

Lovforslag nr. L 205. Fremsat den 24. februar 1993 af miljøministeren (Svend Auken)

## Forslag

til

### Lov om beskyttelse af havmiljøet

#### Kapitel 1

##### *Formål m.v.*

§ 1. Loven skal medvirke til at værne natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet.

*Stk. 2.* Med denne lov tilsigtes at forebygge og begrænse forurening af miljøet, herunder særligt havmiljøet, fra skibe, luftfartøjer og bevægelige eller fastanbragte platforme med faste, flydende, luftformige eller andre stoffer, der kan

- 1) bringe menneskets sundhed i fare,
- 2) skade de levende ressourcer og livet i havet,
- 3) være til gene for den retmæssige udnyttelse af havet, eller
- 4) forringe rekreative værdier.

*Stk. 3.* Loven skal endvidere sikre opretholdelsen af et beredskab til indsats mod forurening på havet, på kyster og i havne.

§ 2. Loven omfatter følgende skibe, luftfartøjer og platforme:

- 1) danske skibe og skibe, der befinder sig på dansk søterritorium,
- 2) danske luftfartøjer og luftfartøjer, der befinder sig på eller over dansk søterritorium,
- 3) danske platforme og platforme, der befinder sig på dansk søterritorium eller på dansk kontinentalsokkelområde og
- 4) udenlandske skibe, der befinder sig uden for dansk søterritorium, i det omfang det er foreneligt med international ret.

*Stk. 2.* Loven omfatter ikke orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, så

længe skibet udelukkende benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste.

*Stk. 3.* Skibe, der udelukkende benyttes til fritidsformål (lystfartøjer) er ikke omfattet af bestemmelserne i § 20, stk. 1, og kapitel 12. Ved anvendelsen af beføjelserne i kapitlerne 2, 6, 7 og 10 kan miljøministeren dog fastsætte særlige regler for lystfartøjer.

§ 3. Ved lovens administration, herunder ved anvendelsen af lovens bemyndigelser, skal der lægges vægt på, hvad der er opnåeligt ved anvendelse af den mindst forurenende teknologi, herunder mindre forurenende råvarer, processer og anlæg og de bedst muligt forureningsbegrænsende foranstaltninger. Ved denne vurdering skal der lægges særlig vægt på en forebyggende indsats gennem anvendelse af renere teknologi.

*Stk. 2.* Ved bedømmelsen af omfanget og arten af foranstaltninger til forebyggelse og imødegåelse af forurening skal der lægges vægt på

- 1) de ydre omgivers beskaffenhed og forureningens sandsynlige indvirkning på disse og
- 2) hele det kredsløb, som stoffer og materialer gennemløber, med henblik på at begrænse spild af ressourcer mest muligt.

§ 4. Ved »udtømning« forstår i denne lov enhver udledning, udflydning eller bortskaffelse i havet af stoffer eller materialer, der stammer fra den normale drift af skibe eller bevægelige eller fast anbragte platforme.

*Stk. 2.* Ved »dumpning« forstår i denne lov enhver bortskaffelse i havet – som ikke er udtømning – af stoffer eller materialer fra eller

sammen med skibe, fly eller bevægelige eller fast anbragte platforme og enhver bortskaffelse i havet af skibe, fly eller bevægelige eller fastanbragte platforme, herunder enhver udledning, udflydning eller bortskaffelse af stoffer eller materialer, der er bragt om bord eller transporteres med henblik på bortskaffelse eller stammer fra behandling af stoffer eller materialer, der er bragt om bord eller transporteres med henblik på bortskaffelse.

*Stk. 3.* Som udtømning eller dumpning anses ikke:

- 1) anbringelse i havet af stoffer eller materialer, hvis anbringelse sker med andet formål end bortskaffelse,
- 2) udledning i havet af stoffer eller materialer, der er en direkte følge af undersøgelse eller udnyttelse af undersøiske mineralforekomster, jf. kapitel 10, og
- 3) efterladelse på eller i havbunden af platforme og andre anlæg til brug i forbindelse med efterforskning og indvinding af råstoffer i undergrunden, rørledninger og andre anlæg til transport af sådanne råstoffer samt vindkraftanlæg på søterritoriet, disses fundamenter og tilhørende ledningsanlæg.

*Stk. 4.* Ved »afbrænding« forstås i denne lov enhver bortskaffelse på havet ved hjælp af termisk destruktion.

§ 5. Ved »Østersøområdet« forstås i denne lov Østersøen, Den botniske Bugt, Den finske Bugt, Sundet, Bælterne samt Kattegat indtil breddeparallellen 57°44,8'N gennem Skagen.

*Stk. 2.* Ved »Nordsøområdet« forstås den egentlige Nordsø samt andre havområder inden for følgende grænser:

- a) Nordsøen syd for den 62. nordlige breddegrad og øst for meridianen 4° V.
- b) Skagerrak, afgrænset i syd af breddeparallellen 57°44,8'N gennem Skagen.
- c) Den engelske Kanal og adgangsvejene her til øst for meridianen 5° V. og nord for breddeparallellen 48°30'N.

§ 6. Ved »nærmeste kyst« forstås i denne lov den basislinie, hvorfra det ydre territorialfarvand er fastlagt i overensstemmelse med international ret.

*Stk. 2.* Miljøministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler om, hvad der i nærmere angivne havområder forstås ved »nærmeste kyst«.

§ 7. Miljøministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler bestemme, at et havområde er et »særligt havområde«.

§ 8. Inden miljøministeren fastsætter regler i medfør af loven forhandler ministeren med de nærmest interesserede landsomfattende erhvervs- og miljøorganisationer, de kommunale organisationer og andre berørte statslige myndigheder, herunder industriministeren, energiministeren og trafikministeren.

## Kapitel 2

### Olie

§ 9. Ved »olie« forstås i denne lov enhver form for mineralolie og blandinger heraf, herunder råolie, naturgaskondensat, olieslam og olieaffald, samt brændselolie og alle andre raffinerede produkter bortset fra petrokemikalier, der er klassificerede i henhold til § 14.

*Stk. 2.* Ved »olietankskib« forstås et skib, der er indrettet til at transportere, eller som transporterer olie i bulk.

§ 10. Ethvert olietankskib på 150 BRT og derover, andre skibe på 400 BRT og derover, som anvender olie som brændstof, samt platforme, skal føre en oliejournal.

*Stk. 2.* Miljøministeren fastsætter nærmere regler for oliejournalens førelse og indretning.

*Stk. 3.* Oliejournalen skal forevises kompetent myndighed mod forlangende.

§ 11. På dansk søterritorium må udtømning af olie ikke finde sted.

*Stk. 2.* Uden for dansk søterritorium må udtømning af olie kun finde sted i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af stk. 3.

*Stk. 3.* Miljøministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte nærmere regler om udtømning af olie og olieholdigt ballastvand uden for dansk søterritorium fra olietankskibe, andre skibe og platforme. Ministeren kan herunder bestemme, hvor udtømning må finde sted, hvordan udtømningen skal foregå, herunder at den skal ske under anvendelse af godkendte systemer samt hvilke mængder, der må udtømmes, herunder udtømningshastighed.

### Kapitel 3

#### *Flydende stoffer, som transporteres i bulk*

§ 12. Ved »flydende stoffer« forstås i denne lov stoffer, hvis damptryk ikke overstiger 2,8 kp/cm<sup>2</sup> ved en temperatur på 37,8° C.

§ 13. På dansk søterritorium må udtømning af flydende stoffer, som transporteres i bulk, bortset fra vand, ikke finde sted.

*Stk. 2.* Uden for dansk søterritorium må udtømning af de af stk. 1 omfattede stoffer kun finde sted i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i medfør af § 14.

§ 14. Miljøministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om klassifikation af flydende stoffer, som transporteres i bulk, samt regler om, at stoffer, der er klassificerede som skadelige, ikke må udtømmes eller kun kan udtømmes på særlige betingelser. Miljøministeren udfærdiger en fortegnelse over klassificerede stoffer.

§ 15. Flydende stoffer, bortset fra olie, der ikke er optaget på den i medfør af § 14 udfærdigede fortegnelse, skal, forinden de transporteres i bulk til eller fra dansk havn, midlertidigt klassificeres af miljøministeren.

§ 16. Skibe, der er indrettet til eller som transporterer flydende stoffer i bulk (kemikalietankskibe), skal føre en journal for flydende stoffer, der i henhold til §§ 14 og 15 er klassificerede som skadelige.

*Stk. 2.* Miljøministeren fastsætter nærmere regler for journalens førelse og indretning.

*Stk. 3.* Journalen skal forevises kompetent myndighed mod forlangende.

§ 17. Miljøministeren kan fastsætte regler om losning og udtømning af tankskyllevand og om kontrol med overholdelse af bestemmelserne, herunder om udpegning og bemyndigelse af personer, der skal udføre kontrollen.

### Kapitel 4

#### *Stoffer og materialer i emballeret form, containere m.v.*

§ 18. Miljøministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte nærmere regler eller træffe bestemmelse om transport af stoffer og materialer i emballeret form, containere

m.v., herunder regler om varsling og pligt til at afgive oplysninger om lastens indhold.

### Kapitel 5

#### *Faste stoffer, som transporteres i bulk*

§ 19. Miljøministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om klassificering af faste stoffer, som transporteres i bulk, samt regler om, at stoffer, der er skadelige, ikke må udtømmes eller kun udtømmes på særlige betingelser. Miljøministeren kan udfærdige en fortegnelse over klassificerede stoffer.

### Kapitel 6

#### *Kloakspildevand*

§ 20. På dansk søterritorium og i Østersøområdet må udtømning af kloakspildevand (afløbsstoffer eller andet affald fra toiletter, hospitalsrum samt fra rum, hvori der findes levende dyr) kun finde sted, såfremt

- 1) udtømningen foretages under anvendelse af et godkendt anlæg til behandling af kloakspildevand, og spildevandet ved udløbet fra anlægget ikke frembringer synlige spor i havet,
- 2) spildevandet er findelt og desinficeret i et godkendt anlæg, og udtømningen sker i en afstand af mindst 4 sømil fra nærmeste kyst, eller
- 3) udtømningen foretages i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst. Foretages udtømning fra en tank til opsamling og opbevaring af kloakspildevand, skal skibets eller platformens fart endvidere være mindst 4 knob, og udtømningen skal ske med moderat udløbshastighed.

*Stk. 2.* Miljøministeren kan fastsætte særlige regler om udtømning af kloakspildevand i de i stk. 1 nævnte havområder, herunder forbud mod udtømning i havne, bugter, fjorde og lign. områder eller forbud mod udtømning fra bestemte skibe.

*Stk. 3.* Miljøministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte regler om udtømning af kloakspildevand uden for dansk søterritorium.

## Kapitel 7

### Affald

§ 21. På dansk søterritorium må udtømning af affald, bortset fra frisk fisk og dele deraf, ikke finde sted.

§ 22. I Østersøområdet og Nordsøområdet må levnedsmiddelaffald kun udtømmes, såfremt udtømningen sker mindst 12 sømil fra nærmeste kyst.

Stk. 2. Miljøministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om udtømning af levnedsmiddelaffald uden for dansk søterritorium, Østersøområdet og Nordsøområdet.

Stk. 3. Miljøministeren kan fastsætte særlige regler om bortskaffelse af levnedsmiddelaffald fra platforme og fra skibe, der er beliggende inden for en afstand af 500 m fra en platform.

§ 23. I Østersøområdet og Nordsøområdet må udtømning af affald, bortset fra levnedsmiddelaffald, ikke finde sted.

Stk. 2. Miljøministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om udtømning af affald, der ikke er levnedsmiddelaffald, uden for dansk søterritorium, Østersøområdet og Nordsøområdet.

## Kapitel 8

### Modtageanlæg

§ 24. Miljøministeren kan efter forhandling med trafikministeren fastsætte regler og træffe bestemmelse om oprettelse og indretning af anlæg til modtagelse af rester af olie og skadelige flydende stoffer og kloakspildevand samt affald i havne. Det kan i den forbindelse pålægges bunkringsvirksomheder, virksomheder, som foretager afskibning eller modtagelse af olie eller af skadelige flydende stoffer samt skibsreparationsvirksomheder at etablere modtageanlæg for olie- eller kemikalieblandet ballast- og tankskyllevand.

## Kapitel 9

### Dumping

§ 25. Dumpning af stoffer eller materialer må ikke finde sted, bortset fra dumpning af optaget havbundsmateriale.

Stk. 2. Det er ikke tilladt med henblik på dumpning, bortset fra dumpning af havbunds-

materialer, at overlade stoffer eller materialer til transport eller at transportere eller indlaste dem.

§ 26. Amtsrådet (i Københavns Kommune kommunalbestyrelsen) meddeler tilladelse til og fører tilsyn med dumpning af optaget havbundsmateriale.

Stk. 2. I vurderingen af en ansøgning om tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale skal indgå de forhold og hensyn, der er anført i bilag 1.

Stk. 3. Der må kun meddeles tilladelse til dumpning af havbundsmateriale, såfremt havbundsmaterialet vurderes at indeholde uvæsentlige mængder og koncentrationer af de i bilag 2 nævnte stoffer og materialer og såfremt disse ikke er tilført havbundsmaterialet med henblik på bortskaffelse.

Stk. 4. Til brug for den i stk. 2 og 3 nævnte vurdering kan amtsrådet stille krav om, at ansøgeren for egen regning lader foretage analyser af havbundsmaterialet.

§ 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 samt tilladelsens udløbsdato. Endvidere kan der i tilladelsen stilles vilkår om bl.a. fremgangsmåden, herunder om optagning og udlægning, tilsyns- og sikkerhedsforanstaltninger samt indberetning. Ved anden bortskaffelse af havbundsmateriale end dumpning kan der fastsættes vilkår om optagningsmetode.

§ 28. Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om tilladelsesordningen for dumpning af havbundsmateriale, herunder om ansøgningsindhold, om prøveudtagning og analyser af havbundsmateriale og om amtsrådets vurdering og behandling af sager efter § 26, herunder om bindende høring af andre offentlige myndigheder.

Stk. 2. Miljøministeren kan beslutte at overtage amtsrådets beføjelser efter § 26 i sager, der har større betydning.

§ 29. Miljøministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, foretage ændringer i bilag 1-2.

## Kapitel 10

### *Anden forurening*

§ 30. Miljøministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om udledning i havet og anden bortskaffelse af stoffer og materialer, der stammer fra undersøgelse eller udnyttelse af undersøiske mineralforekomster, herunder kulbrinter.

*Stk. 2.* I regler udstedt i medfør af stk. 1 kan det bestemmes, at udledning eller anden bortskaffelse af bestemte stoffer ikke må finde sted, såfremt dette må antages at indebære en væsentlig risiko for forurening af omgivelserne.

§ 31. Afbrænding af stoffer eller materialer på havet må ikke finde sted.

*Stk. 2.* Det er ikke tilladt med henblik på afbrænding på havet at overlade stoffer eller materialer til transport eller at transportere og indlaste dem.

*Stk. 3.* Det i stk. 1, nævnte forbud omfatter ikke

- 1) bortskaffelse ved afbrænding af normaldriftsaffald fra skibe og platforme, og
- 2) bortskaffelse ved afbrænding af stoffer og materialer, der stammer fra undersøgelse eller udnyttelse af undersøiske mineralforekomster, jf. § 30.

*Stk. 4.* Miljøministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om bortskaffelse af normaldriftsaffald fra skibe og platforme ved afbrænding.

§ 32. Miljøministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om særlige foranstaltninger, herunder krav til brændstof, om bord i skibe eller på platforme med henblik på begrænsning af luftforurening.

§ 33. Miljøministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler. jf. lovens formål, til forebyggelse og begrænsning af forurening fra aktiviteter på havet, som ikke er omfattet af reglerne i kapitel 2-10.

## Kapitel 11.

### *Beredskab*

§ 34. Miljøministeren forestår i samarbejde med forsvaret, redningsberedskabet og andre myndigheder, ministeren bemyndiger dertil,

bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening af havet og de kystnære dele af søterritoriet.

§ 35. I tilfælde af olie- eller kemikalieforurening forestås sanering af kyststrækninger og bekæmpelse af forurening i havne af kommunalbestyrelsen.

*Stk. 2.* Kommunalbestyrelsen tilvejebringer en beredskabsplan for iværksættelse af sanering af kyststrækninger i tilfælde af væsentlige forureninger af kyster i kommunen og for bekæmpelse af forurening i havne i kommunen.

*Stk. 3.* Kommunalbestyrelsen kan pålægge havnebestyrelsen at udarbejde en beredskabsplan for bekæmpelse af forurening i havnen og at drage omsorg for, at det nødvendige materiale er til rådighed.

*Stk. 4.* Kommunalbestyrelsen underretter amtsrådet og miljøministeren om indholdet af beredskabsplanerne samt ændringer og tillæg til disse.

*Stk. 5.* Amtsrådet samordner de kommunale beredskabsplaner efter forhandling med de berørte kommuner og opstiller på grundlag af de kommunale beredskabsplaner et samlet beredskab samt forestår og koordinerer indsatsen i forbindelse med alvorlige og omfattende forureninger.

*Stk. 6.* I tilfælde af særligt alvorlige og omfattende forureninger kan miljøministeren bestemme, at sanering af kyststrækninger og bekæmpelse af forurening i havne skal ledes af miljøministeren.

§ 36. Miljøministeren udarbejder efter forhandling med de kommunale organisationer retningslinier for indholdet af beredskabsplanerne og træffer bestemmelse om, på hvilket tidspunkt planerne skal foreligge.

*Stk. 2.* Miljøministeren fastsætter efter forhandling med de statslige havnemyndigheder, de kommunale organisationer og havneorganisationerne regler om fordeling af udgifter til beredskab og bekæmpelses- og saneringsforanstaltninger mellem havnebestyrelsen, kommunalbestyrelsen, amtsrådet og staten.

§ 37. Ethvert olietankskib på 150 BRT og derover og alle øvrige skibe på 400 BRT og derover skal have en godkendt beredskabsplan for olieforureningsulykker, der sker på skibet.

*Stk. 2.* Miljøministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om beredskabsplaner for skibe over 150

BRT, som er indrettet til eller som transporter skadelige flydende stoffer i bulk.

*Stk. 3.* Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om de i stk. 1 og 2 nævnte beredskabsplaner, herunder at planerne skal godkendes, og at der kan stilles vilkår for sådanne godkendelser.

## Kapitel 12

### *Indberetning*

**§ 38.** Ejere, brugere og førere af samt lodser på skibe og ejere og brugere af og lodser på platforme samt den for platformen ansvarlige skal straks indberette til miljøministeren, såfremt der sker udtømmning eller dumpning, som er i strid med loven eller omfattes af § 58. Endvidere skal der straks ske indberetning ved enhver form for kollision eller grundstødning, eller såfremt der af andre grunde er fare for udtømmning.

*Stk. 2.* De i stk. 1 nævnte personer samt førere af luftfartøjer skal straks indberette til miljøministeren, såfremt der fra skibet, platformen eller luftfartøjet iagttages væsentligt spild af olie eller skadelige flydende stoffer.

*Stk. 3.* Havnebestyrelsen skal straks indberette til miljøministeren, såfremt der i havnen iagttages væsentligt spild af olie eller skadelige flydende stoffer, og der er fare for forurening af havet.

*Stk. 4.* I de i stk. 1-3 nævnte tilfælde skal de nævnte personer efter anmodning give miljøministeren eller den myndighed, ministeren bemyndiger dertil, alle oplysninger, som har betydning for iværksættelse af foranstaltninger for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet.

**§ 39.** Miljøministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte nærmere regler om den i § 38 nævnte indberetning og om indberetning af anden forurening af havet end den, der omfattes af § 38.

*Stk. 2.* I regler udstedt i medfør af stk. 1 kan det bestemmes, at der skal ske indberetning til de i henhold til internationale aftaler kompetente udenlandske myndigheder, såfremt skibet eller platformen befinder sig uden for dansk søterritorium.

**§ 40.** Miljøministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om indberetning af oplysninger om farligt

eller forurenende gods om bord i skibe og om etablering af en ordning for modtagelse, opbevaring og videresendelse af sådanne oplysninger.

**§ 41.** Miljøministeren kan fastsætte regler om, at forhandlere, importører, eksportører, befragtere og havnebestyrelser skal oplyse sammensætningen og mængden af de stoffer eller materialer, der ind- og udlastes i danske havne.

## Kapitel 13

### *Indgreb*

**§ 42.** Miljøministeren eller den myndighed, ministeren bemyndiger dertil, kan med behørig legitimation uden retskendelse foretage de undersøgelser af et skib eller en platform, der er nødvendige for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet, såfremt der fra skibet eller platformen er sket eller er fare for udtømmning eller udledning, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller som omfattes af § 58. Undersøgelsen må ikke medføre unødigt forsinkelse eller unødigt udgift for skibet eller platformen.

**§ 43.** Miljøministeren kan forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinier, 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 forbudet eller påbudet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet.

*Stk. 2.* Miljøministeren kan træffe foranstaltninger svarende til de i stk. 1 nævnte over for platforme.

