse til beretningen, at ministeren sluttede sig Rigsrevisionens anbefalinger, og oplyste derudover, at skærpede nationale regler om skibes udstyr, besætningens kompetencer, sejladszoner, sejladsplanlægning, koordineret sejlads og lodspligt for større passagerskibe i grønlandske farvande var under udarbejdelse i samarbejde med Grønlands selvstyre. Ministeren forventede, at de skærpede krav trådte i kraft i 2015.

11. Erhvervs- og Vækstministeriet har i sommeren 2016 oplyst, at de skærpede nationale regler er udmøntet i 3 bekendtgørelser, hvoraf 2 trådte i kraft den 1. januar 2016 og en den 1. juli 2016. Ministeren har også oplyst, at der har været en tæt dialog med selvstyret om udformningen og implementeringen af reglerne.

12. Der kan søges dispensation for enkelte regler. Rigsrevisionen har gennemgået kravene til opnåelse af dispensation og kan konstatere, at der er fastsat klare kriterier og retningslinjer for kravene og for den tilhørende dokumentation.

13. Søfartsstyrelsen har oplyst, at det internationale regelsæt for sejlads i Arktis – polarkoden – er vedtaget og vil træde i kraft i 2017. Polarkoden stiller en række krav til skibes konstruktion, udrustning og færden i de arktiske områder.

Søfartsstyrelsen har også oplyst, at de skærpede nationale krav supplerer det internationale regelsæt. Et eksempel på det er, at polarkoden ikke indeholder krav om lods, men de nye nationale krav stiller krav om dette.

International Maritime Organization (IMO) – fastlægger internationale regler for skibsfarten.

Søfartsstyrelsen har desuden oplyst, at Danmark i FN's maritime organisation (IMO) har arbejdet for, at skibe omfattet af polarkoden skulle koordinere deres sejlads, så de ville kunne komme hinanden til undsætning i nødsituationer. Det danske ønske blev ikke en del af den vedtagne polarkode, men polarkoden omfatter dog et krav om, at eftersøgnings- og redningsberedskabet i sejladsområdet skal indgå i skibenes sejladsplanlægning. Dermed vurderer Erhvervs- og Vækstministeriet, at hensigten med det danske ønske er tilgodeset.

14. Kravet til sejladsplanlægningen, herunder beredskabsplanen (den såkaldte SAR-plan), er også afspejlet i en af de 3 nye bekendtgørelser fra Erhvervs- og Vækstministeriet. Heraf fremgår det, at "sejladsplanlægningen skal kunne dokumentere, at assistance fra andre skibe eller SAR-faciliteter vil være mulig inden for en rimelig tidsperiode og med en tilstrækkelig redningskapacitet". Søfartsstyrelsen har oplyst, at bestemmelsen beror på en individuel vurdering, som foretages af rederiet og skibsføreren i samarbejde med den relevante SAR-myndighed.

Søfartsstyrelsen fører tilsyn med reglerne i de nationale bekendtgørelser via den såkaldte havnestatskontrol, hvorved skibe, der anløber dansk havn, ud fra en risikobaseret betragtning kontrolleres for, om kravene i lovgivningen er overholdt. Tilsynet sikrer bl.a., at skibene er i besiddelse af en sejladsplan, herunder en SAR-plan, der lever op til de ovenfor nævnte krav.

15. Rigsrevisionen finder det tilfredsstillende, at Søfartsstyrelsen (Erhvervs- og Vækstministeriet) har implementeret en række nationale tiltag, som støtter op om de internationale regler i polarkoden, som træder i kraft i 2017. Det er således Rigsrevisionens vurdering, at styrelsen løbende har afklaret, hvordan internationale og nationale tiltag på området kan forebygge skibssulykker i de grønlandske farvande. Rigsrevisionen vurderer på den baggrund, at denne del af sagen kan afsluttes.

Energi-, Forsynings- og Klimaministeriets produktion af søkort for Grønland

16. Statsrevisorerne fandt, at med de ændrede risici var det særligt væsentligt, at de danske myndigheder styrker de forebyggende indsatser i Arktis.

