



Den 19. oktober 2016

Høringsnotat

Udkast til lovforslag om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om miljøbeskyttelse og lov om sikkerhed til søs (Implementering af dele af Hong Kong-konventionen)

Lovforslaget blev i udkast sendt i ekstern høring den 6. september 2016 med frist for afgivelse af høringssvar den 14. oktober 2016.

Miljø- og Fødevarerministeriet har modtaget høringssvar fra 6 organisationer og 3 grønlandske myndigheder.

Følgende høringssvar har fremsendt bemærkninger til udkastet: Danske Maritime, Danmarks Rederiforening og Dyrenes Beskyttelse.

Følgende har oplyst, at de ingen bemærkninger har til udkastet: Råstofdepartementet (Grønland), Kommune Kujalleq (Grønland), Departementet for Natur, Miljø og Energi (Grønland), Søfartens Ledere, Dansk Bilbrancheråd og Danske Vandværker.

Høringssvarene har berørt følgende punkter:

1. Rækkevidden af den foreslåede § 39 c til miljøbeskyttelsesloven
2. Afklaring af forståelsen af den foreslåede § 42 b til havmiljøloven
3. Afklaring af forståelsen af den foreslåede § 63 d til havmiljøloven

I det følgende gennemgås de væsentligste høringssvar. Miljø- og Fødevarerministeriets kommentarer hertil er anført i kursiv. Høringssvarene er kun gengivet i hovedtræk. For detaljerede oplysninger om svarenes indhold henvises der til de fremsendte høringssvar, jf. vedlagte bilag.

Udover de ændringer, som høringssvarene har afstedkommet, er der også sket strukturelle ændringer samt præciseringer af lovforslaget, dog uden at dette har medført indholdsmæssige ændringer.

Bemærkninger til udkastet:

Indledningsvist kan det anføres, at Danmarks Rederiforening og Dyrenes Beskyttelse og Danske Maritime støtter lovforslaget.

Ad 1: Rækkevidden af den foreslåede § 39 c til miljøbeskyttelsesloven

Danske Maritime lægger ved implementering af konventionens bestemmelser i dansk lovgivning vægt på, at danske industrivirksomheder, herunder skibsophugningsvirksomheder, ikke pålægges ekstrakrav, herunder i form af administrative byrder, udover hvad der allerede er direkte gældende i Danmark i medfør af EU's skibsophugningsforordning, eller hvad der er pålagt i medfør af konventionsteksten. **Danske Maritime** har noteret sig, at miljø- og fødevarerministeren kun kan fastsætte supplerende danske regler i forhold til skibsophugningsvirksomheder, der er nødvendiggjort

af konventionen, herunder konventionens forskellige forskrifter. **Danske Maritime** forventer derfor, at danske virksomheder undgår at blive pålagt ekstra byrder f.eks. i form af oversættelse af de dokumenter, der kræves udarbejdet i forbindelse med rapportering til såvel danske myndigheder som andre flagstater. **Danske Maritime** bemærker endvidere til den foreslåede § 39 c til miljøbeskyttelsesloven at bemyndigelsen er til "i nødvendigt omfang" at fastsætte regler, og at det af bemærkningerne fremgår, hvilke regler der tænkes på og at det bekræftes at bemyndigelsen kun kan anvendes til at fastsætte regler der er nødvendiggjort af konventionen. **Danske Maritime** synes dog at bemyndigelsen på grund af sin formulering forekommer noget videre end dette og **Danske Maritime** er bekymret for, at det kan føre til regler for danske ophugningsanlæg, der afviger fra de regler der gælder i andre lande.

Miljø- og Fødevarerministeriets bemærkninger

Den skibsspecifikke skibsofhugningsplan skal oversættes til engelsk, fransk eller spansk, hvis flagstatens administration ønsker det. Dette fremgår både af konventionen og forordningen, og er det eneste oversættelseskrav i konventionen (og forordningen) for skibsofhugningsvirksomheder. Eftersom oversættelseskravet allerede er gennemført med forordningen, vil der ikke være behov for at fastsætte nationale regler om det også.

Det vil blive præciseret i lovforslaget, at hjemlen ikke kan anvendes til at fastsætte krav om, at skibsofhugningsvirksomheder skal oversætte dokumenter, der kræves udarbejdet i forbindelse med rapportering til såvel danske myndigheder, andre flagstater eller IMO.

Det fremgår af de specielle bemærkninger i lovforslaget, at der kun kan fastættes supplerende regler, der er nødvendiggjort af konventionen. Derved kan bemyndigelsen ikke også anvendes til at opfylde andre internationale aftaler.

Ad 2: Afklaring af forståelsen af den foreslåede § 42 b til havmiljøloven

Danske Maritime anfører, at ordet 'advare' er overtaget fra konventionen, men at det i sammenhængen ikke er tydeligt, om det er skibet, der kan blive advaret (om at det kan blive udsat for et fremtidigt forbud) eller om andre kyst- eller havnestater kan advares om, at skibet overtræder kravene.

Miljø- og Fødevarerministeriets bemærkninger

Det er i høringsperioden blevet afdækket, at "advare" skal forstås som en indskærpelse (et lovliggørelsespåbud). Indgrebet er rettet mod skibet. I havmiljølovens §§ 45 b og 45 d har tilsynsmyndigheden allerede pligt til at foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, og meddele den ansvarlige, at det ulovlige skal bringes til ophør. Der vil derfor ikke være behov for yderligere implementering af dette begreb. Dette vil blive præciseret i lovforslaget.

Ad 3: Afklaring af forståelsen af den foreslåede § 63 d til havmiljøloven

Danske Maritime anfører, at selvom den foreslåede § 63, stk. 1, hjemler tilbageholdelse ved manglende certifikater er det sammenholdt med stk. 2 ikke utvivlsomt om skibet kan tilbageholdes med henblik på at tilvejebringe certifikatet, eller om det alene kan tilbageholdes indtil en eventuel bøde er betalt. **Danske Maritime** anfører endvidere, at det på tilsvarende måde ikke er tydeligt om 'tilbageholdelse' af dokumenter kan ske med andet formål end at inddrive en bøde, hvilket Danske Maritime mener kunne være relevant, hvis skibet er på vej til ophugning, men ikke har en fortegnelse om bord, fordi det næppe vil være hensigtsmæssigt at blot indkassere en bøde og lade skibet fortsætte til ophugning.

Miljø- og Fødevarerministeriets bemærkninger

Tilbageholdelse, efter den foreslåede § 63 d til havmiljøloven, kan kun ske, indtil bøde m.v. er betalt. Hvis bøde er betalt kan skibet ikke længere tilbageholdes efter denne bestemmelse, selvom det endnu ikke har fået et certifikat. Hvis skibet fortsat skal tilbageholdes, skal det ske med hjemmel i den foreslåede § 42 b.

Dette vil blive præciseret i lovforslaget.