*Stk. 3.* Miljøministeren kan træffe yderligere foranstaltninger end de i stk. 1 og 2 nævnte, såfremt dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre alvorlige skader for havmiljøet.

*Stk. 4.* Beslutning om forbud eller påbud efter stk. 1-3 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller den for platformen ansvarlige eller ejeren eller brugeren af skibet eller platformen skriftligt eller telegrafisk med oplysning om grunden til forbudet eller påbudet og i tilfælde af tilbageholdelse med oplysning

om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.

§ 44. Såfremt der 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 dette medfører udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, skal sådanne udgifter for alle rimelige forholdsgregler bæres af skibets eller platformens ejere.

Stk. 2. Miljøministeren kan pålægge ejeren af et skib eller en platform at stille sikkerhed for de i stk. 1 nævnte udgifter samt bestemme, at skibet eller platformen skal tilbageholdes, indtil sikkerhed er stillet. § 43, stk. 4, finder tilsvarende anvendelse.

## Kapitel 14

### Tilsyn

§ 45. Miljøministeren fører tilsyn med overholdelsen af bestemmelserne i denne lov og de forskrifter, der udstedes i henhold til loven.

Stk. 2. Miljøministeren eller den myndighed, ministeren bemyndiger dertil, har mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til et skib eller en platform, herunder til skibets eller platformens papirer, med henblik på at udøve tilsynsbeføjelsen efter stk. 1 og kan udtage prøver for at påse overholdelsen af loven og forskrifter, udstedt i henhold til loven. Tilsynet må ikke medføre unødigt forsinkelse eller unødigt udgift for skibet eller platformen.

Stk. 3. For så vidt angår udenlandske skibe og platforme, der er under passage af dansk søterritorium, kan beføjelserne i medfør af stk. 2 kun udøves, såfremt der foreligger begrundet mistanke om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov og forskrifter udstedt i henhold til loven.

§ 46. Miljøministeren kan fastsætte regler om inspektion af olietankskibes lasttanke til konstatering af, om mængden af ladningsrester er i overensstemmelse med oplysningerne om tidligere olielaster og udtømmninger. Det kan herunder bestemmes, at inspektion kan foretages uden retskendelse mod behørig legitimation.

§ 47. Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler for anvendelse af mærkningsmateriale i danske skibe og i udenlandske skibe i dansk

havn til sporing af udtømmninger, der ikke er tilladt i henhold til loven, eller af andre former for forurening.

## Kapitel 15

### Administrative bestemmelser og klage

§ 48. Miljøministeren kan bemyndige en under ministeriet oprettet styrelse eller tilsvarende institution eller andre statslige myndigheder til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt ministeren.

Stk. 2. Miljøministeren kan fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 1, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for ministeren.

§ 49. Afgørelser efter denne lov meddeles skriftligt til adressaten. Afgørelse om dumpning af optaget havbundsmateriale meddeles tillige klageberettigede personer, organisationer og myndigheder, jf. § 52, og de myndigheder, der i øvrigt har været inddraget i sagens behandling.

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

§ 50. Afgørelser, der kan påklages, skal oplyse datoen for klagefristens udløb og i øvrigt indeholde oplysning om

- 1) at afgørelsen kan påklages skriftligt samt til hvem, afgørelsen kan påklages,
- 2) at klage over afgørelser, der er truffet i medfør af § 26, skal indgives til den myndighed, der har truffet afgørelsen, mens afgørelser, der er truffet i medfør af § 43, skal indgives til Tilbageholdelsesnævnet, jf. § 51, stk. 3, og
- 3) at klage skal være modtaget senest ved klagefristens udløb.

§ 51. Amtsrådets eller i Københavns Kommune kommunalbestyrelsens afgørelser om dumpning af optaget havbundsmateriale, jf. § 26, kan påklages til miljøministeren.

Stk. 2. Klage efter stk. 1 sendes til den myndighed, der har truffet afgørelsen. Denne myndighed sender klagen til klagemyndigheden.

Stk. 3. Forbud eller påbud efter § 43 over for skibe og platforme kan påklages til det Tilbageholdelsesnævnet, der er nedsat i henhold til lov om skibes sikkerhed m.v. Tilbageholdelses-

nævnets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

*Stk. 4.* I forbindelse med behandling af en klagesag efter stk. 3, indhenter Tilbageholdelsesnævnet en udtalelse om sagen fra en af miljøministeren udpeget sagkyndig.

*Stk. 5.* Klage efter stk. 3 sendes til Tilbageholdelsesnævnet.

*Stk. 6.* Klager efter stk. 1 og 3 skal være indgivet inden 4 uger fra afgørelsens meddelelse. Når offentlig annoncering finder sted, jf. § 49, stk. 2, regnes klagefristen dog altid fra annonceringens dato.

*Stk. 7.* Hvis klagefristen udløber på en lørdag eller en helligdag, forlænges klagefristen til den følgende hverdag.

§ 52. Afgørelser efter § 26 kan påklages af

- 1) afgørelsens adressat,
- 2) enhver, der må antages at have en individuel væsentlig interesse i sagens udfald,
- 3) kommunalbestyrelsen,
- 4) embedslægeinstitutionen,
- 5) Danmarks Naturfredningsforening,
- 6) Forbrugerrådet,
- 7) Danmarks Havfiskeriforening,
- 8) Dansk Fiskeriforening,
- 9) Danmarks Sportsfiskerforbund,
- 10) Greenpeace, Danmark,
- 11) Dansk Ornitologisk Forening og
- 12) Foreningen af Danske Ral- og Sandsugere.

*Stk. 2.* Et forbud eller påbud efter § 43 kan påklages af afgørelsens adressat.

§ 53. En tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale må ikke udnyttes, før klagefristen er udløbet.

*Stk. 2.* En klage over en tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale har opsættende virkning, medmindre klagemyndigheden bestemmer andet. Hvis der indgives klage, skal den myndighed, der har meddelt tilladelsen, straks underrette ansøgeren herom.

## Kapitel 16

### *Andre bestemmelser*

§ 54. Udlledning i havet af stoffer eller materialer med henblik på videnskabelig forskning af forureningsbekæmpelse eller på at bekæmpe forurening af havet må ikke finde sted uden tilladelse fra miljøministeren. Uden for dansk søterritorium kan tilladelse tillige gives af de

kompetente myndigheder i en stat, der har tiltrådt konventionen om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet eller konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe.

*Stk. 2.* Tilladelse efter stk. 1, 1. pkt., kan kun gives i konkret foreliggende enkelttilfælde eller under særlige omstændigheder for en nærmere angivet periode. Tilladelsen skal angive, hvilke stoffer eller materialer, der omfattes af tilladelsen, den samlede mængde samt vilkår om opbevaring, udtagning af periodiske kontrolprøver og indberetning.

§ 55. Miljøministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af myndighedernes omkostninger ved administration og tilsyn i forbindelse med loven og til dækning af havnenes udgifter ved driften af modtageanlæg, jf. § 24.

§ 56. Såfremt der i denne lov eller i regler, der udstedes i medfør af denne lov, stilles krav om anvendelse af bestemte systemer og anlæg, skal disse være godkendt, for så vidt angår danske skibe af industriministeren eller den, som ministeren bemyndiger dertil, for så vidt angår danske platforme af energiministeren eller den, som ministeren bemyndiger dertil, for så vidt angår udenlandske skibe af kompetente myndigheder i en stat, der har tiltrådt konventionen om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet eller konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe.

§ 57. Tilladelser meddelt i henhold til denne lov eller en lov, der ophæves ved denne lov, kan til enhver tid ændres eller tilbagekaldes, når hensynet til beskyttelse af havmiljøet gør det fornødent.

§ 58. Bestemmelserne i kapitlerne 2-7 og 9-10 og forskrifter udstedt i medfør af disse finder ikke anvendelse,

- 1) når udtømmning, udledning eller dumpning sker for at redde menneskeliv eller af hensyn til skibes, luftfartøjers eller platformes sikkerhed, eller
- 2) når udflydning skyldes skade på skibet eller platformen, skade på skibets eller platformens udstyr eller uundgåelig lækage, forudsat at der, efter at skaden eller lækagen er blevet konstateret, er iagttaget alle rimelige forholdsregler for at undgå eller formindske udflydning, medmindre ejeren, bruge-



ren eller føreren af skibet eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste, eller ejeren, brugeren eller den for platformen ansvarlige eller andre, der udfører arbejde i platformens tjeneste, har handlet forsætligt eller burde have forudset skaden.

### Kapitel 17

#### *Straf, ikrafttræden og overgangsbestemmelser*

§ 59. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) overtræder § 10, stk. 1 og 3, § 11, stk. 1-2, § 13, § 16, stk. 1 og 3, § 20, stk. 1, § 21, § 22, stk. 1, § 23, stk. 1, § 25, § 31, stk. 1-2, § 37, stk. 1, § 53, stk. 1, og § 54, stk. 1,
- 2) undlader at indhente klassifikation efter § 15,
- 3) tilsidesætter vilkår efter § 27 og § 54, stk. 1,
- 4) undlader at foretage indberetning efter § 38, stk. 1-3, eller undlader at meddele oplysninger efter § 38, stk. 4,
- 5) undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter § 43, stk. 1-3,
- 6) modvirker undersøgelser efter § 42 eller tilsyn efter § 45, stk. 2-3, og
- 7) modvirker tilbageholdelse efter § 44, stk. 2.

Stk. 2. Straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

§ 60. For overtrædelse af § 11, stk. 1-2, § 13, § 25 og § 31, stk. 1, kan der pålægges skibets eller platformens ejer eller bruger bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes denne som forsætlig eller uagtsom. For sådant bødeansvar fastsættes ingen forvandlingsstraf.

§ 61. I regler, der udstedes i henhold til § 10, stk. 2, § 11, stk. 3, § 14, § 16, stk. 2, § 17, § 18, § 19, § 20, stk. 2-3, § 22, stk. 2-3, § 23, stk. 2, § 24, § 28, § 30, § 31, stk. 3, § 32, § 33, § 39, § 40, § 41, § 46 og § 47 kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 2.

§ 62. For overtrædelser, der begås af aktieselskaber, andelsselskaber, anpartsselskaber eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en kommune eller et kommunalt fællesskab, jf. § 60 i love om kommunernes styrelse, kan der pålægges staten, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

§ 63. Ransagning kan ske i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov og bestemmelser udstedt i medfør af loven i overensstemmelse med retsplejelovens regler herom.

Stk. 2. Indtræder strafansvar efter §§ 59-61, kan det pågældende skib eller den pågældende platform tilbageholdes af tilsynsmyndigheden eller af politiet på tilsynsmyndighedens vegne, indtil bøder og sagsomkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Sker dette ikke senest 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet.

§ 64. Loven træder i kraft 1. januar 1994, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Tidspunktet for ikrafttrædelsen af § 37 fastsættes af miljøministeren.

Stk. 3. Ved lovens ikrafttrædelse ophæves lov nr. 130 af 9. april 1980 om beskyttelse af havmiljøet.

§ 65. Regler, der er fastsat i henhold til den i § 64, stk. 3, nævnte lov, forbliver i kraft, indtil de afløses af regler fastsat i henhold til denne lov. Overtrædelse af reglerne straffes efter de hidtil gældende regler.

§ 66. Afgørelser truffet efter de regler, der er nævnt i § 64, stk. 3, og § 65, bevarer deres gyldighed, indtil der efter denne lov eller regler fastsat i henhold til denne lov træffes ny afgørelse. Overtrædelse af sådanne afgørelser straffes efter de hidtil gældende regler.

§ 67. Sager, der ved lovens ikrafttræden er under behandling, skal behandles efter de hidtil gældende regler.

§ 68. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, der følger af de særlige færøske og grønlandske forhold.

*Stk. 2.* For virksomhed omfattet af tilladelser til undersøgelse og udnyttelse af mineralske råstoffer i Grønland, herunder kulbrinter, varetages myndighedsbeføjelserne og -opgaverne i henhold til loven, bortset fra beføjelser til at fastsætte regler i henhold til loven, af energiministeren. Energiministeren kan som led i den samlede regulering og myndighedsbehandling af råstofaktiviteter i Grønland, jf. lov nr. 335 af 6. juni 1991 om mineralske råstoffer m.v. i Grønland (råstofloven) og lov om

kontinentalsoklen, jf. lovbekendtgørelse nr. 182 af 1. maj 1979, fravige bestemmelserne i loven eller regler udstedt i medfør heraf, hvor dette ikke strider mod internationale aftaler.

*Stk. 3.* Ved lovens ikraftsættelse for Grønland ophæves lov om foranstaltninger mod forurening af havet med olie, jf. lovbekendtgørelse nr. 134 af 28. marts 1978 og lov nr. 290 af 7. juni 1972 om foranstaltninger mod forurening af havet med andet end olie.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### Indledning

Da den gældende lov om beskyttelse af havmiljøet blev udformet i 1978-80 var et af hovedformålene at skabe grundlag for at implementere en række internationale konventioner i dansk ret, herunder især MARPOL-konventionen (konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe) for dermed at forbedre beskyttelsen af havmiljøet og sikre myndighedernes muligheder for at forhindre og bekæmpe forurening af havet. Samtidig samledes reglerne om beskyttelsen af havmiljøet i én lov.

Det var ligeledes et hovedsigte med havmiljøloven, at den over en årrække skulle sikre, at en række tekniske bestemmelser kunne gennemføres ved hjælp af bekendtgørelser i takt med udbygningen og detaljeringen af de internationale aftaler. Derfor kom loven til at indeholde en lang række bemyndigelser, hvoraf de fleste senere er udnyttet.

Siden vedtagelsen af den gældende havmiljølov er det internationale samarbejde omkring havforureningsspørgsmål fortsat og udbygget på en række områder, således at loven nu ikke længere på en række områder er helt tidssvarende, ligesom den på en række punkter ikke fuldt ud afspejler dansk og international politik med hensyn til aktiviteter på havet.

Et af hovedformålene med revisionen har derfor været at bringe en række bestemmelser i overensstemmelse med nyere miljøpolitiske målsætninger og at sikre grundlaget for den fremtidige regulering på området i takt med udviklingen inden for det internationale havforureningssamarbejde.

Lovforslaget indeholder enkelte helt nye bestemmelser ligesom en række gældende bestemmelser er undergået en indholdsmæssig udvidelse eller præcisering. Det sidste gør sig bl.a. gældende for så vidt angår lovens anvendelsesområde (jf. formålsbestemmelsen), der i lyset af udviklingen i det internationale havforureningssamarbejde er udvidet, således at loven fremover også skal regulere den »grænseoverskridende« forurening fra skibe og platforme, primært luftforurening, der også kan påvirke atmosfæ-

ren eller natur og miljø på land, og ikke kun den mere direkte tilførsel af forurenende stoffer og materialer til havmiljøet, som den gældende lov hovedsageligt omfatter.

Under fastholdelse af den gældende lovs systematik er der herudover tilstræbt en modernisering og en ajourføring efter nyere administrative principper. Disse ændringer har i vidt omfang karakter af mere formelle redaktionelle og sproglige fornyelser. For en lang række bestemmelser er indholdet således uændret i forhold til gældende lov.

Loven har fortsat i udpræget grad karakter af en rammelov. Denne form har vist sig at være hensigtsmæssig, idet den gør det muligt løbende at implementere den i mange henseender meget detaljerede internationale regulering, og i forhold til tilsvarende lovgivning andre steder i verden har havmiljøloven været og er fortsat en meget avanceret lov.

Nærværende lovforslag er herefter ikke en total omskrivning eller omredigering af den gældende havmiljølov, men en fremtidssikring, ajourføring, præcisering og modernisering af det retlige grundlag for beskyttelsen af miljøet mod forurenende aktiviteter på havet.

Med hensyn til lovens bemyndigelsesbestemmelser er der i selve bestemmelserne og mere fyldestgørende i bemærkningerne til de enkelte bestemmelser angivet nogle rammer for den regulering, bestemmelsen sigter til. Som det er helt sædvanlig praksis forhandles alle bekendtgørelser og vejledninger forudgående med berørte ministerier og interesseorganisationer

Det bemærkes, at det fortsat er et grundlæggende princip, at miljøregler, der vedrører skibsfarten, baseres på internationale regler med henblik på at sikre ensartede krav til alle landes skibe.

#### Udvikling og status inden for de relevante konventioner

I perioden siden den gældende havmiljølov blev udformet, har der været »fremdrift« i det internationale havforureningssamarbejde. Der er sket udvidelser, ændringer eller revisioner af en række havkon-

ventioner, væsentlige dele af MARPOL-konventionen er trådt i kraft i løbet af 80'erne og en ny international aftale om assistance på globalt plan i forbindelse med olieforureningsulykker (OPRC) er undertegnet.

Helsingforskonventionen har været igennem en revisionsproces, Oslo- og Pariskonventionerne er lagt sammen og revideret og en revisionsproces er igangsat omkring den globale London-konvention om dumpning.

Rammerne for den danske indsats i dette arbejde og i forbindelse med Nordsøkonferencerne (jf. nedenfor) har bl.a. været en række dagsordener, som er vedtaget af Folketinget enstemmigt eller med stort flertal: D 28 fra februar 1987 (om forbedret indsats mod grænseoverskridende forurening i Europa), D 16 fra november 1987 (om havafbrænding), D 22 fra november 1987 (forud for den 2. Nordsøkonference, om bl.a. dumpning), D 17 fra februar 1990 (forud for den 3. Nordsøkonference, om bl.a. renere teknologi, bindende aftaler, dumpning og afbrænding) og D 6 fra februar 1991 (forud for revisionen af Helsingforskonventionen, om bl.a. udbygning af deltagerkredsen, forsigtighedsprincippet og princippet om ren teknologi)

En vigtig faktor i flere af processerne inden for de forskellige konventioner har været rækken af Nord-søkonferencer på ministerniveau. Disse konferencer har medvirket til at fremme arbejdsprocessen inden for især Oslo- og Pariskommissionerne og til dels også inden for MARPOL-konventionen. Konferencerne er mundet ud i en serie af deklarationer – indeholdende politiske direktiver og målsætninger – som har været retningsgivende for arbejdet inden for havkonventionerne og konferencerne har med deres politiske prioriteringer og styring i høj grad vitaliseret beslutningsprocesserne i det internationale havforureningssamarbejde. Nordsøkonferencerne bygger ikke på nogen mellemstatslig aftale i form af en konvention – et forhold, der understreger konferencerens politiske karakter.

Den første Nordsøkonference fandt sted i 1984 i Bremen, den anden i London i 1987, den tredje i den Haag i 1990 og den fjerde finder sted i Danmark i 1995.

Nordsøkonferencerne har benyttet det faglige grundlag, der er skabt inden for havkonventionerne, til at træffe en række vidtgående beslutninger, bl.a. om ophør med dumpning af industriaffald i Nordsøen, halvering af udledningerne af næringssalte og miljøfarlige stoffer, skærpet indsats over for forurening fra skibe samt udarbejdelse af en redegørelse for miljøtilstanden i Nordsøen.

Helsingforskonventionen (Konventionen til beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet) har været gennem en revisionsproces, som har resulteret i en ajourført og moderniseret konvention – undertegnet den 9. april 1992.

Der er sket tilføjelser, ændringer eller opstramninger på bl.a. følgende områder:

De nyeste miljøpolitiske principper og redskaber, såsom forsigtighedsprincippet, bedst tilgængelig teknologi, bedste miljømæssig praksis, er optaget i konventionsteksten som grundlæggende principper for beslutninger af hensyn til havmiljøet i Østersøen; afbrænding af affald på havet er udtrykkeligt erklæret forbudt; udledninger fra off-shore virksomhed og forurening fra skibe reguleres i særskilte bilag; lystfartøjer omfattes af konventionen; konventionen udvides geografisk til at dække de indre farvande og udveksling af informationer medlemslandene imellem om forskellige tiltag af betydning for beskyttelsen af havmiljøet i Østersøen formaliseres.

En revideret konvention til erstatning for Oslo-konventionen (konventionen til forhindring af havforurening ved dumpning fra skibe og luftfartøjer) og Pariskonventionen (konventionen om forhindring af landbaseret havforurening) blev undertegnet den 22. september 1992. Den nye konvention har titlen »Konventionen til beskyttelse af havmiljøet i det Nordøst-Atlantiske område«.

Konventionen er opbygget som en generel tekst med 4 bilag, der udgør en integreret del af konventionen: Forebyggelse og eliminering af landbaseret forurening, forebyggelse af forurening ved dumpning og afbrænding, forebyggelse og eliminering af forurening fra offshore virksomhed samt overvågning og vurdering af kvaliteten i havmiljøet.