17. Det fremgik af beretningen, at Geodatastyrelsen (tidligere Miljø- og Fødevareministeriet nu Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet) opdaterer og udarbejder nye søkort for bl.a. at undgå skibssulykker i de grønlandske farvande. Produktionen skulle øges væsentligt for at nå det fastsatte mål om 73 søkort i 2018. Forudsætningen for at nå målet var et nyt produktionssystem, som fortsat krævede udvikling. Styrelsen ville prioritere udviklingen af dette produktionssystem for at sikre, at målet om de 73 nye søkort i 2018 kunne nås.

18. Miljøministeren oplyste i sin redegørelse til beretningen, at Geodatastyrelsens produktionssystem løbende optimeres for at opnå en gradvist øget produktion pr. år frem mod 2018. Rigsrevisionen har løbende fulgt styrelsens arbejde med produktionssystemet.

19. Geodatastyrelsen oplyser, at produktionssystemet i 2014 fortsat fungerede utilfredsstillende, men at styrelsen i 2014 og 2015 styrkede produktionssystemet på 3 områder: systemisk, procesmæssigt og kompetencemæssigt.

På baggrund af en ekstern undersøgelse af produktionssystemets utilfredsstillende funktion foretog leverandøren af produktionssystemet en række forbedringer af systemet i efteråret 2014 og foråret 2015. Endvidere forbedrede Geodatastyrelsen sit interne it-netværks hastighed og kapacitet.

Produktionsflowet er blevet effektiviseret, og datakvaliteten af de enkelte processer er blevet forhøjet. Samlet har det forøget produktionshastigheden for søkort i papirformat og søkort i elektronisk format. Siden Rigsrevisionens beretning fik Geodatastyrelsen endvidere tilført 5 årsværk til produktionen, så den i alt kom op på 15. De nye ansatte blev videreuddannet, og alle ansatte fik sideløbende løftet deres faglige kompetencer via kurser og sidemandsoplæring.

20. Rigsrevisionen har gennemgået afrapporteringen fra den eksterne konsulent til undersøgelse af produktionssystemet og har gennemset Geodatastyrelsens flowcharts og personaleliste og kan konstatere, at styrelsen har arbejdet med at forbedre produktionen.

21. Geodatastyrelsen oplyser, at produktionssystemet efter forbedringerne var tilstrækkeligt optimeret til den øgede produktivitet. Styrelsen oplyser også, at styrelsen på daværende tidspunkt forventede at kunne opfylde målet om at levere 73 søkort til selvstyret i 2018 ved en skalering af produktionen. Skaleringen ville forudsætte ekstra resurser til produktionen i perioden 2016-2018 i form af 2-3 ekstra medarbejdere.

Søkortlægning

Nye søkort udarbejdes på basis af ældre søkort og nye søopmålinger, nye landkort over kystlinjen samt indberetninger fra myndigheder og borgere om ændringer af forhold til søs. Derved bliver søkortene mere nøjagtige. Derefter kan de bruges til GPS-baseret navigation, som de ældre kort ikke understøtter.

Søkort i papirformat og i elektronisk format

Et søkort leveres efter aftalen med Grønlands selvstyre både i papirformat og i elektronisk format. Papirformatet er styrende for processen og for drøftelser mellem Geodatastyrelsen og selvstyret om den årlige produktion. Efter optimeringen af produktionssystemet produceres det elektroniske format få måneder efter papirformatet.

Tabel 1 viser status primo 2016 på produktionen af søkort efter den oprindelige aftale med Grønlands selvstyre.

Tabel 1. Geodatastyrelsens planlagte og realiserede produktion af søkort for at opfylde samarbejdsaftalen fra 2009

	2008 ¹⁾	2009	2010	2011	2012	2013 ²⁾	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
Planlagt søkortproduktion	2	4	3	3	4	6	6	9	10	12	14	73
Realiseret søkortproduktion	2	4	4	2	3	2	7	8				
Realiseret i alt	2	6	10	12	15	17	24	32				
Realiseret i forhold til planlagt produktion +/-	-	-	+1	-	+1	+5	+4	+5				

¹⁾ De søkort, der er produceret i perioden 2008-2009, er omfattet af aftalen med Grønlands selvstyre.