Af væsentlige ændringer i forhold til de »gamle« (endnu gældende) konventioner kan fremhæves følgende, der i alle tilfælde har været danske »mærkesager« i konventionsarbejdet: en udvidelse af konventionens dækningsområde til på et senere tidspunkt også at kunne omfatte aktiviteter, som kan påvirke havmiljøet, f.eks. sand og grusgravning; indarbejdelse af forsigtighedsprincippet og forurenerebetaler-princippet; indarbejdelse af principperne om bedst tilgængelig teknologi og bedste miljømæssige praksis og til dels renere teknologi; etablering af en enhedsliste, som bl.a. omfatter næringssalte; et generelt princip om forebyggelse og eliminering af tilledninger af toksiske, persistente og bioakkumulerbare stoffer til havmiljøet; indarbejdelse af et forbud mod industridumpninger og afbrænding af affald på havet og fra 1998 af kloakslam; et forbud mod dumpning af alle typer af radioaktivt affald –

med en mulighed for Storbritanien og Frankrig til at tage spørgsmålet op om 15 år.

Udviklingen inden for de to dumpningskonventioner – den regionale Oslokonvention og den globale London-konvention – har været kendetegnet af en stadig opstramning af praksis – dumpningen af stadig flere kategorier af affald er blevet forbudt, og der er udarbejdet detaljerede retningslinier for andre typer af affald. Denne stadigt mere restriktive kurs skyldes i vidt omfang fremsættelsen af danske og nordiske forslag til beslutning samt en aktiv indsats under møderne. Der henvises i øvrigt til det særlige afsnit nedenfor om dumpning og afbrænding.

MARPOL 73/78-konventionen (konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973 og 1978-protokollen til denne konvention) er som nævnt siden gennemførelsen af den gældende havmiljølov trådt i kraft for størstedelens vedkommende. Konventionen er udarbejdet af FN's søfartsorganisation IMO.

MARPOL-konventionen består af en egentlig konventionstekst samt to protokoller og 5 bilag.

De to protokoller omhandler henholdsvis rapportering af søulykker, der involverer farlige stoffer samt retningslinier for afgørelse af uoverensstemmelse mellem to stater, der har ratificeret konventionen.

De 5 bilag giver detaljerede bestemmelser om alle former for udledninger i forbindelse med den normale drift af et skib. Bilagene er følgende:

*Bilag 1* Regler for forebyggelse af forurening af havet med olie.

*Bilag 2* Regler for kontrol af forurening med skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk (kemikalietankskibe).

*Bilag 3* Regler for forebyggelse af forurening med skadelige stoffer i emballeret form.

*Bilag 4* Regler for forebyggelse af forurening med kloakspildevand.

*Bilag 5* Regler for forebyggelse af forurening med affald.

Da den gældende havmiljølov trådte i kraft i 1980, var MARPOLkonventionen endnu ikke trådt i kraft.

I dag er situationen følgende:

- Konventionen med bilag 1 trådte i kraft 2. oktober 1983.
- Bilag 2 trådte i kraft 6. april 1987.
- Bilag 3 trådte i kraft 1. juli 1992.
- Bilag 4 er endnu ikke trådt i kraft.
- Bilag 5 trådte i kraft 31. december 1988.

I IMO-regi administreres konventionen af organisationens miljøkomité, der mødes ca. hver 8. måned.

Efter ikrafttrædelsen af selve konventionen og dens bilag er praktiske erfaringer og teknologiske landvindinger løbende blevet indarbejdet i konventionsteksten, dels som fælles fortolkninger, men også som egentlige ændringer og tilføjelser til konventionsteksten, og især til de tekniske bilag.

Mange af disse ændringer er affødt af beslutninger på f.eks. Nordsøkonferencerne og lign. møder.

Ændringerne har som regel haft til formål at begrænse mængden af skadelige stoffer, der lovligt må udledes/udtømmes, at forbedre skibenes muligheder for kontrol med udledningerne samt at forbedre myndighedernes muligheder for kontrol med, hvad skibene foretager sig, herunder også skærpede regler for operationer ombord samt for skibenes vedligeholdelse og daglige drift.

Med det formål at få indflydelse på vedtagelser i IMO's Miljøkomité og for at sikre en hurtig og effektiv implementering af nye regler, har Søfartsstyrelsen, Miljøstyrelsen og rederierhvervet arbejdet tæt sammen – således deltager alle parter i alle møder i IMO's Miljøkomité.

Dette samarbejde har bl.a. betydet, at danske skibe til stadighed har opereret med en høj miljømæssig standard, idet skibene hurtigt har kunnet iværksætte ændringer i procedurer og installationer om bord, selvom ændringerne til konventionen endnu ikke har været omsat til national lovgivning.

En af lovforslagets nye bestemmelser (§ 37 om olieforureningsberedskabsplaner) har baggrund i konventionen om olieberedskab, assistance og samarbejde – OPRC-konventionen (International Convention on Oil Pollution Preparedness; Response and Co-operation).

Baggrunden for, at der blev taget initiativ til denne konvention, var den meget omfattende olieforurening i forbindelse med EXXON VALDEZ-ulykken i Alaska.

Formålet med konventionen er at skabe grundlag for et globalt samarbejde om beredskab og assistance i forbindelse med olieforureningsulykker og i den forbindelse at introducere de principper, som bl.a. beredskabssamarbejdet i Vesteuropa igennem en årække har fungeret efter, i en større skala. Konventionen skaber grundlag for etablering af et internationalt samarbejdsorgan, der kan benyttes til specielt at yde assistance til 3. verdens lande.

Samtidig er konventionen benyttet til at stille en række minimumskrav om organisation, beredskabsplanlægning, kommunikation og samarbejde til de lande, der ønsker at modtage assistance under OPRC-konventionen.

Alle disse elementer udgør en naturlig helhed i den danske nationale beredskabsplan for bekæmpel-

se af forurening på havet og indgår ligeledes i de tre regionale beredskabsplaner, som Danmark er med i: Bonn- og Københavnsaftalerne og Helsingforskonventionen.

Danmark opfylder derfor principperne i konventionen, bortset fra kravet om, at alle olietankskibe på 150 BRT og derover og alle andre skibe over 400 BRT skal have en olieforureningsberedskabsplan om bord.

Med den foreslåede bestemmelse i § 37 vil Danmark opfylde og dermed kunne ratificere OPRC-konventionen.

Med hensyn til de øvrige nævnte konventioner sikrer lovforslaget den nationale opfølgning for så vidt angår konventionernes bestemmelser i relation til havbaseret forurening.

På det område, der dækkes af havmiljøloven, foregår det internationale samarbejde i meget vid udstrækning uden for rammerne af EF-samarbejdet, dvs. de enkelte EF-medlemslande forhandler og indgår selv aftaler inden for de i dette afsnit nævnte internationale samarbejdsfora. EF er nu kontraherende part i Paris-konventionen (den gældende og den nye) og på vej til at blive det i Helsingforskonventionen, men har ikke i denne forbindelse overtaget medlemslandenes handlefrihed i forhold til aftaler med tredie-lande.

EF's rolle og kompetence i havkonventionsarbejdet har været omdiskuteret i en årrække, uden at der er opnået enighed om større indflydelse til Fællesskabet i forhold til tredie-lande. Inden for rammerne af EF-samarbejdet drøftes imidlertid fælles holdninger og fælles initiativer i forhold til det globale og regionale havmiljøssamarbejde.

Et enkelt af lovforslagets nye bestemmelser har sin baggrund i et EF-direktiv, der er under forhandling. Det drejer sig om § 40, der skal sikre en hjemmel til at implementere et direktiv om minimumskrav til visse skibe på vej til eller fra Fællesskabets havne med farligt eller forurenende gods. Hovedsigtet med dette direktiv, der skal supplere de internationale indberetningsregler, der følger af især MARPOL-konventionen, er at sikre, at oplysninger om lastens indhold af farligt eller forurenende gods findes på land hos en kompetent myndighed i et EF-land, således at myndighederne til enhver tid har eller nemt kan få kendskab til skibenes laster og i tilfælde af en søulykke hurtigere og mere effektivt kan tilrettelægge og iværksætte en beredskabsaktion.

Udover de egentlige havmiljøkonventioner findes der EF-direktiver og konventioner på naturbeskyttelsesområder, som også tager sigte på at beskytte havets levesteder for det vilde dyre- og planteliv. Det drejer sig i første række om EF-fuglebeskyttelsesdi-

rektivet (79/409/EØF) og EF-direktivet om bevaring af naturtyper samt vilde dyre og planter (92/43/EØF), samt Ramsarkonventionen.

EF's fuglebeskyttelsesdirektiv indholder generelle regler om beskyttelsen af vilde fugle og deres levesteder. Medlemslandene skal træffe alle nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre arterne på en måde, der især imødekommer økologiske, videnskabelige og kulturelle krav.

Medlemslandene skal endvidere træffe alle nødvendige foranstaltninger for at beskytte, opretholde eller genskabe tilstrækkelige forskelligartede og vidtstrakte levesteder for de fuglearter, som er omfattet af direktivet.

Udover de generelle regler om beskyttelse af levesteder findes regler, der tager sigte på at beskytte specielle levesteder både på land og på havet. Det er med baggrund i denne bestemmelse, at Danmark har udpeget 111 EFFuglebeskyttelsesområder, der dækker et areal på ca. 960.000 ha, herunder et marint areal på ca. 720.000 ha.

For EF-fuglebeskyttelsesområderne gælder, at de danske myndigheder skal træffe egnede foranstaltninger med henblik på at undgå forurening, forringelse af områderne eller forstyrrelser, som har væsentlig betydning for, om fuglene kan overleve og formere sig i deres udbredelsesområde. Der kan derfor kun foretages væsentlige indgreb i EF-fuglebeskyttelsesområder, herunder forstyrrelser eller forurening, hvis der foreligger almene samfundsmæssige hensyn, der overskygger hensynene bag direktivet.

Fuglebeskyttelsesområder vil, når EF-naturbeskyttelsesdirektivet (Habitatdirektivet) træder i kraft den 5. juni 1994, blive omfattet af visse af reglerne i dette direktivs artikel 6. Det betyder bl.a., at indgreb i områderne i et vist omfang – vil kunne ske, hvis det er bydende nødvendigt af hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk karakter, såfremt der ikke er alternative løsninger. Dog er der krav om konsekvensanalyser og kompenserende foranstaltninger. Dette svarer til de regler, der vil gælde for de særlige beskyttelsesområder, der senere vil blive udpeget efter EF's naturbeskyttelsesdirektiv.

Ramsar-konventionen har til formål at beskytte og bevare vådområder af international betydning, især som levesteder for vandfugle. Konventionens definitioner af vådområder omfatter både ferskvandsarealer samt lavvandede marine områder.

Konventionen omfatter især beskyttelse af vådområder af hensyn til vandfugle. Beskyttelsen rækker dog videre end til blot at omhandle fugle. Alle vådområders dyr og planter skal sikres mod overud-

nyttelse, således at det økologiske system bevares intakt.

I medfør af konventionen har Danmark udpeget 27 Ramsar-områder med et samlet areal på ca. 735.000 ha. De fleste områder omfatter mindre kystnære landarealer med store tilknyttede marine arealer. Samtlige Ramsar-områder i Danmark indgår i EF-fuglebeskyttelsesområder.

Det følger af konventionen, at Danmark har en international forpligtelse til at beskytte de økologiske værdier, der knytter sig til de udpegede områder. Endvidere skal medlemslandene arbejde for, at vådområder sikres generelt og at udnyttelsen af dem sker på en økologisk fornuftig og bæredygtig måde. Herved forstås en forvaltning, der både tilgodeser områdernes økologiske værdier og et eventuelt ønske om at udnytte områdets ressourcer, rekreative værdier m.v.

Havmiljølovens instrumenter er også relevante i forhold til en række andre internationale forpligtelser m.v., der vedrører beskyttelse af vilde planter og dyr og deres levesteder, f.eks. Bern-konventionen (Den europæiske naturbeskyttelseskonvention), Bonn-konventionen om migrerende arter af vilde dyr og den endnu ikke ikrafttrådte konvention om biologisk mangfoldighed.

### *Dumpning og afbrænding*

Siden vedtagelsen af lov om beskyttelse af havmiljøet i 1980 er der sket en gradvis udvikling af bestemmelserne i London- og især Oslo-konventionerne i retning af forbud mod dumpning af forskellige typer affald og mod et forbud mod afbrænding af affald på havet.

Danmark og de øvrige nordiske lande har ved møderne i de to konventioner arbejdet for, at disse forbud kunne vedtages, og de nordiske lande har ofte været forslagsstillere.

Den danske og nordiske indsats kan bl.a. ses som en opfølgning af den »Nordisk handlingsplan mod forurening af havet«, 1990. Den danske indsats har ligeledes fulgt tilkendegivelserne i dagsordnerne D 22 og D 17, som et stort flertal i Folketinget vedtog i henholdsvis november 1987 og februar 1990.

Den danske politik på dumpning- og afbrændingsområdet har stedse været begrundet i følgende forhold:

- Som udgangspunkt skal dumpning – bortset fra dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning) – og afbrænding på havet afvikles. I forlængelse af forsigtighedsprincippet gælder dette alle former for dumpning, uanset materialets farlighed.

- Affald skal så vidt muligt undgås. Når det alligevel dannes i mange processer, skal det behandles, uskadeliggøres eller deponeres på land under hensyn til grundvandsinteresser m.v.

- Ved dumpning er der ingen eller kun ringe mulighed for at opsamle affaldet, hvis der senere konstateres effekter på havmiljøet.

- Kontrollen og indgrebsmulighederne er begrænsede – langt ude på havet.

- Der er ingen rimelig afvejning af fordele og ulemper. Fordelene vil alene komme dumpningslandet til gode, mens ulemper ved dumpningsoperationerne må bæres af andre lande.

I Oslo-konventionen er der således gennemført et forbud mod industridumpninger med virkning fra 1993 i Nordsøområdet, og i hele konventionsområdet med virkning fra udgangen af 1995. Dumpning af kloakslam er forbudt efter 1998. Afbrænding på havet er forbudt fra 1991.

Inden for London-konventionen er der indført et forbud mod industridumpning med virkning fra 1995. Med hensyn til afbrænding af kemisk affald på havet er slutdatoen nu fastsat til udgangen af 1992. I praksis fandt den sidste operation sted i begyndelsen af 1991 og de til formålet byggede skibe er solgt eller ombygget til andre formål.

Med hensyn til dumpning af radioaktivt affald har Danmark spillet en aktiv rolle inden for London-konventionen lige siden der i 1983 – med forlængelse i 1985 – blev vedtaget det i dag gældende moratorium. En række rapporter og vurderinger er under færdiggørelse, hvorefter der i 1993/94 skal tages en beslutning om den fremtidige behandling af radioaktivt affald.

Bestemmelserne om dumpning er uændrede i den nye Helsingforskonvention, således at kun dumpning af havbundsmateriale er tilladt. Det er i den nye tekst præciseret, at afbrænding af affald i Østersøområdet er forbudt.

Ved revisionen af Oslo-konventionen er denne som nævnt blevet slået sammen med Pariskonventionen og der er indføjet et generelt forbud mod dumpning, bortset fra affaldstyper, som er opført på en særlig liste. Disse typer af affald kan tillades dumpet, under hensyn til konventionens bestemmelser i øvrigt, eksempelvis optaget havbundsmateriale. I en række tilfælde er der angivet en dato, hvorefter vedkommende affaldstyper, f.eks. kloakslam og skibe, ikke længere må dumpes. For så vidt angår afbrænding af affald på havet, er der indført et totalt forbud.

Med dette lovforslag foreslås de gældende bestemmelser, der forbyder dumpning eller afbrænding, medmindre der er givet tilladelse, ændret, såle-

des at dumpning og afbrænding helt forbydes. Hermed bringes loven i overensstemmelse med den overordnede miljøpolitiske målsætning på disse områder.

#### *Udtømning*

Kapitlerne om udtømning af forskellige stoffer og materialer fra skibe og platforme foreslås videreført stort set som de gældende bestemmelser. Dog foreslås kapitlet om udtømning af olie, som i den gældende lov er meget teknisk og detaljeret, ændret, således at ministeren bemyndiges til at fastsætte de detaljerede og tekniske bestemmelser, der gælder uden for dansk søterritorium, i en bekendtgørelse. Kapitlet om udtømning af kloakspildevand har undergået en tilsvarende formel ændring. Herved bliver udtømningskapitlerne i væsentligt omfang parallelle i deres udformning. Der er endvidere indsat et nyt kapitel (kapitel 5) om faste stoffer, som transporteres i bulk. Baggrunden herfor er, at der for tiden inden for MARPOL-konventionen arbejdes på et nyt bilag herom. Der forventes en vedtagelse i løbet af 1993.

#### *Dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning)*

Bestemmelserne om dumpning af optaget havbundsmateriale er omskrevet, uden at der tilsigtes nogen væsentlige ændringer i forhold til de gældende bestemmelser. Dog foreslås kompetencen til at behandle sager om klapning tillagt amtsrådet i selve loven. Amtsrådets kompetence på dette område hviler i dag på en delegation.

Med hensyn til administrationen af bestemmelserne om dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning) vil det i en vejledning til amtskommunerne bl.a. blive præciseret, at fremtidige klappladser kun undtagelsesvist kan udlægges i EF-fuglebeskyttelsesområder.

De to bilag, der knytter sig til disse bestemmelser, er revideret, og det fremgår heraf, at spørgsmålet om nyttiggørelse af havbundsmaterialet frem for dumpning skal indgå i vurderingen af ansøgninger om dumpning af optaget havbundsmateriale.

#### *Luftforurening*

Et af de emner, der senest er kommet på dagsordenen i det internationale samarbejde og hvor der kan forudses vedtagelser i løbet af de kommende år, er luftforurening fra skibe og platforme, jf. indledningen. Udover den bredere formålsangivelse, der udvider lovens område til også at omfatte denne forurening, indeholder lovforslaget en specifik hjemmel til at fastsætte regler til begrænsning af luftforurening fra skibe og platforme (jf. nærmere § 32 og bemærk-

ningerne hertil). På tilsvarende måde er rammerne for miljøregulering af off-shoreanlæg (§30) tilpasset den generelle udvidelse af lovens anvendelsesområde.

#### *Beredskabet*

Bestemmelserne om beredskabet i forbindelse med olie- og kemikaliefurening på havet foreslås videreført stort set uændret. Kapitlet er suppleret med en bestemmelse om olieforureningsberedskabsplaner om bord på visse skibe – en bestemmelse, der sigter på opfyldelse af OPRCKonventionen, jf. ovenfor.

Beredskabet og opgavefordelingen i forbindelse hermed blev lovfæstet ved gennemførelsen af den gældende lov og beredskabet har over årene vist sig at fungere efter hensigten.

Den gældende havmiljølov – og også lovforslaget – bemyndiger miljøministeren til efter forhandling med de berørte myndigheder og organisationer at fastsætte regler om fordeling af udgifterne til beredskab og bekæmpelse.

I forhold til kommunerne er der netop indgået aftale med Kommunernes Landsforening om, at de kommunale udgifter til strandrensning, som hidtil har påhvilet kommunerne fuldt ud, fremover skal fordeles ligeligt mellem staten og kommunerne. En bekendtgørelse herom (nr. 15 af 8. januar 1993) er trådt i kraft den 25. januar 1993.

#### *Administrative bestemmelser og klage*

En række administrative bestemmelser (især lovforslagets kapitel 15) er omformuleret, så de i udformningen er enslydende eller parallelle med de tilsvarende bestemmelser i eksempelvis miljøbeskyttelsesloven.

Endvidere foreslås det, at Miljøklagenævnet udgår som klagemyndighed.

Miljøklagenævnet har været klagemyndighed på følgende 4 områder:

1. For afgørelser om tilladelse til dumpning
2. For afgørelser om tilladelse til afbrænding
3. For visse afgørelser om forbud eller påbud over for skibe og platforme
4. for sager om modtageordninger for dels rester og blandinger af olie, kloakspildevand samt affald i danske havne, dels rester og blandinger af skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk.

Antallet af klagesager i Miljøklagenævnet har været meget beskedent og med det egentlige forbud mod dumpning og afbrænding indskrænkes klageområdet yderligere.



Amtsrådenes afgørelser i klapsager kan efter gældende regler påklages til Miljøstyrelsen. Denne klageordning foreslås opretholdt.

Med hensyn til sager om modtageordninger, hvor Miljøstyrelsen er kompetent myndighed, har der ikke siden lovens ikrafttræden været truffet afgørelser herom. Det foreslås, at klageadgangen til Miljøklagenævnet ophæves. Herefter gælder – såfremt der skulle blive truffet afgørelse vedr. modtageordninger – den almindelige ulovbestemte regel om, at afgørelser, som ministeren har delegeret til en underordnet myndighed, kan påklages til ministeren.

For så vidt angår visse forbud eller påbud over for skibe og platforme foreslås det, at sådanne afgørelser skal kunne påklages til Tilbageholdelsesnævnet i stedet for Miljøklagenævnet. Tilbageholdelsesnævnet er nedsat i henhold til lov om skibes sikkerhed m.v. (jf. lovbekendtgørelse nr 584 af 29. september 1988) og Søfartsstyrelsens beslutning om tilbageholdelse af et skib kan efter denne lov indbringes for Tilbageholdelsesnævnet.

Nævnet består af en formand, der skal opfylde de almindelige betingelser for udnævnelse til dommer, samt af fire andre medlemmer med teknisk eller nautisk sagkundskab. Det foreslås, at nævnet ved behandling af klager over afgørelser efter denne lov indhenter en udtalelse fra en af miljøministeren udepegt person med biologisk sagkundskab.

Det bemærkes, at den hidtidige klageadgang i havmiljøloven vedrørende tilbageholdelsessager aldrig har været benyttet, idet tilbageholdelse hidtil har været gennemført med hjemmel i Industriministeriets lovgivning. I øvrigt har kun meget få af disse afgørelser været påklaget til Tilbageholdelsesnævnet.

#### *Oversigt over lovforslagets indhold*

*Kapitel 1* (§§ 1-8) indeholder bl.a. en formålsbestemmelser, der er udformet lidt bredere end i den gældende lov, en ny bestemmelser, der angiver en række nyere miljøpolitiske principper, en bestemmelse om, hvad loven omfatter, en række definitioner samt en høringsbestemmelse.

*Kapitel 2* (§§ 9-11) indeholder regler om udtømmning af olie på dansk søterritorium, om oliejournal samt en bemyndigelse til at fastsætte regler om udtømmning af olie uden for dansk søterritorium,

*Kapitel 3* (§§ 12-17) indeholder regler om udtømmning på dansk søterritorium af flydende stoffer, som transporteres i bulk samt en bemyndigelse til at fastsætte regler om udtømmning uden for dette område og om klassifikation af skadelige flydende stoffer.

*Kapitel 4* (§ 18) indeholder en bestemmelse, hvor-

efter der kan fastsættes regler om farlige stoffer i emballeret form, containere m.v.

*Kapitel 5* (§ 19) indeholder en bestemmelse, hvor efter der kan fastsættes regler om faste stoffer, som transporteres i bulk.

*Kapitel 6* (§ 20) indeholder regler om udtømmning af kloakspildevand på dansk søterritorium og i Østersøområdet og en bemyndigelse til at fastsætte regler om udtømmning af kloakspildevand uden de nævnte havområder.

*Kapitel 7* (§§ 20-23) indeholder regler om udtømmning af affald på dansk søterritorium, om udtømmning af levnedsmiddellaffald i Østersøområdet og Nordsøområdet og en bemyndigelse til at fastsætte regler om udtømmning af affald og levnedsmiddellaffald uden for de nævnte havområder.

*Kapitel 8* (§ 24) indeholder en bestemmelse om modtageanlæg i havne for rester af olie og skadelige flydende stoffer, kloakspildevand og affald i danske havne.

*Kapitel 9* (§ 25-29) indeholder et forbud mod dumpning, bortset fra dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning) og reglerne vedrørende behandling af sager om klapning.

*Kapitel 10* (§§ 30-33) indeholder en bestemmelse om regulering af forurening fra havanlæg, et forbud mod afbrænding, en bemyndigelse til at fastsætte regler om begrænsning af luftforurening fra skibe og platforme samt en »opsamlingsbestemmelse« for typer af forurening, der ikke er omfattet af de foregående bestemmelser.

*Kapitel 11* (§§ 34-37) indeholder regler om beredskabet til bekæmpelse af havforurening – det statslige beredskab, havneberedskabet og strandsaneringsberedskabet – og en bestemmelse, hvorefter visse skibe skal tilvejebringe en beredskabsplan for olieforureningsulykker.

*Kapitel 12* (§§ 38-41) indeholder regler om indberetning i situationer, hvor der er sket eller er fare for forurening og en bemyndigelse til implementering af et kommende EF-direktiv om meldepligt for skibe, der sejler til og fra Fællesskabshavne.

*Kapitel 13* (§§ 42-44) indeholder regler om indgreb over for skibe og platforme i tilfælde, hvor dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet.

*Kapitel 14* (§§ 45-47) indeholder regler om tilsyn med overholdelsen af loven og forskrifter udstedt i medfør af loven.

*Kapitel 15* (§§ 48-53) indeholder en delegationsbestemmelse, en række formelle regler om behandling af sager efter loven samt klagerregler.

*Kapitel 16* (§§ 54-58) indeholder en bestemmelse om udledning i forbindelse med forskning af forure-

ningsbekæmpelse og i forbindelse med bekæmpelse af forurening, om gebyr, om godkendelse af anlæg, nævnt i de foregående kapitler samt en force majeure-bestemmelse.

*Kapitel 17 (§§ 59-68)* indeholder straffe-, ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser.

#### *Økonomiske og administrative konsekvenser*

Som det fremgår af foranstående, er dette lovforslag primært en tilpasning og ajourføring af den gældende lov i overensstemmelse med udviklingen inden for det internationale havforurenings samarbejde og i forlængelse af en række nyere miljøpolitiske målsætninger.

Der indføres således ikke med lovforslaget nye administrative systemer eller ordninger og de økonomiske og administrative konsekvenser af lovforslaget er derfor meget begrænsede.

Den statslige ressourceanvendelse knytter sig hovedsageligt til deltagelse i det internationale arbejde, udarbejdelse og ajourføring af bekendtgørelser og andre administrative forskrifter, behandling af sager vedr. havanlæg, behandling af sager vedr. danske skibes ulovlige udtømmning i udenlandsk territorialfarvand, behandling af sager vedr. klassifikation af flydende og faste stoffer i bulk, tilsyn samt varetagelsen af det statslige beredskab til forureningsbekæmpelse på havet.

Den statslige administration af en ny havmiljølov forudsætter umiddelbart ingen ressourceændringer, idet dog de evt. administrative og økonomiske konsekvenser af EF-direktivet om meldepligt for skibe på vej til eller fra Fællesskabshavn endnu ikke er klarlagt.

Miljøklagenævnets »nedlæggelse« som klagemyndighed på lovens område har meget beskedne administrative og økonomiske konsekvenser, idet der har været meget få klagesager. Forslaget om at indsætte Tilbageholdelsesnævnet som klagemyndighed for visse sager vedr. indgreb over for skibe eller platforme har ligeledes minimale konsekvenser, da der forudses meget få sager på området.

Med hensyn til den administrative opfølgning af en ny havmiljølov skal der umiddelbart i forlængelse af lovens vedtagelse udarbejdes følgende bekendtgørelser: en bekendtgørelse om udtømmning af olie (ny), en bekendtgørelse om farlige stoffer i emballeret form (ny), en bekendtgørelse om faste stoffer, der transporteres i bulk (ny), en revideret bekendtgørelse om klassifikation og kategorisering samt udtømmning af flydende stoffer, der transporteres i bulk, en bekendtgørelse til implementering af EF-direktivet om meldepligt for skibe på vej til og fra Fællesskabshavn (hvis direktivet vedtages) samt en delegations-

bekendtgørelse. Herudover overvejes en revision af bekendtgørelsen om dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning) og af bekendtgørelsen om udledning i havet af stoffer og materialer fra visse havanlæg.

Der pålægges ikke kommunerne nye opgaver. Som nævnt ovenfor i afsnittet om beredskabet er der netop indgået en ny aftale med kommunerne om fordelingen af udgifterne til strandsaneringsforanstaltninger. De økonomiske konsekvenser heraf er forhandlet særskilt.

Kompetencen til at meddele tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning) overføres i lovforslaget til amtsrådet. Amtsrådets kompetence på dette område har hidtil hvilet på delegation. Kompetenceoverførslen indebærer en mindre udvidelse i forhold til de gældende regler, idet den også omfatter de sager, hvor havbundsmaterialet optages i internationalt farvand. Denne udvidelse er imidlertid af meget begrænset omfang, idet optagning som langtovervejende hovedregel foretages i de indre farvande, typisk i og i forbindelse med havne. Det skønnes derfor, at denne udvidelse har stærkt begrænsede økonomiske og administrative konsekvenser for amterne.

Af nye foranstaltninger pålægger lovforslaget umiddelbart (i § 37) alle olietankskibe på 150 BRT og derover og alle øvrige skibe på 400 BRT og derover at udarbejde en beredskabsplan for olieforureningsulykker. De økonomiske konsekvenser heraf må imidlertid anses for at være minimale i forhold til skibenes øvrige driftsudgifter.

Herudover kan der med hjemmel i loven fastsættes nye og mere vidtgående krav til lystfartøjer og i forlængelse heraf til modtagefaciliteterne i lystbådehavne. De internationale overvejelser vedr. en skærpet regulering for disse fartøjer er endnu så præliminære, at omfanget heraf – og herunder de økonomiske konsekvenser – ikke kan forudsiges nærmere. Normalt vil der, når det gælder udstyrskrav, alene blive stillet sådanne krav til nye skibe. Såfremt kravene skulle komme til at gælde eksisterende skibe, vil der normalt blive fastsat sådanne overgangsregler, at der tages et rimeligt hensyn til skibenes alder og levetid.

Lovforslaget lægger ligeledes op til en regulering med henblik på at begrænse luftforurening fra skibe eller platforme. Også på dette område er det for tidligt at sige noget om omfanget og arten af reguleringen. Der kan blive tale om at forbyde bestemte brændstoffer eller påbyde røgrensning el.lign., dvs. tiltag, der vil kunne påføre skibsfarten nye omkostninger.

*Bemærkninger til de enkelte bestemmelser*

*Til kapitel 1*

*Til § 1*

Bestemmelsen er omformuleret i forhold til formålsbestemmelsen i den gældende lov, således at stk. 1 angiver lovens formål i bred og generel forstand, mens stk. 2 og 3 udtrykker formålet mere konkret.

Bestemmelsen i stk. 1 angiver herefter lovens hovedformål i bred forstand og under inddragelse af bæredygtighedsprincippet, således som det er kommet til udtryk i bl.a. Brundtland-rapporten og regeringens handlingsplan for miljø og udvikling. Herved får havmiljøloven en formålsangivelse, der er udformet på linie med formålsbestemmelserne i en række af Miljøministeriets øvrige love, som er revideret inden for de sidste par år, f.eks. miljøbeskyttelsesloven og naturbeskyttelsesloven.

Den foreslåede nye formulering er udtryk for, at man også når det gælder regulering af hensyn til havmiljøet anlægger en bredere indfaldsvinkel end for 12-14 år siden, da den gældende lov blev udformet.

I stk. 2, der mere specifikt angiver lovens formål, er det »objekt«, der skal beskyttes og de »subjekter«, der skal beskyttes imod, ligeledes beskrevet bredere end i den gældende lov.

Den gældende lov taler om beskyttelse af havmiljøet mod forurening med olie og andre stoffer eller materialer fra skibe og platforme. Det fremtidige reguleringsbehov, der omfatter »grænseoverskridende« forurening, som f.eks. luftforurening, fra skibe og platforme, bevirker at den gældende afgrænsning er for snæver, idet denne forurening i nogle tilfælde kun har mindre indvirkning på havmiljøet, men i stedet eller især kan påvirke atmosfæren eller natur og miljø på land. Som nævnt i de almindelige bemærkninger, kan der forudses internationale vedtagelser herom i løbet af de kommende år. Der lægges således med den foreslåede formulering op til en udvikling af lovens anvendelsesområder.

Loven skal herefter regulere al forurening fra skibe og platforme inden for lovens territoriale gyldighedsområdet (jf. nærmere nedenfor under bemærkningerne til § 2). Den landbaserede forurening af havmiljøet og andre forureningskilder på havet, f.eks. havbrug, reguleres fortsat efter miljøbeskyttelsesloven.

I stk. 2 opregnes dernæst en række »beskyttelseskriterier«. Disse svarer til gældende lov og i øvrigt til kriterierne i de internationale havforureningskonventioner.

Efter stk. 3 skal loven endelig sikre opretholdelsen af et beredskab til indsats mod forurening på havet, på kyster og i havne. Dette svarer også til den gældende lov.

*Til § 2*

§ 2 er uændret i forhold til gældende lov, bortset fra et enkelt element, jf. bemærkningerne til stk. 3.

Lovforslaget finder herefter som hidtil anvendelse på skibe, herunder andre søbårne transportmidler og andet flydende materiel, bevægelige eller fast anbragte platforme samt luftfartøjer. Ved platforme tænkes primært på boreplatforme, men også andre havanlæg, som f.eks. vindmøleanlæg på havet, er omfattet af lovforslaget.

Udtrykket »danske skibe« skal forstås i overensstemmelse med skibsregistreringslovens og sølovens bestemmelser herom. Tilsvarende forstås ved »danske platforme« platforme, som er indregistreret i Danmark.

»Dansk søterritorium«, der udgøres af det ydre og det indre territorialfarvand, er defineret i kongelig anordning nr. 437 af 21. december 1966, som ændret ved kongelig anordning nr. 189 af 19. april 1978.

I overensstemmelse med almindelige folkeretlige principper om staters jurisdiktionskompetence og under hensyntagen til de folkeretlige regler om uskadelig passage vil lovforslaget gælde for alle skibe og platforme på dansk søterritorium, endvidere for danske skibe og platforme uden for søterritoriet samt for alle platforme, der befinder sig på dansk kontinentalsokkelområde.

Efter nr. 4 er også udenlandske skibe uden for dansk søterritorium omfattet af lovforslaget i det omfang, det er foreneligt med international ret. En sådan bestemmelse, som også findes i gældende havmiljølov, er nødvendig med henblik på muligt indgreb over for udenlandske skibe i internationalt farvand i overensstemmelse med den internationale konvention af 29. november 1969 om indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker og den protokol vedrørende indgriben på det åbne hav ved forurening af havet med andre stoffer end olie, som knytter sig til MARPOL-konventionen.

Efter indgrebskonventionen fra 1969, som Danmark er tilsluttet, og som trådte i kraft i 1975, kan en kyststat i tilfælde af alvorlig og overhængende fare for en olieforurening af kysterne som følge af en ulykke til søs træffe de nødvendige forholdsregler også uden for søterritoriet. Det samme princip er indeholdt i indgrebsprotokollen vedrørende andre skadelige stoffer end olie.

Det skal endvidere i denne forbindelse nævnes, at FN's havretskonvention og folkeretlig sædvane giver kyststaterne mulighed for en udvidet jurisdiktion, bl.a. gennem indførelse af »eksklusive økonomiske zoner« (Exclusive Economic Zones).

Der foregår for tiden overvejelser vedr. udvidelse af kyststaternes jurisdiktion i Nordsøområdet, herunder vedr. etablering af eksklusive økonomiske zoner (EEZ). Arbejdet hermed sker på baggrund af en ministerdeklaration fra den 3. Nordsøkonference (1990), hvor Nordsø-ministrene enedes om at koordinere overvejelserne herom.

Baggrunden for disse overvejelser er bl.a. et ønske om en bedre og mere effektiv håndhævelse af internationale regler til beskyttelse af havmiljøet (f.eks. MARPOL-konventionen), også i tilfælde, som ikke er omfattet af indgrebskonventionen.

Et grundlag for en koordineret beslutning vedrørende udvidet jurisdiktion og udnyttelse af denne efter fælles retningslinier vil foreligge til den 4. Nord-søkonference i 1995.

Endelig kan danske myndigheder med hjemmel i nr. 4 gribe ind over for skibe der, uanset de befinder sig uden for dansk jurisdiktionsområde, påfører danske statsborgere eller dansk ejendom skade. Et sådant indgreb vil være i overensstemmelse med det internationalt anerkendte princip om »konstruktiv nærværelse«, jf. også straffelovens §§ 8 og 12 samt internationalt anerkendte nødretsgrundsætninger.

Stk. 2 svarer til gældende lov. Det bemærkes dog, at de skibe, der er omfattet af bestemmelsen, forudsættes at handle i overensstemmelse med lovens formål. En sådan tilkendegivelse er indsat i MARPOL-konventionen og den nye Helsingforskonvention.

Lystfartøjer er også – som hidtil – omfattet af loven. For så vidt angår den materielle regulering vedr. lystfartøjer sker der med lovforslaget ikke umiddelbart nogen ændringer.

Stk. 3 undtager lystfartøjer fra bestemmelsen om udtømmning af kloakspildevand og fra indberetningspligten. Lystfartøjer er ej heller omfattet af kapitlerne 3-5, som efter deres indhold tager sigte på transport af gods. Lystfartøjer er derimod omfattet af lovens materielle regler om udtømmning af olie og af affald.

Med hensyn til den i stk. 3 indeholdte bemyndigelse til at fastsætte særlige regler for lystfartøjer lægges der imidlertid op til en udvidelse, idet bemyndigelsen i den gældende lov, der alene taler om udtømmning fra lystfartøjer, er for snæver. Dette skal bl.a. ses i lyset af den nye Helsingforskonvention, der forpligter medlemslandene til at tage særlige forholdsregler vedr. bl.a. luftforurening, støj og hydrodynamiske virkninger med henblik på at begrænse

lystsejladens skadelige virkninger på havmiljøet i Østersø-området.

Nyere undersøgelser viser således, at bl.a. totaktsbenzinmotorer, som mange lystfartøjer er forsynet med, bidrager i væsentligt omfang til såvel luft- som vandforurening. Hertil kommer en stramning for så vidt angår udtømmning af kloakspildevand fra disse fartøjer i lyset af de skærpede krav på land med hensyn til rensning af spildevand, der udledes i havet.

Det vil herefter i forbindelse med udstedelse af regler i henhold til de bemyndigelser, der er indeholdt i kapitlerne 2 (olie), 6 (kloakspildevand) 7 (affald) og 10 (anden forurening) blive vurderet, om der er behov for særlige regler, for så vidt angår lystfartøjer, herunder også udstyrskrav, som lystfartøjer hidtil har været fritaget for. Der kan blive tale om skærpede krav til motorerne og krav om samletank med tilhørende tilslutningsudstyr for så vidt angår kloakspildevand.

I overensstemmelse med almindelig praksis, når det drejer sig om væsentlige udstyrskrav til skibe, vil kravene primært rette sig til nye skibe. Såfremt udstyrskrav også skal gælde for eksisterende skibe, vil der – ligeledes i overensstemmelse med almindelige praksis – blive fastsat sådanne overgangsregler, at der tages et rimeligt hensyn til skibenes alder og levetid.

Det bemærkes, at naturbeskyttelseslovens § 29 indeholder hjemmel til at fastsætte regler om bl.a. ikke-erhvervs-mæssig sejlad på søterritoriet, herunder med henblik på at begrænse støjforurening.

Sejl- og motorbåde m.v., som udlejes som lystfartøjer, anses som lystfartøjer, så længe de udelukkende benyttes til fritidsformål.

### Til § 3

Denne bestemmelse fastslår, at udover det helt overordnede bæredygtighedsprincip skal en række andre nyere miljøpolitiske principper - mindst forurenende teknologi, bedst mulige forureningsbegrænsende foranstaltninger, renere teknologi og forsigtighedsprincippet - være rettesnor for lovens administration og for anvendelsen af lovens bemyndigelser. En bestemmelse af samme karakter findes i miljøbeskyttelsesloven.

Principperne har imidlertid ikke fuldt ud samme betydning for administrationen af havmiljøloven som for administrationen af miljøbeskyttelsesloven. Dette hænger sammen med, at de internationale konventioner, som dette lovforslag i lighed med den gældende lov i meget vidt omfang bygger på, i deres regulering har taget udgangspunkt i et eller flere af principperne, således at der ved tilblivelsen af kon-

ventionsreglerne i meget vidt omfang er foretaget sådanne afvejn timer, som disse principper tilsigter.

Principperne vil således hovedsageligt have deres selvstændige betydning som miljøindfaldsvinkler i forbindelse med overvejelser om generel regulering (fastsættelse af regler, udarbejdelse af vejledninger o.lign.) på områder, som ikke er konventionsbestemte.

Det bemærkes, at bestemmelsen ikke tilsigter at være udtømmende i forhold til de afvejn timer, der skal foretages på miljøområdet – hvadenten de foregår i nationalt eller i internationalt regi. Således indgår også f.eks. økonomiske hensyn, tekniske hensyn, sikkerhedsmæssige hensyn, væsentligheds- og proportionalitetsvurderinger i disse afvejn timer.

Det bemærkes videre, at det ikke er hensigten med § 3 at tilsidesætte princippet om ensartede krav til skibe på baggrund af internationale vedtagelser og der kan således ikke med henvisning til bestemmelsen fastsættes ensidige regler for danske skibe.

De nævnte principper er inden for de sidste par år sat ind i forskellige havforureningskonventioner, eksempelvis i Helsingforskonventionen og Paris/Oslo-konventionen, og det findes derfor hensigtsmæssigt, at de også afspejles i en ny og moderniseret havmiljølov.

#### Til § 4

Bestemmelsen definerer en række begreber, der anvendes i loven. Definitionerne svarer til gældende lov, idet der dog er tilføjet en definition af »afbrænding«.

Begrebet »udtømning« relaterer til sig den »normale drift« af skibe og platforme. Her tænkes bl.a. på stoffer eller materialer, der enten er nødvendige for skibets drift, eller som tages ombord som sædvanlig last.

Med hensyn til definitionen af begrebet »dumpning« bemærkes, at »bortskaffelse i havet« omfatter bortskaffelse såvel på havbunden som under havbunden. Det bemærkes tillige, at udskyln ing af sand, grus o.lign., som sker ved lovlig optagelse af sømaterialer i henhold til råstofloven og flytning af klippestykker, store sten el.lign. i forbindelse med anlægsarbejder på havbunden, ikke betragtes som dumpning i nærværende lovs forstand.