²⁾ Geodatastyrelsen oplyste efter beretningens færdiggørelse i 2013, at styrelsen kun forventede at udgive 2 søkort i 2013.

Det fremgår af tabel 1, at Geodatastyrelsen i perioden 2008-2015 har produceret 32 søkort. Ved udgangen af 2015 var styrelsen derved 5 søkort bagud i forhold til den planlagte produktion, samtidig med at produktionen de kommende år skulle stige.

22. Geodatastyrelsen orienterede den 17. maj 2016 Folketinget om, at styrelsen på grund af udflytningen og de deraf følgende opsigelser ikke ville kunne levere søkortene efter den tidsplan, som var aftalt med Grønlands selvstyre. Som følge heraf valgte Folketinget den 19. maj 2016 at opfordre regeringen til i samarbejde med Grønlands selvstyre at indgå en revideret samarbejdsaftale om grønlandske søkort inden udgangen af 2016.

Geodatastyrelsen har oplyst, at styrelsen har udarbejdet et oplæg til en revideret aftale med selvstyret om levering af de resterende 41 søkort. Den endelige aftale afhænger dog af den videre drøftelse med selvstyret.

23. Rigsrevisionen kan konstatere, at samarbejdsaftalen mellem Geodatastyrelsen og Grønlands selvstyre om levering af søkort er under genforhandling. Det skyldes, at produktionsmålet for 2018 på grund af udflytningen til Nørresundby ikke kan nås. Rigsrevisionen vil fortsat følge Energi-, Forsynings- og Klimaministeriets arbejde med at producere de 41 resterende søkort, herunder genetableringen af produktionssystemet efter udflytningen.

Forsvarsministerens kontrol med skibe i grønlandske farvande

24. Statsrevisorerne fandt, at Forsvarets indsats med at overvåge havmiljøet og håndhæve havmiljøanordningen i Grønland har været utilstrækkelig. Statsrevisorerne kritiserede, at Forsvaret siden havmiljøanordningen trådte i kraft i 2004 ikke har kontrolleret, om reglerne blev overholdt, fx via forebyggende kontrol med, om skibe overholder reglerne for transport med forurenende stoffer.

25. Forsvarsministeren oplyste i sin redegørelse til beretningen, at der fra september 2013 var indført forebyggende kontrol af skibe i grønlandske farvande ved havmiljøanrån. Forsvarsministeriet har yderligere oplyst, at ved et havmiljøanrån bliver et handelsskib eller et fiskeskib i grønlandske farvande, der er større end 150 bruttotons, kontakttet af Arktisk Kommandos skibe eller fly. Rigsrevisionen ville følge forsvarsministerens kontrol med skibe i grønlandske farvande ved at gennemføre havmiljøanrån.

Havmiljøanordningen

Havmiljøet i Grønlands eksklusive økonomiske zone reguleres af anordning nr. 1035 af 22. oktober 2004 om ikrafttræden for Grønland af lov om beskyttelse af havmiljøet. Anordningen kaldes havmiljøanordningen.

26. I Forsvarskommandoens (nu Værnsfælles Kommando) resultatkontrakt for 2014 fremgik det, at der skulle gennemføres havmiljøanrån af 5 % af alle handels- og fiskeskibe (inkl. tankskibe og krydstogtskibe) over 150 bruttotons i grønlandske farvande. Værnsfælles Kommando har siden da i sin resultatkontrakt for både 2015 og 2016 opjusteret dette mål til 20 %.