Stk. 3 angiver specifikt en række aktiviteter, der i lovens forstand ikke betragtes som »udtømning« eller »dumpning«. Det gælder således eksempelvis opfyldning af havområder med henblik på anlæg af kunstige øer på søterritoriet eller bygning af diger, idet der naturligvis ikke i denne sammenhæng må ske en skjult affaldsbortskaffelse.

Det gælder endvidere udledning af skadelige stoffer, der stammer direkte fra undersøgelse eller udnyttelse af undersøiske mineralforekomster. Sidstnævnte udledninger er særskilt reguleret i kapitel 10.

Spørgsmålet om, hvorledes der skal forholdes med anlæg til brug i forbindelse med efterforskning og indvinding af råstoffer i undergrunden under havbunden samt rørledninger og andre anlæg til transport af sådanne råstoffer, jf. § 1 i lov nr. 292 af 10. juni 1981 om visse havanlæg, herunder om hvorvidt disse kan efterlades på stedet ved tilladelsens udløb, opgivelse, bortfald eller tilbagekaldelse m.v. henhører under Energiministeriet og reguleres bl.a. ved lov nr. 293 af 10. juni 1981 om anvendelse af Danmarks undergrund og den i medfør heraf etablerede praksis. Bestemmelsen i stk. 3, nr. 3, indebærer derfor, at sådanne anlæg alene omfattes af dumpningsbestemmelsen, såfremt det beslutt es, at disse anlæg skal fjernes. Energiministeriet vil i forbindelse med administrationen af disse bestemmelser bl.a. lægge gældende international ret på området til grund. Sager om vindkraftanlæg på søterritoriet henhører også under Energiministeriet. Energiministeren har efter lov om udnyttelse af vedvarende energikilder m.v. en adgang til at fastsætte regler om vindkraftanlæg og tilhørende ledningsanlæg, der etableres på søterritoriet. Spørgsmålet om bortfjernelse af vindkraftanlæg, disses fundamenter og tilhørende ledningsanlæg vil således kunne reguleres i medfør af denne bemyndigelse. Såfremt der på et tidspunkt skulle opstå spørgsmål om bortfjernelse af vindkraftanlæg, fundamenter og ledningsanlæg uden for søterritoriet må disse som udgangspunkt løses særskilt.

#### Til § 5

I denne bestemmelse defineres »Østersøområdet« og »Nordsøområdet«. Definitionen af »Østersøområdet« svarer til gældende lov, idet dog positionsangivelsen, som ved en trykfejl var forkert angivet i konventionen om beskyttelse af havmiljøet i Østersøen (Helsingforskonventionen) er rettet. Definitionen af »Nordsøområdet« er ny og indsættes i loven, fordi MARPOL-konventionen har defineret »Nordsøområdet« som særligt havområde, jf. nærmere bemærkningerne til § 7.

#### Til § 6

Bestemmelsen svarer til § 5 i gældende lov og definerer udtrykket »nærmeste kyst« på baggrund af MARPOL-konventionen. Udtrykket er bl.a. anvendt i forslaget § 20. Det er som hovedregel basislinien, er anses for »nærmeste kyst«, men et område ved

Australien har en anden fastlæggelse af »nærmeste kyst« end basislinien.

### Til § 7

Bestemmelsen svarer til gældende lov. I MARPOL-konventionen er visse havområder fastlagt som »særlige havområder«, hvor det under hensyn til områdets oceanografiske og økologiske forhold og dets særlige trafik er fundet nødvendigt at indføre særlige bestemmelser til beskyttelse af havmiljøet.

Følgende havområder er for tiden i MARPOL-konventionen i en eller flere sammenhænge udpeget som »særligt havområde«: Middelhavsområdet, Østersøområdet, Sortehavet, Rødehavet, Golfområdet, Nordsøområdet, Det antarktiske Område og Det karibiske Område.

MARPOL-konventionen fastsætter forskellige regler for, hvorledes et havområde bliver »effektivt« som »særligt havområde« og ikrafttrædelsestidspunkterne kan ikke altid forudses. Det er derfor som hidtil mest hensigtsmæssigt at fastsætte reglerne i bekendtgørelsesform, efterhånden som det bliver aktuelt.

Bestemmelsen er anvendt i flere bekendtgørelser, f.eks. i bekendtgørelse nr. 534 af 21. juni 1992 om udtømning af affald for skibe m.v.. Denne bekendtgørelse indeholder således regler om udtømning af affald på dansk søterritorium, særlige havområder og andre havområder.

### Til § 8

Bestemmelsen fastslår i overensstemmelse med den hidtidige praksis, at udnyttelse af lovens bemyndigelser forudgående skal drøftes med de berørte erhvervs- og miljøorganisationer, de kommunale organisationer og andre statslige myndigheder, herunder industriministeren, energiministeren og trafikministeren.

Med den særlige omtale af industriministeren understreges, at der på de fleste af de områder, loven dækker, vil være sammenhæng mellem de regler miljøministeren kan fastsætte og forhold, der er reguleret eller vil kunne reguleres i medfør af den under Industriministeriet henhørende lovgivning om skibsfart. På områder med tæt sammenhæng må der således sikres den fornødne samordning mellem regelsættene.

Med omtalen af energiministeren markeres på tilsvarende måde berøringsfladen til den under Energiministeriet hørende regulering vedr. undersøgelse og udnyttelse af undersøiske mineralforekomster.

Inden for trafikministerens område er det især reglerne om oprensning i havne og sejlløb og dertil

hørende klappning, samt havnenes medvirken til forbedring af havmiljøet ved foranstaltninger til bortskaffelse af affald m.v. fra skibe, der har interesse.

### Til kapitel 2

Dette kapitel er i den gældende lov meget detaljeret og meget teknisk. Dette foreslås ændret, således at kapitlet alene indeholder de grundlæggende regler vedr. udtømning af olie og at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte de detaljerede regler, som er konventionsbestemte og derfor løbende justeres, i bekendtgørelsesform. Herved får oliekapitlet tillige samme struktur som de følgende kapitler om udtømning af forskellige stoffer og materialer. Reglerne i gældende lovs kapitel 2 vil herefter i vidt omfang blive »overflyttet« til en ny bekendtgørelse.

### Til § 9

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 8. Definitionen bygger på MARPOLkonventionen og Hel-singforskonventionen.

»Olie« i lovforslagets forstand omfatter enhver blanding, der indeholder olie. Animalske og vegetabiliske olier reguleres dog efter reglerne i kapitel 3.

### Til § 10

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 15. De nærmere regler om oliejournaler findes i bekendtgørelse nr. 428 af 7. september 1983 om anvendelse af oliejournaler.

MARPOL-konventionens regler om føring af oliejournaler er blevet ændret i 1991, således at journalerne nu bedre afspejler operationerne om bord i skibet og dermed forbedrer myndighedernes mulighed for kontrol med, hvad der reelt er foregået om bord samtidig med, at skibet sikres bedre mod beskyldninger om ulovlig udtømning.

### Til § 11

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 9, suppleret med en bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om udtømning i havet af olie uden for dansk søterritorium fra olietankskibe, andre skibe og plattforme, jf. de indledende bemærkninger til dette kapitel. Disse regler vil blive fastsat i overensstemmelse med MARPOL-konventionen og vil bl.a. omfatte regler om, hvordan udtømningen skal foregå, herunder at den skal ske under anvendelse af godkendte systemer, og hvilke mængder, der må udtømmes, herunder udtømningshastighed.

MARPOL-konventionens regler om udtømmning af olie har, siden de trådte i kraft i 1983, gennemgået en række ændringer, der hovedsageligt har haft til formål at skabe klarere regler samtidig med, at der blev taget hensyn til den teknologiske udvikling inden for søfarten. Man har således skærpet reglerne i takt med de teknologiske muligheder.

De seneste ændringer til MARPOL medfører bl.a., at olietankskibe, såfremt de er mere end 50 sømil fra nærmeste kyst, fremover lovligt kan udtømme 30 liter olie pr. sømil mod idag 60 liter pr. sømil.

I andre skibe end tankskibe må olieindholdet i udtømmninger fra maskinrummets rendestene ikke overstige 15/1.000.000 mod idag 100/1.000.000.

Med det formål at begrænse olieudslip som følge af »bløde« grundstødninger eller kollisioner skal ethvert nyt tankskib på 600 tons dødvægt og derover være forsynet med en dobbeltbund. Nye tankskibe på 5000 tons dødvægt og derover skal desuden være forsynet med dobbelte sider. Dobbeltbundtanke og sidetanke må kun anvendes til føring af vandballast. For eksisterende olietankskibe gælder det, at såfremt skibet ikke senest 25 år efter leveringsdatoen kan opfylde reglerne om dobbeltbund og -side, må det ikke længere anvendes til transport af olie. Endvidere begrænses for nye tankskibe længden af hver enkelt lastetank. Disse regler om konstruktionen af tankskibe vil blive gennemført gennem lov om skibes sikkerhed m.v., der administreres af industriministeren.

### *Til kapitel 3*

#### *Til § 12*

Denne bestemmelse svarer til § 16, stk. 1 i den gældende lov. Definitionen bygger på MARPOL-konventionens bestemmelser og medfører, at f.eks. gasarten buthan og ammoniak vil blive betragtet som luftarter, når temperaturen 37,8° C lægges til grund.

#### *Til § 13*

Denne bestemmelse svarer til § 16, stk. 2 og 3 i den gældende lov.

Bestemmelsen indholder et generelt forbud mod udtømmning af flydende stoffer, som transporteres i bulk, bortset fra vand. Forbudet sigter først og fremmest mod udtømmning af flydende skadelige stoffer, som i MARPOL-konventionen beskrives som stoffer, der kan forårsage fare for den menneskelige sundhed, havets ressourcer og rekreative værdier eller anden retmæssig anvendelse af havet. Bestemmelsen omfatter imidlertid også – navnlig af hensyn til badevandskvaliteten ved de danske kyster – alle andre flydende stoffer, som transporteres i bulk

(bortset fra vand). Således må et skib for anker under land i nærheden af badestrande efter bestemmelsen ikke udtømme rester af en last, der, uanset den ikke er sundhedsfarlig, kan medføre misfarvning eller på anden måde påvirke badevandskvaliteten. Derimod er bestemmelsen ikke til hinder for udtømmning af ballastvand, som ikke indeholder rester af lasten, olie el.lign. og som har været ført i tanke, som alene anvendes til føring af ballast.

#### *Til § 14*

Denne bestemmelse, der svarer til § 17 i den gældende lov, bemyndiger miljøministeren til at fastsætte de nærmere detaljerede regler for udtømmning af skadelige og andre flydende stoffer i overensstemmelse med reglerne i MARPOL-konventionen, herunder reglerne om klassifikation af stofferne.

MARPOL-konventionen inddeler skadelige flydende stoffer, som transporteres i bulk, i kategorierne A, B, C og D, graderet efter stoffernes skadevirkning på det marine miljø m.v., således at kategori A omfatter de skadeligste stoffer og kategori D de mindre farlige, men dog skadelige stoffer.

Der er med hjemmel i gældende lovs § 17 udstedt bekendtgørelse nr. 166 af 1. april 1987 om klassifikation og kategorisering samt udtømmning af flydende stoffer, der transporteres i bulk.

Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser om, hvor og under hvilke forhold udtømmning af stoffer under de forskellige kategorier må finde sted samt fortegnelsen over de klassificerede stoffer.

Konventionens kategorisering af stoffer ændres og ajourføres løbende.

#### *Til § 15*

Denne bestemmelse svarer til § 18 i den gældende lov.

Flydende stoffer, som transporteres i bulk og som ikke er optaget på den i § 14-nævnte fortegnelse, skal forinden transport finder sted til eller fra dansk havn midlertidigt klassificeres af miljøministeren. Bestemmelsen tager ikke sigte på gennemsejling af dansk søterritorium, idet det herved er forudsat, at en sådan transport er godkendt af en kompetent myndighed i en af de øvrige stater, der har tiltrådt konventionen. Ifølge konventionen skal en vurdering foretages i samarbejde med de lande, som har tilsluttet sig konventionen og som berøres af den pågældende transport.

*Til § 16*

Denne bestemmelse, hvorefter kemikalietankskibe skal føre en lastjournal, svarer til § 19 i den gældende lov.

Der er med hjemmel heri udstedt bekendtgørelse nr. 165 af 1. april 1987 om anvendelse af journal for skadelige flydende stoffer (lastjournal).

*Til § 17*

Denne bestemmelse svarer til § 20 i den gældende lov.

Bestemmelsen har sin baggrund i MARPOL-konventionen, hvorefter der skal udpeges og bemyndiges inspektører til at føre kontrol med losning af skadelige flydende stoffer. Der er ikke tale om kontrol i form af det tilsyn, der er omhandlet i reglerne i kapitel 15, men om en kontrol, der er et led i arbejdsgangen ved losningen. Der er fastsat regler herom i bekendtgørelse nr. 169 af 1. april 1987 om påtegning af lastjournal for skibe, der transporterer skadelige, flydende stoffer i bulk.

*Til kapitel 4**Til § 18*

Denne bestemmelse svarer til § 21 i den gældende lov. Bestemmelsen er dog suppleret med en mulighed for at fastsætte regler om pligt til at afgive oplysninger om lastens indhold. Denne tilføjelse er affødt af MARPOL-konventionens bilag III om transport af skadelige materialer i emballeret form, der trådte i kraft 1. juli 1992. Det følger heraf bl.a., at skibe, der transporterer skadelige stoffer i emballeret form, skal aflevere en oversigt over lastens indhold og placering i skibet til en person i afgangshavnen, f.eks. skibets skibsmægler. Der vil med hjemmel i denne bestemmelse blive udstedt en bekendtgørelse om transport af stoffer og materialer i emballeret form.

*Til kapitel 5**Til § 19*

Denne bestemmelse er ny i forhold til den gældende lov. Baggrunden for bestemmelsen er, at der før tiden i den Internationale Søfartsorganisation foregår drøftelser om et nyt bilag til MARPOL-konventionen om begrænsning af forurening fra faste skadelige stoffer, der transporteres i bulk. Disse drøftelser forventes tilendebragt med en vedtagelse inden for en overskuelig fremtid og den foreslåede bestemmelse skal muliggøre gennemførelse af danske regler herom.

Reglerne vil bl.a. medføre et stop for udtømning af en række farlige stoffer, der bl.a. fremkommer i forbindelse med rengøring af lastrum. Det forventes, at de skadelige stoffer vil fremgå af en liste med klassificeringer.

*Til kapitel 6**Til § 20*

Denne bestemmelse svarer stort set til § 22 i den gældende lov.

Der er foretaget en formel indskrænkning af bestemmelsens anvendelsesområde, således at bestemmelsen umiddelbart alene gælder for dansk søterritorium og Østersøområdet. Baggrunden herfor er, dels at MARPOL-konventionens regler om udtømning af kloakspildevand endnu ikke er trådt i kraft og dels at det vil være hensigtsmæssigt at regulere udtømning af kloakspildevand uden for dansk søterritorium og Østersøområdet på samme måde, som de øvrige udtømningskapitler, nemlig ved bekendtgørelse efterhånden som konventionsreglerne får virkning.

Betingelserne for udtømning af kloakspildevand er de samme som i den gældende lov. Det er herefter generelt forbudt at udtømme kloakspildevand inden for en afstand af 4 sømil fra nærmeste kyst, medmindre spildevandet har gennemgået en speciel rensning i et godkendt anlæg og der ikke ved udtømningen fremkommer synlige spor i havet. Herudover kan udtømning ske mindst 12 sømil fra nærmeste kyst på visse betingelser, der bl.a. angår udtømningshastighed og skibets fart.

Uanset disse generelle udtømningsretningslinier kan der opstå behov for en særlig beskyttelse af særlige farvande, f.eks. mere indelukkede vandområder, hvor der f.eks. er megen passagerbefordring. Derfor gives der i stk. 2 mulighed for, at der kan fastsættes særlige og skærpede regler for sådanne områder eller for bestemte typer af skibe. Der kan herunder også fastsættes regler om udtømning af kloakspildevand fra lystfartøjer, jf. også bemærkningerne til § 2, stk. 3.

Der er med hjemmel i den gældende § 22 udstedt bekendtgørelse nr. 563 af 16. december 1985 om forbud mod udledning af kloakspildevand fra visse kategorier af skibe i Flensborg Fjord. Bekendtgørelsen omfatter passagerskibe for mere end 50 passagerer i fast rutefart.

Den gældende lov gav mulighed for at undtage visse skibe fra bestemmelserne om udtømning af kloakspildevand i indtil 10 år efter lovens ikrafttræden (= til 3. maj 1990). På baggrund heraf blev en række skibe ved bekendtgørelse nr. 184 af 15. april



1981 undtaget fra disse bestemmelser i denne periode. Uanset denne bekendtgørelse indgik Miljøministeriet, Industriministeriet, de berørte havnemyndigheder, de svenske myndigheder og rederierne med passagersejlad i Øresund i 1987/88 en række aftaler om begrænsning af udledning af kloakspildevand fra passagerskibene i fast rutedrift på Øresund. Aftalerne blev senere suppleret med tilsvarende aftaler for andre færgeoverfarter i Danmark.

Aftalerne indebar, at passagerskibe, der ikke allerede var forsynet med opsamlingsstanke for spildevand, fik sådanne tanke installeret. Samtidig blev der etableret tilslutninger til de kommunale kloaksystemer i havnene. Siden da er alt kloakspildevand fra de fleste passagerskibe, der fast besejler danske havne, blevet afleveret i land.

Inden for rammerne af Helsingforskonventionen drøfter man for tiden at indføre tilsvarende regler for al passagertrafik i Østersø-området.

#### *Til kapitel 7*

#### *Til §§ 21-23*

Disse bestemmelser er uændrede i forhold til den gældende lovs §§ 23-25, bortset fra, at »Nordsøområdet« er indføjet, da dette område i MARPOL-konventionen er udpeget som »særligt havområde«, jf. også forslaget § 7

#### *Til § 21*

Der gælder efter denne bestemmelse, som svarer til § 23 i den gældende lov, et generelt forbud mod udtømmning af enhver form for affald, bortset fra frisk fisk, på søterritoriet. Ved udtrykket »frisk fisk« tænkes alene på fiskerester, der stammer fra rensning af friskfanget fisk, herunder fra den efter lovgivningen om kvalitetskontrol med fisk og fiskervarer foreskrevne rensning om bord af visse fiskearter. Overbordkastning af en hel fiskelast f.eks. på grund af forrådnelse falder dermed ikke ind under undtagelsesbestemmelsen.

Som eksempler på affaldsstoffer, der ikke må udcastes, kan bl.a. nævnes plaststoffer, tovværk og fiskegarn, plastskraldeposer, papirprodukter, tøj, glas, metal, flasker, lervarer, træ og levnedsmiddelfald.

#### *Til §§ 22 og 23*

Efter disse bestemmelser, som svarer til §§ 24-25 i den gældende lov, må der ikke i Østersøområdet og Nordsøområdet udtømmes affald, dog må levnedsmiddelfald udtømmes mindst 12 sømil fra nærmeste kyst.

Der er til begge bestemmelser knyttet en bemyndigelse, der muliggør udstedelse af nærmere regler vedr. udtømmning af affald og udtømmning af levnedsmiddelfald uden for dansk søterritorium, Østersøområdet og Nordsøområdet.

Nærmere regler herom findes i bekendtgørelse nr. 534 af 21. juni 1992 om udtømmning af affald fra skibe m.v. Bekendtgørelsen, der bygger på MARPOL-konventionen, indeholder regler om, hvor, hvornår og under hvilke betingelser, der må udtømmes affald henholdsvis levnedsmiddelfald.

#### *Til kapitel 8*

#### *Til § 24*

Denne bestemmelse svarer til § 26 i den gældende lov.

Med den gældende havmiljølov blev alle danske havne omfattet af kravet om modtageordninger og der er nu i alle danske havne etableret modtageordninger for rester og blandinger af olie, skadelige stoffer, der transporteres i bulk og emballeret form, kloakspildevand og affald.

Der er fastsat nærmere regler herom i bekendtgørelse nr. 429 af 7. september 1983 om modtageordninger for rester og blandinger af olie, kloakspildevand samt affald i danske havne og i bekendtgørelse nr. 167 af 1. april 1987 om modtageordninger i danske havne for rester og blandinger af skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk.

Enkelte større havne har etableret faste installationer, f.eks. København, Aalborg, Fredericia samt raffinaderihavnene, mens øvrige havne benytter sig af mobile systemer, der enten ejes af havnen, kommunen eller af en privat virksomhed i de tilfælde, hvor opgaven er udliciteret.

Som kontrol på tilstedeværelsen af modtageordningerne er skibsfarten gennem rederiorganisationerne blevet anmodet om at indberette til Miljøministeriet, såfremt der konstateres problemer med aflevering af nogen form for skibsgenereret affald.

Miljøministeriet har kun modtaget enkelte sådanne indberetninger, og det vurderes på denne baggrund, at modtageordningerne i danske trafikhavne fungerer efter hensigten.

Det generelle krav til modtageordninger er, at kapaciteten skal være af en sådan størrelse, at skibene ikke forsinkes unødigt.

Tilsvarende har lystbådehavne og marinaer etableret ordninger for modtagelse af olieaffald og fast affald, hvorimod ingen af disse havne har etableret særskilte modtageordninger for kloakspildevand fra lystfartøjer, idet bekendtgørelse nr. 429 af 7. september 1983 om modtageordninger for rester og blan-

dinge af olie, kloakspildevand samt affald i danske havne alene pålægger lystbådehavne at etablere modtageordninger, der ikke kræver særligt udtømningsudstyr. Dette skal ses i lyset af, at lystbåde efter den gældende lov er fritaget for udstyrskrav. På baggrund af den reviderede Helsingforskonvention lægges der imidlertid, som nævnt i bemærkningerne til § 2, op til en udvidelse af rammerne for reguleringen for så vidt angår lystfartøjer. I det omfang, lystfartøjer pålægges krav om særligt udstyr for så vidt angår udtømmning af kloakspildevand, kan det blive aktuelt at stille yderligere krav til modtagefaciliteterne i lystbådehavne.

Ved gennemførelsen af den gældende lovgivning fik havnene efter forhandlinger mellem Trafikministeriet og Miljøministeriet tilladelse til en generel forhøjelse af skibs- og vareafgiften med henblik på finansiering af etablerings- og driftsomkostningerne for modtageordningerne.

Herved undgik man, at skibene skulle betale direkte for aflevering af affaldet og meningen med ordningen var at etablere et »introduktionstilbud« med henblik på at sikre, at så mange skibe som muligt øjeblikkeligt benyttede ordningen.

Under Helsingforskonventionen er der endvidere udarbejdet en rekommendation, der anbefaler, at modtageordningerne finansieres på en anden måde end ved direkte at opkræve afgifter fra skibene, der benytter ordningerne. Er dette ikke muligt, anbefales det, at afgiften gøres så lille, at skibene ikke får et økonomisk incitament til at undlade at benytte ordningerne.

Med den stigende miljøbevidsthed er skibenes anvendelse af modtageordningerne steget, og driften og vedligeholdelsen af ordningerne samt den endelige bortskaffelse af det modtagne affald overstiger nu langt provenuet af den generelle forhøjelse af skibs- og vareafgiften i 1981, hvilket havnene og deres organisationer flere gange har gjort Miljøministeriet opmærksom på.

På trods af den nævnte anbefaling til Helsingforskonventionens medlemslande om ikke at opkræve en særlig afgift, er det – Miljøministeriet bekendt – kun danske, svenske og enkelte tyske havne i hele verden, der ikke opkræver en særlig afgift for benyttelsen af modtageordninger.

På den anden side vil en ændring af det danske »no-special-fee«-system være et brud med det solidariske princip, som ordningen hviler på, og hvorefter alle skibe er med til over skibs- og vareafgiften at betale til modtageordningerne.

I lyset af ovennævnte modstående argumenter og på baggrund af lov om trafikhavne (nr. 316 af 15. maj 1990), som har overladt det til de enkelte havne in-

den for visse rammer selv at fastsætte skibs- og vareafgiften (efter udløbet af en overgangsperiode til og med 1994) kunne det derfor overvejes, om der er grundlag for at ændre det danske »no-special-fee«-system på dette område. Miljøministeriet vil derfor på baggrund af en ny havmiljølov tage initiativ til drøftelser herom med de involverede parter med henblik på at afklare, om finansieringen af udgifterne til modtageordninger fortsat bør ske over skibs- og vareafgifterne eller gennem en særlig afgift. I denne sammenhæng vil selvsagt de miljømæssige konsekvenser af en ny ordning blive vurderet nøje.

#### *Til kapitel 9*

Dette kapitel indeholder bestemmelsen om forbud mod dumpning, bortset fra dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning). Som nævnt i de almindelige bemærkninger foreslås i overensstemmelse med de senere års miljøpolitiske målsætning nationalt og internationalt et egentligt forbud mod dumpning. Bestemmelserne i dette kapitel er herefter revideret, således at de ud over det nævnte forbud primært vedrører dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning). I forlængelse heraf er endvidere lovens tre bilag samlet til ét bilag og der er indsat et nyt bilag med en kort vejledning i, hvilke forhold og hensyn, der skal indgå ved behandling af en ansøgning om tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale. Heri indgår nu bl.a. en vurdering af muligheden for nyttiggørelse af havbundsmaterialet eller anden bortskaffelse end dumpning. En vejledning om klapning – »Dumpning af optaget havbundsmateriale – klapning« – er under forhandling med de berørte myndigheder og organisationer.

#### *Til § 25*

Med denne bestemmelse forbydes dumpning, bortset fra dumpning af optaget havbundsmateriale, jf. nærmere lovforslagets almindelige bemærkninger.

Uden for bestemmelsen falder fortsat den såkaldte nøddumpning, idet der lovligt kan foretages dumpning, såfremt der er overhængende fare for menneskeliv eller for at betydelige værdier skal gå tabt, jf. også bemærkningerne til § 58.

Som eksempel på sådanne nøddumpninger kan nævnes de tilfælde, hvor forvitrede sprænglegemer på opfiskede giftgasbomber gør enhver behandling farlig og bomberne derfor gendumpes.

I stk. 2 videreføres den gældende lovs § 30, udvidet til at omfatte enhver indlastning og transport her i landet, når formålet er dumpning, bortset fra dumpning af havbundsmateriale. Dette gælder såle-

## F. t. l. vedr. havmiljøet

des, uanset om der måtte være givet dumpningstilladelse i udlandet.

Uanset formuleringen af bestemmelsen er det ikke hensigten at forhindre transport i danske farvande af stoffer eller materialer bestemt for dumpning (eller afbrænding, jf. nedenfor). En sådan hindring ville være i modstrid med folkeretten, udtrykt gennem den endnu ikke ikrafttrådte Havretskonventions regler om »uskadelig passage« gennem søterritoriet og »transitpassage« gennem internationale stræder. Loven vil også fremover blive administreret i overensstemmelse hermed.

*Til § 26*

Kompetencen til at meddele tilladelse til og føre tilsyn med dumpning af havbundsmateriale (klapning) foreslås tillagt amtsrådet. I gældende lov er miljøministeren tillagt denne kompetence med mulighed for at henlægge denne til amtsrådet. En sådan kompetenceoverførsel er allerede sket med bekendtgørelse nr. 975 af 19. december 1986 om dumpning af optaget havbundsmateriale.

I forhold til gældende praksis medfører bestemmelsen, at amtsrådene får overdraget kompetencen til at meddele klaptilladelse i alle sager, også når optagningsstedet for sedimentet er beliggende i internationalt farvand (herunder internationale stræder).

Herudover er der alene tale om en formel ændring af loven.

I overensstemmelse med hidtidig praksis vil amtsrådene altid skulle finde klapplassen inden for dansk søterritorium.

I praksis er der tale om to typer af klapninger. Den første type er større eller mindre éngangsoperationer, hvor en havn eller sejlrende skal oprensnes efter en årrække. Den anden type drejer sig om havne, som erfaringsmæssigt har behov for hyppige oprensninger – ofte hvert år. I disse tilfælde kan en tilladelse gives for en længere periode – dog maksimalt 5 år, jf. i øvrigt bemærkningerne til § 27.

Efter stk. 2 skal der i forbindelse med behandlingen af ansøgninger om tilladelse til dumpning af havbundsmateriale indgå de forhold og hensyn, der er anført i bilag 1. Dette bilag er en sammenskrivning af tilsvarende bilag fra Oslo- og London-konventionerne. Det følger af bestemmelsen og det tilknyttede bilag, at der i vurderingen af en ansøgning indgår en række hensyn - miljømæssige, sundhedsmæssige, rekreative, økologiske, biologiske, økonomiske og dumpning contra deponering på land. Også muligheden for nyttiggørelse skal særskilt overvejes, idet nyttiggørelse ud fra såvel en miljømæssig

som en ressourceøkonomisk betragtning er ønskværdig, jf. også råstoflovens formålsbestemmelse.

Inddragelsen af dette hensyn indebærer, at amtsrådet efter en konkret afvejning, hvori indgår hensynet til de økonomiske konsekvenser af henholdsvis dumpning og råstofmæssig anvendelse, kan afslå at meddele tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale, der umiddelbart eller efter behandling er af en sådan kvalitet, at nyttiggørelse som råstof er mulig.

Uforurenedede sedimenter vil eksempelvis i nogen tilfælde kunne anvendes ved kystsikring, fyldarbejder, vejbygning og betonfremstilling.

Stk. 3 fastsætter nogle kvalitative begrænsninger for, hvornår der må meddeles tilladelse til klapning af forurenede havbundsmateriale. Således må der kun meddeles klaptilladelse, hvis havbundsmaterialet vurderes af indeholde uvæsentlige mængder og koncentrationer af de i bilag 2 nævnte stoffer og materialer.

Dette skøn skal udøves for hver enkelt ansøgning og der vil i den vejledning, der er under udarbejdelse, jf. ovenfor, blive givet en vejledning heri. Evt. stramninger på dette område i forhold til den praksis, der har udviklet sig siden den gældende lov trådte i kraft, vil ske efter en nøje afvejning bl.a. af den miljømæssige gevinst over for de konsekvenser en sådan stramning måtte have i forhold til havnene.

Stk. 4 er en parallel til miljøbeskyttelseslovens § 72 og indebærer, at amtsrådet i visse tilfælde kan forlange, at ansøgeren for egen regning lader foretage analyser af sedimentet til brug for amtsrådets vurdering af en konkret ansøgning. Bestemmelsen præciserer således i overensstemmelse med gældende praksis omfanget af ansøgerens oplysningspligt.

*Til § 27*

Denne bestemmelse sætter nogle rammer for hovedindholdet af en tilladelse til dumpning af havbundsmateriale.

For at overholde konventionskrav (bl.a. Helsingforskonventionen) er det i stk. 1 præciseret, at der kun kan meddeles tidsbegrænsede tilladelser til dumpning af havbundsmateriale. Der kan for tiden meddeles tilladelse for en periode af højst fem år.

Udover redaktionelle ændringer i forhold til den gældende bestemmelse i § 29 er desuden medtaget et udtrykkeligt krav om angivelse af tilladelsens udløbsdato samt en udtrykkelig hjemmel til at stille vilkår om optagning og udlægning af sedimentet, f.eks. forbud mod overløb ved optagning ved hjælp af sugning. Det er ligeledes præciseret, at der også ved anden bortskaffelse af havbundsmateriale end dump-

ning, dvs ved afslag på tilladelse til dumpning, kan fastsættes vilkår om optagemetoden, idet »forstyrrelsen« af havbunden er uafhængig af, hvordan materialet bortskaffes.

#### *Til § 28*

Efter denne bestemmelse bemyndiges miljøministeren til at fastsætte nærmere regler om tilladelsesordningen for dumpning af havbundsmateriale, herunder om ansøgningens indhold, om prøveudtagning og analyser, og om amtsrådets vurdering og behandling af sager efter § 26, herunder om bindende høring af andre myndigheder. Bestemmelsen vil udgøre hjemlen for en ny ajourført bekendtgørelse om dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning).

En bindende høring af Skov- og Naturstyrelsen er under overvejelse for de sager efter dette kapitel, hvor klapplassen er beliggende i eller tæt ved et EF-fuglebeskyttelsesområde med henblik på den overordnede varetagelse af beskyttelseshensynene i EF-fuglebeskyttelsesdirektivet.

Efter stk. 2 kan miljøministeren beslutte at overtage amtsrådets beføjelser efter § 26 i sager, der har større betydning. Bestemmelsen svarer til bemyndigelsen i miljøbeskyttelsesloven til at indkalde sager til central behandling.

#### *Til § 29*

Bestemmelsen svarer til den hidtidige § 31, men da der fremover kun er ét bilag med en liste over skadelige stoffer, er bestemmelsen om flytning af stoffer fra et bilag til et andet overflødig.

#### *Til kapitel 10*

Dette kapitel har karakter af en slags »opsamlingskapitel« for en række forureningssubjekter, der ikke falder ind under udtømmning eller dumpning. Kapitlet indeholder en bestemmelse om forurening fra boreplatforme, en bestemmelse om afbrænding, en bestemmelse om luftforurening og en bestemmelse, der skal tage højde for andre forureningstilfælde.

#### *Til § 30*

Efter denne bestemmelse kan der fastsættes regler om udledning i havet og anden bortskaffelse af stoffer og materialer, der stammer fra undersøgelse eller udnyttelse af undersøiske mineralforekomster, herunder kulbrinter.

Bestemmelsen er en videreførelse af § 32 i den gældende lov, idet der dog foreslås en udvidelse af

rammerne for den fremtidige regulering også på dette område.

Der er med hjemmel i den gældende bestemmelse udstedt bekendtgørelse nr. 394 af 17. juli 1984 om udledning i havet af stoffer og materialer fra visse havanlæg. Efter denne bekendtgørelse reguleres udledning fra denne type virksomhed gennem en tilladelsesordning. Forslaget om at udvide bemyndigelsen, således at der også kan fastsættes regler om »anden bortskaffelse« skal bl.a. ses i lyset af den almindelige udvidelse af lovens område, jf. bemærkningerne til § 1.

Ved »anden bortskaffelse« tænkes bl.a. på afbrænding af væske, herunder naturgas, i forbindelse med brøndtestning, brøndstimulering m.v. og på afbrænding af farlige gasarter i forbindelse med produktion af hydrocarboner, herunder naturgas. Endvidere tænkes på bortskaffelse via land eller injektion under havoverfladen.

Disse aktiviteter er ikke omfattet af det nye generelle forbud mod afbrænding på havet, som foreslås indført i forslaget § 31, jf. nedenfor, og har hidtil ikke været omfattet af regler.

I lyset af nyere viden om risiko for dannelse af farlige forbindelser under afbrændingsprocessen anses det for hensigtsmæssigt at bemyndige ministeren til at fastsætte regler herom. Miljøministeriet følger udviklingen inden for området med henblik på evt. initiativer, når det fornødne grundlag foreligger, og også inden for bl.a. Pariskonventionen er man opmærksom på denne forureningsform. Eventuelle nye regler vil, som det er sædvanlig praksis, blive forhandlet med berørte myndigheder og koncesseionshavere.

Det bemærkes, at emissioner til atmosfæren, stammende fra platformes normaldrift – dvs. emissioner, der ikke hænger sammen med efterforsknings- eller udvindingsaktiviteter, men med driften af platformen som arbejds- og opholdssted for borepersonellet – reguleres med hjemmel i § 31. Dette er i overensstemmelse med principperne i den gældende lov, som regulerer udledninger fra platformes normaldrift analogt med skibe, men fastsætter særlige regler for forurening i forbindelse med platformenes efterforsknings- og udvindingsaktiviteter.

En revision af den nævnte bekendtgørelse vil blive nærmere overvejet på baggrund af en ny havmiljølov.

Efter stk. 2 kan der fastsættes regler om, at udledning eller anden bortskaffelse af bestemte stoffer ikke må finde sted, såfremt dette må antages at indebære væsentlig risiko for forurening af havmiljøet.

Der tænkes her på anvendelse og udledning af

stoffer, der er giftige, svært nedbrydelige eller med tendens til bioakkumulation.

Bestemmelsen i § 30 skal i øvrigt ses i sammenhæng med lov nr. 292 af 10. juni 1981 om visse havanlæg, som regulerer en række andre forhold i forbindelse med havanlæg.

#### *Til § 31*

Med denne bestemmelse forbydes afbrænding af stoffer eller materialer på havet. Bestemmelsen tager sigte på afbrænding af affald, der er frembragt på land. Om den nærmere baggrund henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

I stk. 2 videreføres § 33, stk. 5 i den gældende lov, udvidet til at omfatte enhver indlastning og transport her i landet, når formålet er afbrænding. Dette gælder således, uanset om der måtte være givet afbrændingstilladelse i udlandet. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 25 (den tilsvarende forbudsbestemmelse for så vidt angår dumpning).

I stk. 3 er to former for afbrænding undtaget fra forbudet i stk. 1. Det drejer sig om afbrænding af normaldriftsaffald fra skibe og platforme og afbrænding af stoffer og materialer, der stammer fra undersøgelse eller udnyttelse af undersøiske mineralforekomster.

Afbrænding af normaldriftsaffald er undtaget fra bestemmelsen i den gældende lov om, at afbrænding kun må ske efter forudgående tilladelse. Denne form for afbrænding er således efter lovforslaget i forlængelse af gældende lov ikke umiddelbart forbudt, men vil – i modsætning til gældende lov – fremover kunne reguleres, jf. stk. 4.

Afbrænding i forbindelse med undersøgelse og udnyttelse undersøiske mineralforekomster er ikke reguleret i den gældende lov, men er omfattet af og vil dermed kunne reguleres med hjemmel i § 30.

I stk. 4 bemyndiges miljøministeren til at fastsætte regler om bortskaffelse ved afbrænding af normaldriftsaffald fra skibe og platforme. Overvejelser herom skal bl.a. ses i lyset af de generelle internationale overvejelser vedr. begrænsning af luftforurening fra skibe og platforme, jf. § 32.

#### *Til § 32*

I denne bestemmelse, som er ny i forhold til den gældende lov, bemyndiges ministeren til at fastsætte regler om særlige foranstaltninger om bord i skibe eller på platforme med henblik på at begrænse luftforurening.

Som nævnt i de almindelige bemærkninger foregår der for tiden i det internationale havforurenings-

samarbejde drøftelser vedr. forholdsregler til imødegåelse af luftforurening fra skibe og platforme.

På nationalt plan er begrænsning af luftforurening fra skibsfarten medtaget i regeringens transport-handlingsplan for miljø og udvikling.

Arbejdet med at begrænse luftforurening fra skibe har dels til formål at opfylde Montreal-protokollens mål om reduktion af udslip fra helon og CFCgasser, men også en generel reduktion af de skadelige immisioner fra skibenes fremdrivningsmaskineri er omfattet.

Det sidstnævnte forhold er især blevet aktuelt efter de generelle krav om lavere svovlindhold i brændselolier, der anvendes på land, idet olieproducenternes muligheder for at skaffe sig af med svovlholdig olie er nu begrænset til den internationale skibsfart.

I samme forbindelse er der et generelt ønske om reduktion af NO<sub>x</sub> og SO<sub>x</sub> samt partikler. Ligeledes ønskes mængden af dampe fra skadelige stoffer, der udledes i forbindelse med lastning af tankskibe reduceret.

Endelig overvejes en regulering af skadelige emissioner fra affaldsforbrændingsanlæg om bord i skibe, jf. § 31, stk. 3.

I forhold til off-shore-virksomhed vil f.eks. udledning af uforbrændte gasser til atmosfæren kunne reguleres i medfør af denne bestemmelse.

#### *Til § 33*

Denne bestemmelse er en videreførelse i en lidt ændret form af bestemmelsen i den gældende lovs § 34. Bestemmelsen har karakter af en »opsamlingsbestemmelse«, der skal gøre det muligt inden for rammerne af lovens formål at fastsætte regler om forurening fra skibe og platforme, som ikke er omfattet af de forudgående kapitler, de forudgående bestemmelser i dette kapitel eller anden lovgivning i øvrigt. I de internationale havforureningskonventioner og inden for den internationale søfartsorganisation foregår der et løbende arbejde med at forbedre og udbygge de internationale aftaler om forebyggelse og bekæmpelse af havforurening og bestemmelsen muliggør gennemførelsen af internationale vedtagelser herom

Endvidere vil der efter bestemmelsen kunne fastsættes regler om specielle forhold/aktiviteter, der har betydning for danske farvande på grund af disse farvandes særlige karakter eller for at imødegå aktiviteter, der indebærer forureningsrisiko i øvrigt. Som eksempel kan nævnes, at der muligvis kunne blive behov for at regulere bunkervirksomhed (»flydende tankstationer») og oplægning af skibe i fjorde o.lign.

Bemyndigelsen kan også tænkes anvendt til at fastsætte særlige regler for aktiviteter i f.eks. EF-fuglebeskyttelsesområder og Ramsar-områder.

### Til kapitel 11

Bestemmelserne i dette kapitel er stort set en videreførelse af de gældende beredskabsbestemmelser. Ud over, at der er indsat en bestemmelse om beredskabsplaner for olieforureningsulykker med henblik på opfyldelse af OPRC-konventionen, jf. nærmere de almindelige bemærkninger, er der alene sket enkelte sproglige og redaktionelle justeringer i teksten.

Den gældende lov har sikret etableringen af et samlet beredskab mod forurening af havet, havneanlæg og kyststrækninger. Lovens ansvars- og opgavefordeling i forbindelse med forebyggelse og bekæmpelse af forurening af havet og i forbindelse med oprensning og sanering af større forureninger af havne og kyststrækninger opretholdes i nærværende lovforslag.

Beredskabet sigter mod bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening.