I 2015 var Værnsfælles Kommando ikke i stand til at leve op til målet, idet man kun gennemførte havmiljøanrån af 12 % af alle handels- og fiskeskibe (128 ud af 1.034). Forsvarsministeriet har oplyst, at den manglende opfyldelse skyldtes, at miljøovervågning som opgave i 2015 blev gennemført som delelement og i forbindelse med Forsvarets farvandsovervågning og suverænitets håndhævelse. Derfor afhang miljøovervågningen af prioriteringer relateret til netop disse opgaver. Denne afhængighed bevirkede, at enhedernes patruljeområder ikke indeholdt tilstrækkelig maritim trafik, og som følge deraf kunne målet for havmiljøanrån ikke opfyldes. Derfor lader Værnsfælles Kommando nu som supplement den vagthavende officer gennemføre havmiljøanrån over radio fra land. Den vagthavende officer kan dermed sikre en større dækningsgrad og mulighed for at anråde skibe, der grundet ansvarsrådets udstrækning ikke ville blive anråbt.

I de 7 første måneder af 2016 har Værnsfælles Kommando gennemført 99 havmiljøanrån, og Forsvarsministeriet forventer, at målsætningen på 20 % kan nås. Ministeriet har oplyst, at det løbende vil vurdere, om en yderligere opjustering af målet vil være realistisk.

27. Forsvarsministeriet har oplyst, at Arktisk Kommandos havmiljøsektion løbende evaluerer udvælgelsen af mål for anrånene, så mål, der repræsenterer en forøget fare i relation til havmiljøet, udpeges med en højere prioritet. Fx prioriteres en olietanker eller et skib, der fremdrives ved anvendelse af heavy fuel, højt. Den egentlige procedure for udvælgelse af risikofyldte skibe til anrån er under udarbejdelse, og ministeriets havmiljørisikoreport fra april 2016 er ved at blive implementeret, så de miljømæssigt mest følsomme områder på sigt vil blive prioriteret. Ministeriet har oplyst, at prioriteringen af miljøanrån i højere grad skal afspejles i målsætningen fremadrettet for derigennem at skabe en mere risikobaseret tilgang til gennemførelsen af miljøanrån.

28. Rigsrevisionen finder det tilfredsstillende, at Forsvarsministeriet har iværksat forebyggende miljøanrån af skibe. Rigsrevisionen konstaterer, at ministeriet løbende arbejder med at fokusere indsatsen mod de skibe, der indebærer størst risici for mennesker og miljø, og er enig i, at dette fremadrettet bør afspejles i målsætningen i resultatkontrakten. Rigsrevisionen vil fortsat følge Forsvarsministeriets målfastsættelse og målopfyldelse.

Forsvarsministerens initiativer på SAR-området og bekæmpelse af havmiljøforurening

29. Statsrevisorerne kritiserede, at Forsvaret ikke havde vurderet risikoen for forurening af havmiljøet i rigsfællesskabets dele af Arktis, og at Forsvaret ikke havde sikret tilstrækkeligt uddannet personel og udstyr til at varetage kontrolopgaven.

Statsrevisorerne fandt det særligt væsentligt, at Forsvaret sikrer, at det udstyr, der er placeret i Danmark, og som skal anvendes i Arktis til SAR og til bekæmpelse af forurening af havmiljøet, er egnet til arktiske forhold.

30. Forsvarsministeren oplyste i sin redegørelse til beretningen, at havmiljø ville indgå i en analyse af Forsvarsministeriets opgaveløsning i Arktis, der også ville omfatte en vurdering af udstyret til bekæmpelse af forurening i arktiske forhold, herunder placeringen af udstyret og reaktionstiden for at få udstyret til ulykkesstedet. Ministeren oplyste også, at der sideløbende ville blive udført en risikoanalyse for havmiljøet i Grønland. Begge analyser forventedes afsluttet inden udgangen af 2014. Ministeren oplyste endvidere, at udvalgt personale havde gennemført supplerende uddannelse, og at der fremadrettet ville være uddannede havmiljøspecialister tilknyttet alle Forsvarets skibe i Arktis.

Havmiljøanrån er Forsvarets mulighed for at kalde et skib op og indhente oplysninger om skibet, herunder dets last og oliejournal.

Forsvarets enheder må som udgangspunkt ikke borde et skib. Forsvarets enheder kan dog borde et skib, hvis det er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe fx ulovlig olie- eller kemikalieforurening af havet.

31. I forbindelse med denne opfølgning har Forsvarsministeriet oplyst, at en række af personalet knyttet til Forsvarets skibe nu har gennemgået et maritimt miljøkursus, så de kan fungere som havmiljøspecialister. I hver besætning er der således 1-2 havmiljøspecialister. Ministeriet har oplyst, at uddannelsen gør specialisterne i stand til at udføre miljømæssige boardinger (ransagning og beredskabsmæssig undersøgelse) og til at kunne sikre beviser tilvejebragt med henblik på iværksættelse af retslige tiltag.

32. Forsvarsministeriet har i 2016 færdiggjort 3 analyser, der skal hjælpe ministeriet med at dimensionere indsatsen og udstyret fremadrettet. Analyserne er beskrevet i *Aftale om forsvarsområdet 2013-2017*. Det drejer sig om:

- Forsvarsministeriets arktiske analyse, der er en analyse vedrørende styrkelse af Forsvarsministeriets opgaveløsning i Arktis
- havmiljørisikoanalysen, der er en risikoanalyse af havmiljøområdet i og omkring Grønland
- tilkøbsanalysen til havmiljørisikoanalysen, der er en analyse af beredskabsmæssige og risikoreducerende forhold.

Alle 3 analyser er ad flere omgange blevet udskudt. De 2 førstnævnte havde oprindeligt termin ved udgangen af 2014. Forsinkelserne skyldes bl.a. valget i Grønland i november 2014, valget i Danmark i maj 2015 samt omfanget af arbejdet og karakteren af høringssvarene.

Analyserne er forelagt forsvarsforligskredsen, men Forsvarsministeriet arbejder fortsat på et oplæg til nyt havmiljøberedskab i Grønland. Implementeringen af de konkrete anbefalinger afventer således ministeriets oplæg og de politiske forhandlinger. Ministeriet har oplyst, at arbejdet med oplægget er under forberedelse.

33. Rigsrevisionen finder det tilfredsstillende, at Forsvarsministeriet har uddannet havmiljøspecialister som er del af besætningen på Forsvarets skibe. Rigsrevisionen konstaterer, at ministeriets fremtidige opgaveløsning og havmiljøberedskab tager udgangspunkt i et analysearbejde, der er forsinket. Rigsrevisionen vil fortsat følge Forsvarsministeriets arbejde med at styrke opgaveløsningen og havmiljøberedskabet i Arktis.

Miljø- og fødevareministerens opdatering af retsgrundlaget for havmiljøet

34. Statsrevisorerne fandt det i kraft af de ændrede risici særligt væsentligt, at de danske myndigheder styrkede de forebyggende indsatser.

35. Miljøministeren oplyste i sin redegørelse til beretningen, at ministeriet ville i gang med at vurdere, om der var behov for ændringer i retsgrundlaget for beskyttelse af havmiljøet i Grønland. Der blev i den forbindelse igangsat et arbejde med at afklare myndighedskompetencerne i relation til havmiljøområdet i Grønland. Rigsrevisionen ville derfor følge udviklingen i miljøministerens (nu miljø- og fødevareministerens) vurdering af behovet for opdatering af retsgrundlaget for beskyttelse af havmiljøet. Rigsrevisionen forventede i den sammenhæng, at miljøministeren sammen med forsvarsministeren vurderede, om opfølgningen på havmiljøanordningen kunne styrkes.

Opdatering af retsgrundlaget

36. Miljø- og Fødevareministeriet har oplyst, at arbejdet med at afklare myndighedskompetencerne blev foretaget af en arbejdsgruppe bestående af Miljøministeriet, Forsvarsministeriet, Statsministeriet og Klima-, Energi- og Bygningsministeriet. Resultaterne blev forelagt de grønlandske myndigheder, som var enige i konklusionerne.