Beredskabet består af et statsligt olie- og kemikalieberedskab under Miljøministeriet (Miljøstyrelsen) til bekæmpelse af forurening på havet, et havneberedskab under kommunalbestyrelsen til bekæmpelse af forurening i havnene samt et strandsaneringsberedskab, der afhængigt af forureningens omfang og karakter forestås af kommunalbestyrelsen, amtsrådet eller Miljøministeriet (Miljøstyrelsen), når en forurening ikke har kunnet fjernes på havet.

Det etablerede beredskabssystem har over årene i gennemsnit pr. år modtaget mellem 250 og 300 meldinger om olieforureninger og 25-50 meldinger om anden forurening, herunder rapporter om fund af krigsgas.

Den generelle pligt til at indberette observerede olie- og kemikalieforureninger betyder, at beredskabet modtager et stort antal meldinger om meget små forureninger, hvor det vurderes, at en bekæmpelse ikke er mulig eller fornøden. Sådanne meldinger udgør mellem 80% og 90% af de modtagne meldinger.

De resterende meldinger kræver en eller anden form for indsats, der kan variere fra verifikation med hjælp fra Miljøministeriets skibe, det lejede fly eller fra andre statslige eller civile organisationer til en egentlig bekæmpelse med indsats af en eller flere af Miljøministeriets skibe, af flyet og eventuelt i det kystnære områder og på stranden indsats fra det statslige redningsberedskab og berørte kommuner/amtskommuner.

Siden beredskabets etablering i dets nuværende

form har det jævnligt været i anvendelse ved egentlige forureningsbekæmpelsesopgaver.

Ved disse aktioner har beredskabet været i stand til at begrænse de miljømæssige og økonomiske konsekvenser af omfattende forureningsulykker og beredskabet har derved bevist sin evne til at løse de pålagte opgaver.

Det bemærkes, at beredskabet i forbindelse med off-shore-virksomhed reguleres særskilt med hjemmel i havanlægsloven, som tillægger miljøministeren beføjelse på dette område. Denne beføjelse er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 395 af 17. juli 1984 om beredskab i tilfælde af forurening af havet fra visse havanlæg. Bekendtgørelsen stiller krav til beredskabsplanlægning, materiel m.v.

### Til § 34

Denne bestemmelse svarer til § 35 i den gældende lov, idet dog den sproglige udformning er ændret, ligesom der er foretaget den formelle ændring, at hovedansvaret tillægges miljøministeren. Miljøstyrelsens aktiviteter på dette området vil herefter fremover hvile på en delegation.

Det statslige ansvar for bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening af havet og kystnære områder indebærer en forpligtelse til til stadighed at opretholde og udbygge det fornødne statslige beredskab til denne bekæmpelse. Under de fleste forhold vil bekæmpelse mest effektivt, økonomisk og med færrest skadevirkninger på miljøet kunne ske, mens forureningen befinder sig på eller i vandet.

Materiellet til det statslige beredskab består i dag af følgende fartøjer:

2 skibe, GUNNAR THORSON og GUNNAR SEIDENFADEN af »offshore supply«-typen (ca. 850 BRT), der kan anvendes til bekæmpelsesoperationer i åbne farvande, herunder Nordsøen. Skibene kan ligeledes anvendes som kommandoskibe i forbindelse med store operationer, herunder som danske ledelsesfartøjer ved internationale bekæmpelsesoperationer. GUNNAR THORSON er endvidere udrustet som laboratorieskib og anvendes således i forbindelse med monitoring af vandkvaliteten i danske og omliggende farvande.

2 skibe, MARIE MILJØ og METTE MILJØ af »seatruck«-typen (ca. 160 BRT), der anvendes som Miljøministeriets udrykningsfartøjer i tilfælde af melding om søulykke og olie- eller kemikalieforurening. Disse skibe er konstant på 1 times sejlvarsel.

2 fartøjer, MILJØ 101 og MILJØ 102, der må betegnes som store motorbåde (ca. 20 BRT). Disse fartøjer anvendes ligeledes som udrykningsfartøjer til verificering af rapporteret olieforurening. Endvidere

kan disse to fartøjer indgå som hjælpefartøjer ved en større bekæmpelsesaktion.

3 oliepramme, der anvendes som flydende lagerfaciliteter for opsamlet olie.

Herudover rådes over 6 mindre hjælpefartøjer, der alle kan anvendes ved større aktioner og ved bekæmpelse af forurening tæt ved kysten.

Ud over fartøjerne råder Miljøministeriet over specielt materiel, så som flydespærringer til begrænsning af oliens udbredelse samt til koncentring af olien, olieoptagere til opsamling af alle typer af olie, flydecontainere til opbevaring og transport af opsamlet olie, forskelligt specialudstyr til lægtring af havarerede tankskibe samt sporings- og beskyttelsesmateriel til brug i forbindelse med bekæmpelse af kemikaliefurening.

I forbindelse med beredskabets opbygning er det tilstræbt, at nævnte materiel i størst muligt omfang også kan anvendes i forbindelse med bekæmpelse af kemikaliefurening.

Endvidere råder Miljøministeriet over beholdninger af dispergeringsmidler til kemisk bekæmpelse af en olieforurening samt over forskellige typer absorberingsmidler til bekæmpelse af olie- og kemikaliefurening.

Materiellet til bekæmpelse af olie- og kemikaliefureninger i kystnære farvande og på stranden er stationeret ved det statslige redningsberedskab.

En olieforurening eller en søulykke rapporteres typisk til Søværnets Operative Kommando, hvorfra Miljøministeriet (Miljøstyrelsen) alarmeres. En egentlig bekæmpelsesaktion vil ofte starte som en ren miljøministeriel opgave, men på grund af de danske farvandes beskaffenhed vil en olieforurening kunne nå kysten, hvor det statslige redningsberedskab vil blive sat ind i det kystnære beredskab.

Bestemmelserne åbner dog også mulighed for et samarbejde med andre statslige myndigheder, med amtskommunale myndigheder, herunder embedslægen, ligesom bestemmelserne ikke udelukker samarbejde med private (f.eks. lodser, bjærgningssselskaber, lokale fiskere m.fl.)

#### *Til § 35 og 36*

Disse bestemmelser er uændrede i forhold til den gældende lov og fastslår de lokale myndigheders ansvar og opgaver i forbindelse med forurening af havne eller strande og kyster, ligesom miljøministeren bemyndiges til efter forhandling med de berørte organisationer at fastsætte regler om fordelingen af udgifterne i forbindelse hermed mellem havnebestyrelsen, kommunalbestyrelsen, amtsrådet og staten.

En sådan fordeling blev fastlagt ved bekendtgørelse nr. 662 af 26. september 1986. I forhold til kommunerne er der i indværende efterår indgået en ny aftale med Kommunernes Landsforening, hvorefter de kommunale udgifter til strandsanering, som efter den nævnte bekendtgørelse har påhvilet kommunerne fuldt ud, fremover skal fordeles ligeligt mellem kommunerne og staten. En ny bekendtgørelse herom er trådt i kraft den 25. januar 1993.

#### *Til § 37*

Denne bestemmelse er ny. Den pålægger alle olietankskibe på 150 BRT og derover og alle andre skibe over 400 BRT at tilvejebringe en beredskabsplan for olieforureningsulykker. Kravet udspringer af OPRC-konventionen, der etablerer et globalt olieberedskabssamarbejde, jf. nærmere omtalen af denne konvention i lovforslagets almindelige bemærkninger.

På baggrund af overvejelser om at udvide det globale beredskab til også at omfatte anden forurening end olieforurening, foreslås tillige en bemyndigelse til at stille krav om beredskabsplaner på skibe, som er indrettet til eller som transporterer skadelige flydende stoffer i bulk, jf. stk. 2.

Der vil på baggrund af stk. 3 blive udstedt en bekendtgørelse med nærmere retningslinier for udarbejdelse, indhold og godkendelse af beredskabsplanerne.

#### *Til kapitel 12*

Bestemmelserne i dette kapitel er med enkelte justeringer uændrede i forhold til de gældende bestemmelser. Der er foretaget justeringer og konsekvensrettelser, bl.a. som følge af, at dumpning (bortset fra dumpning af optaget havbundsmateriale) forbydes.

Indberetningsforpligtelsen og dens omfang skal ses i sammenhæng med især beredskabsbestemmelserne og skal sikre en så hurtig og effektiv bekæmpelsesindsats som muligt, således at evt. skadevirkninger begrænses mest muligt.

#### *Til § 38*

Bestemmelsen er uændret i forhold til den gældende bestemmelse. Den fastslår, hvem der er ansvarlig for indberetning og i hvilke situationer. Der skal således ske indberetning, når der sker udtømmning i strid med loven eller i force majeure-situationer, ved kollision eller grundstødning eller såfremt der af andre grunde er fare for udtømmning o.a.

Indberetningspligten gælder også, hvor et væsentligt spild af olie eller andre skadelige stoffer iagttages fra luftfartøj, jf. stk. 2.

Ligeledes skal havnebestyrelsen foretage indberetning, såfremt der er fare for, at olie eller skadelige flydende stoffer, der er blevet udtømt i havnen, vil kunne forurene havet, jf. stk. 3.

Endelig pålægges de, der er omfattet af indberetningspligten, samtidig en oplysningspligt af hensyn til bekæmpelsesarbejdet, jf. stk. 4.

#### *Til § 39*

Denne bestemmelse bemyndiger miljøministeren til at fastsætte nærmere regler om den i § 38 nævnte indberetningspligt og om indberetning af anden forurening af havet end den, der omfattes af disse bestemmelser.

MARPOL-konventionen indeholder detaljerede bestemmelser herom.

Sådanne bestemmelser findes i bekendtgørelse nr. 311 af 12. juni 1981 om indberetning i henhold til lov om beskyttelse af havmiljøet.

Denne bekendtgørelse indeholder også bestemmelser for fartøjer uden for dansk søterritorium om indberetning til kompetente udenlandske myndigheder, jf. stk. 2.

#### *Til § 40*

Denne bestemmelse tager primært sigte på implementering af et EF-direktiv om minimumskrav til skibe på vej til eller fra Fællesskabshavne med farligt eller forurenende gods.

Hovedformålet med dette direktiv er at sikre, at oplysninger om lastens indhold af farligt eller forurenende gods (godsoplysninger) findes i land hos en kompetent myndighed i et EF-land og at andre kompetente myndigheder nemt kan få adgang til disse oplysninger.

Direktivet, der omfatter skibe på vej til eller fra en EF-havn med farligt eller forurenende gods om bord, lægger op til, at disse skibe skal afgive en række godsoplysninger til myndighederne med henblik på, at myndighederne til enhver tid har eller nemt kan få kendskab til skibenes laster og dermed hurtigere og mere effektivt kan tilrettelægge og iværksætte en beredskabsaktion, hvis en sådan skulle blive nødvendig.

I forbindelse med implementeringen af direktivet vil skibene således blive pålagt at afgive en række nærmere angivne godsoplysninger til nærmere udpegede myndigheder, ligesom der vil blive etableret en ordning for den kompetente myndigheds modtagelse, opbevaring og videresendelse af disse oplys-

ninger til kompetente myndigheder i andre EF-lande. Det vil blive tilstræbt at etablere en ordning, der er så enkel og så let at administrere som muligt.

Det bemærkes, at direktivet lægger op til, at der kan indføres særordninger for færgeruter med kort overfartstid.

Det er sandsynligt, at EF-kommissionen på lidt længere sigt vil fremsætte forslag om en udvidelse af ordningen til også at omfatte skibe, der alene passerer en medlemsstats farvande (uskadelig passage). I givet fald vil en sådan udvidelse også kunne ske med hjemmel i den foreslåede bestemmelse.

#### *Til § 41*

Bestemmelsen er uændret i forhold til den gældende lov. Bestemmelsen tager alene sigte på en kortlægning af de skadelige stoffer, der ind- og udlastes i de danske havne til brug for planlægningen af beredskabet til bekæmpelse af kemikalieforurening. Bestemmelsen tager ikke sigte på at kunne kræve oplysninger om produkters kemiske sammensætning, ud over hvad der er nødvendigt for klassificeringen af disse.

#### *Til kapitel 13*

Bestemmelserne i dette kapitel er uændrede i forhold til bestemmelserne i den gældende lov. I bemærkningerne nedenfor til de enkelte bestemmelser gennemgås kort bestemmelsernes hovedindhold og -formål.

#### *Til § 42*

Som det fremgår af reglerne i kapitel 12 skal en række forhold indberettes med henblik på iværksættelse af en evt. forureningsbekæmpelse.

Af hensyn til effektiviteten af en bekæmpelsesaktion vil de oplysninger, der fremkommer ved indberetning i henhold til reglerne i kapitel 12 ikke altid være tilstrækkelig. Derfor og af hensyn til den hast, der nødvendigvis må præge en bekæmpelsessituation, giver denne bestemmelse miljøministeren eller den myndighed, han bemyndiger dertil, adgang til uden retskendelse at foretage de undersøgelser på skibe eller platforme, der er nødvendige af hensyn til en bekæmpelsesaktion. Sådanne undersøgelser må dog ikke medføre unødvendig forsinkelse for skibet eller platformen, ligesom de ikke må medføre unødvendige udgifter.

Indgreb over for udenlandske skibe er folkeretligt underlagt visse begrænsninger, jf. nærmere bemærkningerne til § 43.



### Til § 43

Denne bestemmelse giver myndighederne mulighed for at foretage de indgreb over for skibe og platforme, der er nødvendige for effektivt at begrænse og bekæmpe forurening eller for at forhindre en truende forurening (stk. 1 og 2).

Eksempelvis kan i tilfælde af en grundstødning føreren af skibet pålægges at tømme særligt udsatte lastrum, før skibet forsøges bragt flot eller forbyde, at et sådant forsøg gøres, indtil der er tilstrækkelig slæbebådsassistance og det nødvendige bekæmpelsesmateriel er bragt frem.

Udøvelsen af de i § 43, stk. 1-3 nævnte beføjelser varetages af Miljøstyrelsen og Søfartsstyrelsen. Der påtænkes ingen ændring af denne ordening og miljøministerens beføjelser efter disse bestemmelser vil derfor også efter denne lov blive henlagt til de nævnte styrelser, jf. § 48.

Bestemmelsen giver mulighed for indgreb af temmelig vidtgående karakter. Det følger af stk. 4, at beslutninger om forbud eller påbud skal begrundes og meddeles skriftligt til føreren af skibet eller den for platformen ansvarlige eller til ejeren eller brugeren af skibet eller platformen. Bestemmelsen åbner mulighed for, at et forbud eller påbud kan meddeles telegrafisk. I tilfælde af beslutning om tilbageholdelse skal meddelelsen tillige indeholde oplysning om, på hvilke vilkår skibet igen kan frigives.

Anvendelsen af indgrebsmulighederne skal tage hensyn til skibets nationalitet og i hvilket farvand, skibet befinder sig.

For danske skibe kan § 43 anvendes i alle farvande.

For udenlandske skibe på dansk søterritorium er indgreb undergivet visse folkeretlige begrænsninger.

Kyststaten kan på basis af sin almindelige højhedsret over sit søterritorium udfærdige love og andre retsfor skrifter til beskyttelse imod forurening, men kyststatens håndhævelse af disse må ske i overensstemmelse med folkerettens regler om fremmede skibes ret til uskadelig passage.

I henhold til Geneve-konventionen af 1958 om det ydre territorialfarvand og den tilstødende zone er gennemfart uskadelig i det omfang, den ikke er til skade for kyststatens fred, orden eller sikkerhed. Kyststaten er i forlængelse heraf berettiget til at hindre gennemfart, som ikke er uskadelig. Dette indebærer, at kyststaten kan skride ind i alvorligere tilfælde af forurening, f.eks. ved forsætlig eller uagtsom udtømmning af olie, og herunder om nødvendigt tilbageholde et fremmed skib med henblik på retsforfølgning.

Er et fremmed skib på vej til det indre territorialfarvand, har kyststaten ret til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at hindre enhver overtrædelse af de bestemmelser, der gælder for skibes adgang til sådant farvand.

Fremmede skibe, der benytter retten til uskadelig passage, skal overholde kyststatens forskrifter, navnlig om transport og sejlads, men også forskrifter, der har til formål at beskytte kyststatens farvande mod forurening.

Som nævnt under bemærkningerne til § 2, stk. 1, nr. 4, overvejes for tiden i Nordsølandene en udvidet jurisdiktion med henblik på at forbedre håndhævelsen af internationale regler til beskyttelse af havmiljøet.

Indgreb over for udenlandske skibe uden for dansk søterritorium, jf. § 2, stk. 1, nr. 4 skal foretages i overensstemmelse med den internationale konvention af 1969 om indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker og protokollen af 1973 (til MARPOL-konventionen) om indgriben på det åbne hav ved forurening af havet med andre stoffer end olie. Efter disse regler kan kyststaten tage sådanne forholdsregler på det åbne hav, som måtte være nødvendige for at forhindre, begrænse eller fjerne alvorlig og overhængende fare for sine kyster eller dermed forbundne interesser. Denne fare skal være forårsaget af olieforurening eller trussel herom som følge af en ulykke til søs, eller handlinger i forbindelse hermed, som med rimelig grund kan forventes at medføre skadelige virkninger af større omfang.

### Til § 44

I sølovens §§ 267 og 282, stk. 2 er der fastsat objektivt ansvar for enhver skade, der skyldes udtømmning af olie fra et skib og for udgifterne til beredskabsforanstaltninger, såfremt der er sket eller er fare for udtømmning af olie. Efter stk. 1, der supplerer de nævnte bestemmelser i søloven, indtræder der objektivt ansvar for udgifter til rimelige beredskabsforanstaltninger i alle tilfælde, hvor der er sket eller er fare for forurening med skadelige stoffer. Bestemmelsen gælder ligeledes for platforme. Bestemmelsen vil ikke blive bragt i anvendelse, såfremt det godtgøres, at den pågældende hændelse er en følge af de i sølovens § 268, stk. 1 a-c nævnte årsager (bl.a. krigshandlinger og sabotage). I de særlige tilfælde, hvor et skib, der yder et nødstedt skib hjælp, foretager udtømmning af olie m.v., f.eks. for at dæmpe søen, følger det at de almindelige nødretsgrundsætninger i dansk erstatningsret, at udgifterne i medfør af denne bestemmelse påhviler det nødstedte skib.

I tilfælde af, at danske skibe har pådraget sig ansvar for udgifter til beredskabsforanstaltninger, vil de skyldige beløb kunne opkræves ad sædvanlig vej. Der vil derimod kunne opstå vanskeligheder, såfremt udenlandske skibe har pådraget sig ansvar, idet opkrævning af det skyldige beløb ofte vil forudsætte sagsanlæg i udlandet, og det derfor må forudses, at det i en række tilfælde vil være umuligt at få dækket den danske stats udgifter til beredskabsforanstaltninger. Efter stk. 2 kan det derfor pålægges ejeren af et skib eller en platform at stille sikkerhed i form af garanti fra bank eller forsikringsselskab for udgifterne til beredskabsforanstaltninger, ligesom det kan bestemmes, at skibet eller platformen skal tilbageholdes, indtil der er stillet sikkerhed. Bestemmelsen har været anvendt ved flere lejligheder.

#### Til kapitel 14

Bestemmelserne i dette kapitel er, bortset fra enkelte redaktionelle ændringer, de samme som i den gældende lov. Overskriften er ændret fra »Kontrol« til »Tilsyn«.

#### Til § 45

Beføjelsen til at føre tilsyn med loven og bestemmelser udstedt i medført af loven foreslås tillagt miljøministeren. Beføjelsen kan delegeres til en styrelse under Miljøministeriet eller andre myndigheder, jf. § 48.

Efter stk. 2 har tilsynsmyndigheden adgang til at foretage eftersyn af skibe og platforme, herunder kan myndigheden forlange at få tilgang til skibets eller platformens papirer, ligesom myndigheden kan udtage prøver. Bestemmelsen antages at give adgang til rutinemæssig stikprøvekontrol, også i tilfælde, hvor der ikke foreligger nogen mistanke om ulovlige forhold.

Tilsynet må ikke medføre unødvendige forsinkelser for skibet eller platformen, ligesom det ikke må medføre unødvendige udgifter.

Efter stk. 3 kan der ikke foretages tilsyn efter stk. 2 på udenlandske skibe, der sejler i overensstemmelse med de folkeretlige regler om uskadelig passage, d.v.s. at tilsyn kun kan gennemføres, når der er begrundet mistanke om, at passagen ikke er uskadelig.

Med henblik på at imødegå dobbeltadministration i forbindelse med tilsynet med off-shore-virksomhed vil Energiministeriet og Miljøministeriet udarbejde en aftale om tilsynets udøvelse.

#### Til § 46

Denne bestemmelse har sin baggrund i en IMO-resolution, der anbefaler, at der gennemføres ordninger til inspektion af tankskibes lasttanke i olieudskibningshavne for herved at kunne konstateres, om mængden af de tilbageværende olierester sammenholdt med opgivelserne om tidligere olielaster og udtømninger godtgør, at der ikke er sket overtrædelser af gældende udtømningsbestemmelser.