37. Miljø- og Fødevarerministeriet har oplyst, at Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning sideløbende har vurderet behovet for en revision af retsgrundlaget for beskyttelse af havmiljøet i Grønland. Som resultat heraf har ministeriet udarbejdet et lovudkast om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Lovforslaget skal erstatte den nuværende havmiljøanordning, som satte den daværende danske lov om beskyttelse af havmiljøet i kraft for Grønland. Det kan således blive den første selvstændige lov for regulering af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Ministeriet har oplyst, at lovforslaget i 2015 er udarbejdet i tæt dialog med de grønlandske myndigheder, bl.a. for at sikre mest mulig overensstemmelse med de grønlandske havmiljøregler inden for søterritoriet. Lovforslaget har efterfølgende i foråret 2016 været i høring, bl.a. hos de grønlandske myndigheder. Ministeriet har også oplyst, at lovforslaget er udarbejdet i tæt samarbejde med Forsvarsministeriet.

38. Rigsrevisionen har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at særligt lovforslagets bemærkninger opdaterer retsgrundlaget, fx i forhold til internationale konventioner og Grønlands overtagelse af råstofområdet. Derudover tydeliggør lovforslagets bemærkninger de forskellige opgaver og kompetencer, som pålægges henholdsvis Miljø- og Fødevarerministeriet og Forsvarsministeriet. Fx indskrives miljø- og fødevarerministerens hjemmel til at foretage indgreb i en selvstændig bestemmelse, og at Naalakkersuisut vil kunne bemyndiges beføjelser af Forsvarsministeren.

39. Lovforslaget er udformet som en rammelov, der giver miljø- og fødevarerministeren bemyndigelse til at fastsætte yderligere regler via bekendtgørelser. Dermed vil fremtidige internationale regler som udgangspunkt kunne blive implementeret på en enkel måde.

Styrkelse af opfølgningen på havmiljøanordningen

40. Lovforslaget indeholder regler om behandling af skibes ballastvand, som har til formål at hindre og begrænse indførelsen af invasive arter. Som noget nyt foreslås det også at indføre en 5-årig forældelsesfrist for visse overtrædelser af lovforslaget, fordi der kan ske skjulte overtrædelser, fx ulovlig udledning af olie, hvor overtrædelserne først opdages på et senere tidspunkt. 5 år svarer til den gældende forældelsesregel i den danske havmiljølov og er en forenkling af de almindelige påtalefrister efter den grønlandske lov, som enten er 2 år eller afhængigt af en konkret vurdering.

41. Miljø- og Fødevarerministeriet har oplyst, at der ved lovforslagets udarbejdelse er sket en gennemgang af lovforslagets regler om tilsyn og miljøberedskab. Og det er fortsat miljø- og fødevarerministeren og forsvarsministeren, der fører tilsyn med overholdelsen af lovforslaget. Forsvarsministeren har ansvaret for bekæmpelse af olie- og kemikaliefurening i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

42. Miljø- og Fødevarerministeriet har oplyst, at det er aftalt med de grønlandske myndigheder først at behandle lovforslaget i Inatsisartut inden 1. behandling i Folketinget i 2017. Hvis lovforslaget godkendes, kan det derfor træde i kraft den 1. januar 2018.

43. Rigsrevisionen finder Miljø- og Fødevarerministeriets initiativ til opdatering af retsgrundlaget for beskyttelse af havmiljøet tilfredsstillende. Vi kan konstatere, at ministeriet har foretaget en gennemgang af reglerne om tilsyn og miljøberedskab, og at ansvaret nu er klarere beskrevet. Rigsrevisionen vil følge vedtagelsen af loven.

Grønlands eksklusive økonomiske zone udgør området fra 3 til 200 sømil fra land. I denne zone har Grønland eksklusiv ret til at efterforske og udnytte de naturlige resurser i havet og på havbunden og dens undergrund samt ret til enhver anden økonomisk udnyttelse.

Naalakkersuisut er Grønlands regering.

Inatsisartut er Grønlands parlament.