#### Til § 47

Bestemmelsen giver mulighed for at kunne påbyde anvendelsen af mærkningsmateriale i danske skibe og i udenlandske skibe i dansk havn med det formål at kunne henføre ulovlige udtømninger til forurenere.

#### Til kapitel 15

Overskriften på dette kapitel foreslås ændret fra »Miljøstyrelsen og Miljøankenævnet« til »Administrative bestemmelser og klage«. Samtidig er kapitlet undergået en forenkling og modernisering i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i f.eks. miljøbeskyttelsesloven. Endvidere foreslås det, at Miljøklagenævnet udgår som klagemyndighed, jf. også de almindelige bemærkninger.

#### Til § 48

Bestemmelsen i stk. 1 om miljøministerens adgang til at delegere sine beføjelser efter loven til en styrelse o.a. statslige institutioner svarer til gældende lovs § 52. Efter denne bestemmelse har ministeren bemyndiget Miljøstyrelsen til at træffe en række konkrete afgørelser og udøve en række beføjelser efter loven, jf. bekendtgørelse nr. 525 af 3. december 1980 om henlæggelse af opgaver og beføjelser efter lov om beskyttelse af havmiljøet til Miljøstyrelsen.

Da Miljøstyrelsen ikke i dette lovforslag – i modsætning til den gældende lov direkte er tillagt nogen beføjelser, vil en række yderligere beføjelser fremover blive delegeret til Miljøstyrelsen. Det drejer sig f.eks. om varetagelsen af beredskabet, jf. § 34.

Som tidligere nævnt foregår der et tæt og løbende samarbejde mellem Miljøstyrelsen og Søfartsstyrelsen, som administrerer anden lovgivning omkring skibe og søfart. Det er således Søfartsstyrelsen, der i henhold til lov om skibes sikkerhed fører tilsyn med skibenes udstyr. Observeres der i denne forbindelse forhold, der er omfattet af havmiljøloven, tager Miljøministeriet (Miljøstyrelsen) stilling til, om der evt. foreligger overtrædelse af udtømnings- og ud-

ledningskriterierne i havmiljøloven, mens Industriministeriet (Søfartsstyrelsen) foretager en teknisk vurdering af skibet. Beføjelsen til at foretage indgreb efter havmiljøloven (forslagets 43, gældende lovs § 45) er delegeret til såvel Søfartsstyrelsen som Miljøstyrelsen.

I beredskabssammenhæng har samarbejdet medført en konkret aftale, der betyder, at Søfartsstyrelsens skibskyndige foretager en konkret vurdering af stort set alle skibe, der i danske farvande har været indblandet i en søulykke. Generelt betragtes et skib, uanset nationalitet, som et »sub-standard«-skib, såfremt Søfartsstyrelsen vurderer, at det ikke er i stand til at sejle sikkert igennem danske farvande. Der kan i en sådan situation stilles krav om udbedring af skader, både af hensyn til sikkerhed og miljøbeskyttelse, inden videre sejlads.

Ved søulykker tilkalder beredskabsvagten i Miljøstyrelsen en inspektør fra Søfartsstyrelsen, der derefter foretager en teknisk vurdering af det havareerede skib. Foreligger der begrundet mistanke om sikkerhedsmæssige mangler, eller ønskes der sikkerhedsstillelse for udgifter til beredskabsforhold, jf. forslagets § 44, tilbageholdes skibet med hjemmel i havmiljøloven og i lov om skibes sikkerhed.

Herudover deltager Søfartsstyrelsen sammen med Miljøstyrelsen i alt internationalt arbejde, der berører det daglige samarbejde mellem de to styrelser.

#### *Til §§ 49 og 50*

Disse bestemmelser præciserer reglerne om bekendtgørelse af afgørelser for adressaten og om underretning til de personer, organisationer og myndigheder, der kan klage over afgørelser. Bestemmelserne svarer til de tilsvarende bestemmelser i miljøbeskyttelsesloven med de nødvendige tilpasninger.

#### *Til § 51*

Stk. 1 svarer til bestemmelsen i den gældende lovs § 53, stk. 3, hvorefter afgørelser i sager vedrørende dumpning af optaget havbundsmateriale, der træffes af amtsrådet, kan påklages til Miljøstyrelsen, hvis afgørelser er endelige.

Stk. 3 indeholder bestemmelse om, at afgørelser efter § 43 om forbud eller påbud over for skibe og platforme som følge af forureningsrisiko fremtidigt skal kunne påklages til Tilbageholdelsesnævnet i stedet for Miljøklagenævnet.

Tilbageholdelsesnævnet er nedsat i henhold til lov om skibes sikkerhed m.v. (lovbekendtgørelse nr. 584 af 29. september 1988, § 18, stk. 1). Søfartsstyrelsens beslutning om tilbageholdelse af et skib efter nævnte lov kan indbringes for dette nævn.

Nævnet består af en formand, der skal opfylde de almindelige betingelser for udnævnelse til dommer samt af fire andre medlemmer med teknisk eller nautisk sagkundskab. Det skønnes hensigtsmæssigt at lade Tilbageholdelsesnævnet blive klageinstans for tilbageholdelsessager efter § 43. Det foreslås i denne forbindelse, jf. stk. 4, at nævne ved behandling af sager efter havmiljøloven inhenter en udtalelse i den enkelte sag fra en af miljøministeren udpeget uvildig person med biologisk sagkundskab med henblik på, at denne udtalelse kan supplere den sagkundskab, nævnet i øvrigt besidder og således at udtalelsen kan indgå i grundlaget for nævnets afgørelse. Det vil i forbindelse med tilrettelæggelsen af en sådan ordning blive tilstræbt, at ordningen ikke forsinker nævnets behandling af en klage i væsentligt omfang. Nævnet vil således kunne indkalde den sagkyndige med henblik på, at udtalelsen afgives mundtligt over for nævnet. Tilbageholdelsesnævnet vil iøvrigt altid kunne indkalde den sagkyndige med henblik på besvarelse af supplerende spørgsmål fra nævnet eller parterne.

Det bemærkes, at den hidtidige klageadgang i havmiljøloven vedrørende tilbageholdelsessager aldrig har været benyttet, idet tilbageholdelse hidtil har været gennemført med hjemmel i Industriministeriets lovgivning. Der har i øvrigt kun i meget få tilfælde været klaget til Tilbageholdelsesnævnet over afgørelser om tilbageholdelser.

I lighed med, hvad der gælder efter loven om skibes sikkerhed m.v., kan nævnets afgørelser ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 2, 5, 6 og 7 indeholder bestemmelser om indgivelse af klage og klagefrist svarende til miljøbeskyttelsesloven. Med hensyn til klager over afgørelser efter § 43 skal disse dog ikke, som det er sædvanligt, indsendes til den myndighed, der har truffet afgørelsen, men direkte til Tilbageholdelsesnævnet. Kredsen af klageberettigede foreslås udvidet i forhold til den gældende bestemmelse med Dansk Ornitologisk Forening og Foreningen af Ral- og Sandsugere, idet disse foreninger repræsenterer relevante interesser – henholdsvis naturinteresser og erhvervsmæssige råstofinteresser – i relation til afgørelser vedrørende klapning.

#### *Til § 52*

Kredsen af klageberettigede er udvidet med Dansk Ornitologisk Forening og Foreningen af Danske Ral- og Sandsugere, som har ønsket at blive tillagt klageret i forhold til afgørelser vedr. klapning. De to foreninger vurderes at repræsentere relevante

interesser i forhold til klapning, henholdsvis fugleliv på havet og industriel råstofindvinding på havet.

Det bemærkes endvidere, at klageadgangen for afgørelser efter § 43 er begrænset til adressaten for afgørelsen, idet det skønnes, at det alene er adressaten, der vil have en interesse i at påklage en afgørelse om forbud eller påbud.

#### *Til § 53*

Bestemmelserne heri svarer til de gældende regler i § 54, stk. 3 og 4 og indebærer, at en klap-tilladelse ikke må udnyttes, før klagefristen er udløbet.

Ligeledes har en klage over en tilladelse opsættende virkning, medmindre klagemyndigheden bestemmer andet. Det bemærkes i denne forbindelse, at klagemyndigheden ved modtagelsen af en klage efter fast praksis altid vurderer, om der er grundlag for at beslutte, at klagen ikke skal have opsættende virkning. Beslutning om ikke at give opsættende virkning kan især være aktuel, hvis klagen ikke er begrundet, og en nærmere begrundelse ikke fremsendes inden en nærmere fastsat frist, eller hvis det af sagen umiddelbart fremgår, at de forhold, som klagen omfatter, ikke vil medføre en fuldstændig omgørelse af amtsrådets afgørelse.

### *Kapitel 16*

#### *Til § 54*

Denne bestemmelse svarer til gældende lovs § 7 og indebærer, at lovens udtømmningskriterier ikke finder anvendelse på udledning af stoffer eller materialer med henblik på videnskabelig forskning af forureningsbekæmpelse eller på at bekæmpe forurening af havet. En sådan udledning kan kun finde sted efter miljøministerens forudgående tilladelse. Der tænkes navnlig på udledning eller udspreddning af kemiske bekæmpelsesmidler (dispergering). Denne form for olieforureningsbekæmpelse kan være forbundet med visse gener for havmiljøet og en nøje vurdering, herunder navnlig af de biologiske konsekvenser, er derfor påkrævet.

Tilladelsesbeføjelsen efter den gældende bestemmelse er delegeret til Miljøstyrelsen, som har administreret bestemmelsen restriktivt. Danske havne har fået tilladelse til at anvende op til 200 l dispergeringsvæske, ligesom olie- og gasinstallationer i Nordsøen har tilladelse til at bruge op til 50 l dispergeringsvæske pr. oliespild. Herudover inthentes særskilt tilladelse i Miljøstyrelsen, ligesom Miljøstyrelsen løbende skal orienteres om brugen af dispergeringsvæske.

Såfremt Miljøstyrelsen ønsker at bruge dispergeringsmidler i en bekæmpelsesaktion, konsulteres bl.a. vildt- og fiskeribiologer.

Bestemmelsen er i øvrigt en lex-specialis-bestemmelse i forhold til miljøbeskyttelseslovens § 27, hvor efter stoffer, der kan forurene vandet, ikke må tilføres vandløb, søer eller havet. Miljøbeskyttelseslovens § 27 finder således ikke anvendelse på udledninger, der er omfattet af denne bestemmelse.

#### *Til § 55*

Denne bestemmelse svarer til miljøbeskyttelseslovens § 88 og tilsvarende bestemmelser i andre af Miljøministeriets love. Bestemmelsen bemyndiger miljøministeren til at fastsætte regler om brugerbetaling i forbindelse med lovens administration, herunder til dækning af myndighedernes omkostninger til bl.a. tilsyn og ved behandling af sager om tilladelser. Mulighederne for og udformningen af brugerbetalingsordninger vil i givet fald blive forhandlet med de berørte organisationer.

Ligeledes kan der efter bestemmelsen fastsættes regler om gebyr for benyttelse af havnenes modtagefaciliteter. Denne del af bestemmelsen skal ses i sammenhæng med det i bemærkningerne til § 24 anførte om en evt. ændring af det eksisterende »no-special-fee«-system. En aftale om en ny ordning vil kunne gennemføres med denne bestemmelse.

#### *Til § 56*

Denne bestemmelse svarer med en lidt ændret udformning til § 56 i den gældende lov og fastlægger godkendelsesmyndigheden for systemer og anlæg, der er forudsat i loven eller i regler udstedt i medfør af loven.

#### *Til § 57*

Denne bestemmelse svarer til § 57 i den gældende lov. Bestemmelsen indebærer, at tidligere truffne afgørelser kan tages op til ny vurdering i lyset af f.eks. ny viden om visse stoffers indvirkning på havmiljøet eller indgåelse af internationale aftaler, der brører indholdet af en tidligere meddelt tilladelse. Det følger af almindelige forvaltningsretlige regler, at tilbagekaldelse skal varsles og kan finde sted uden erstatning.

#### *Til § 58*

Denne bestemmelse svarer til § 58 i den gældende lov og indebærer, at en række af lovens bestemmelser ikke gælder i de nødsituationer, der er beskrevet i

bestemmelsen. En sådan force-majeure-bestemmelse findes i såvel MARPOL-konventionen som Helsingforskonventionen.

Således må der godt udtømmes, udledes eller dumpes i strid med lovens regler for at redde menneskeliv eller af hensyn til skibets eller platformens sikkerhed.

Endvidere gøres der undtagelse i tilfælde af en hændelige søulykke under forudsætning af, at alle rimelige forholdsregler til begrænsning af skaden iagttages. Undtagelsen finder naturligvis ikke anvendelse, såfremt der f.eks. har foreligget fortsæt eller uforsvarlig handlemåde fra skibets besætning, eller såfremt skibet ikke har være sødygtigt, behørigt udrustet eller bemanded.

### Kapitel 18

#### Til § 59

Denne straffebestemmelse er omformuleret, således at udformningen er parallel til den tilsvarende strafbestemmelse i miljøbeskyttelsesloven. Det fremgår herefter, at den primære sanktion er bødestraf og at hæfte eller fængsel kan komme på tale under nærmere angivne skærpene omstændigheder. Det foreslås samtidig, at strafferammen forhøjes fra 1 år til 2 år, ligesom det er sket i miljøbeskyttelsesloven ved den seneste revision af denne lov. En forhøjelse af strafferammen forventes at føre til en forhøjelse af bødeniveauet, som på dette område er relativt lavt i forhold til, hvilke bødestørrelser andre lande pålægger deres skibe, der overtræder eksempelvis de konventionsbestemte udtømningsbestemmelser.

#### Til § 60

Efter denne bestemmelse, der svarer til § 60 i den gældende lov, kan et skibs eller en platforms ejer eller bruger pådrage sig bødestraf, men ikke hæftestraf eller fængsel, uden skyld (objektivt strafansvar).

Dette ansvar er begrænset til visse centrale bestemmelser i loven, nemlig bestemmelserne om udtømmning af olie og af skadelige flydende stoffer samt bestemmelserne om dumpning og afbrænding. Bestemmelsen tilsigter at imødegå situationer, hvor der kan være en økonomisk fordel ved en overtrædelse af en af de nævnte bestemmelser, f.eks. hvis en fører af et skibe pålægges en så stram fartplan, at skibet ikke har mulighed for at opfylde lovens bestemmelser om f.eks. aflevering af olierester o.lign. til modtageanlæg i havn. I sådanne tilfælde bør også rederiet kunne pålægges bødestraf.

#### Til § 61

Efter denne bestemmelse kan der i de regler, der udstedes i henhold til loven, fastsættes straf for overtrædelse af reglerne efter samme principper som for overtrædelse af selve loven.

#### Til § 62

Denne bestemmelse sikrer mulighed for en klar ansvarsplacering også i de tilfælde, hvor en juridisk person eller en offentlig myndighed er involveret i lovovertrædelsen. For så vidt angår offentlige myndigheders strafansvar er der tale om en udvidelse i forhold til gældende lov i overensstemmelse med almindelig lovgivningspraksis.

#### Til § 63

Efter denne bestemmelse finder retsplejelovens ransagningsbestemmelser anvendelse ved overtrædelse af loven eller bestemmelser udstedt i medfør heraf.

#### Til § 64

Det foreslås, at loven træder i kraft 1. januar 1994. Det tilstræbes, at den nødvendige administrative opfølgning vil være tilendebragt inden dette tidspunkt, således at regelgrundlaget til den tid vil være ajourført. For så vidt angår § 37 om olieforureningsberedskabsplaner foreslås det dog, at bestemmelsen sættes i kraft ved bekendtgørelse. Baggrunden herfor er, at konventionsbestemmelserne på dette område endnu ikke er trådt i kraft og at nationale regler normalt først sættes i kraft på det tidspunkt, hvor de internationale regler træder i kraft.

#### Til § 65-67

Det foreslås med disse bestemmelser i overensstemmelse med de gældende bestemmelser, at regler, der er fastsat i medfør af den gældende lov og afgørelser truffet i henhold til den gældende lov, bevarer deres gyldighed indtil der enten er fastsat nye regler eller træffes nye afgørelser, der erstatter de tidligere regler eller afgørelser. Ligeledes foreslås det, at sager, der ved lovens ikrafttræden er under behandling, færdigbehandles efter de »gamle« regler.

#### Til § 68

Det foreslås, at loven kan sættes i kraft for Grønland og Færøerne ved en kongelig anordning og med de ændringer, der følger af de særlige færøske og grønlandske forhold.

Den gældende lov er sat i kraft for Færøerne ved kongelig anordning nr. 318 af 26. juni 1985 og det samme forventes at skulle ske med denne lov.

Derimod er den gældende lov ikke sat i kraft for Grønland. Grønlands Hjemmestyre, som netop har fået overført kompetencen på havmiljøet ud til 3-sømilegrænsen, planlægger en regulering til beskyttelse af havmiljøet ud til denne grænse. Det er herefter tanken, at denne lov skal sættes i kraft for havet uden for denne grænse samtidig med den grønlandske regulering.

Den regelfastsættende og administrative kompetence for så vidt angår råstofaktiviteter i Grønland, herunder undersøiske kulbrinteforekomster, ligger, også med hensyn til miljømæssige forhold, hos energiministeren, jf. lov nr. 335 af 6. juni 1991 om mineralske råstoffer m.v. i Grønland (råstofloven), lovbekendtgørelse nr. 182 af 1. maj 1979 om kontinentalsoklen og lov nr. 850 af 21. december 1988 for Grønland om miljøforhold m.v. På miljøområdet er energiministerens kompetence dog begrænset af miljøministerens kompetence i henhold til lovbekendtgørelse nr. 134 af 28. marts 1978 om foranstaltninger

mod forurening af havet med olie samt lov nr. 290 af 7. juni 1972 om foranstaltninger mod forurening af havet med andet end olie.

Ved lovens ikraftsættelse for Grønland tillægges energiministeren fuldt ud miljøkompetencen for så vidt angår virksomhed omfattet af tilladelser til undersøgelse og udnyttelse af mineralske råstoffer i Grønland, herunder kulbrinter.

Bestemmelsen foreslås som opfølgning af indstillingerne fra et udvalgsarbejde under Statsministeriet vedrørende kompetencefordelingen på miljøområdet i Grønland. Udvalget indstillede bl.a., at miljøkompetencen vedrørende råstoffer i havbunden fuldt ud tillægges energiministeren, således at råstofaktiviteter i havområder – på samme måde som råstofaktiviteter på landterritoriet – undergives en samlet myndighedsbehandling, herunder også i miljømæssig henseende i Råstofforvaltningen for Grønland under energiministeren og med adgang til at fravige loven eller de i henhold til denne fastsatte regler, hvor dette ikke strider mod internationale aftaler.

**Bilag 1****Forhold, der skal vurderes i forbindelse med behandling af en ansøgning om tilladelse til klapping:****A. Beskrivelse af klapmaterialet:**

1. Mængde og art af det materiale, hvortil der søges tilladelse til klapping.
2. Indhold af de i bilag I anførte stoffer og materialer.
3. Klapmaterialets fysiske, kemiske, biokemiske og biologiske egenskaber.
4. Giftighed.
5. Nedbrydelighed.
6. Ophobning og biotransformation i biologiske materialer eller aflejringer.
7. Kemiske og fysiske ændringer i klapmaterialet efter klapping, herunder eventuel dannelse af nye forbindelser.
8. Sandsynligheden for frembringelse af afsmag eller andre forandringer, der forringer salgbarheden af marine ressourcer (fisk, skaldyr etc.).
9. Generelt skal det overvejes, om der er tilstrækkelig videnskabeligt grundlag med hensyn til karakterisering og sammensætning af klapmaterialet til at kunne vurdere dumpningens påvirkning af livet i havet og over for den menneskelige sundhed.

**B. Beskrivelse af klapplads og klapmetode:**

1. Geografisk position, dybde og afstand fra kyst.
2. Beliggenhed i forhold til andre områder (f.eks. EF-fuglebeskyttelsesområder, Ramsar-områder, rekreative områder, ynglepladser, reservater, gyde-, opvækst- og fiskepladser samt råstofresourceterområder)
3. Beskrivelse af relevante sedimentforhold.
4. Klapmetode og optagningsmetode.
5. Beskrivelse af relevante vandforhold, herunder spredning (f.eks. strøm, tidevand).
6. Tilstedeværelse og virkninger af igangværende og tidligere udledninger og

klappinger i området (herunder ophobede virkninger).

7. Materialet skal i fornødent omfang omfatte fyldestgørende oplysninger om årlige gennemsnitsværdier for og sæsonmæssige afvigelser i de i dette bilag, dette afsnit, omhandlede forhold.
  8. Generelt skal det overvejes, om der er tilstrækkelig videnskabeligt grundlag for en vurdering af følgerne af den ansøgte klapping.
- C. Almindelige overvejelser og betingelser:**
1. Mulige indvirkninger på rekreative værdier (f.eks. forekomst af flydende eller strandet materiale, uklarhed, dårlig lugt, misfarvning og skumning).
  2. Mulige indvirkninger på livet i havet, vandfugle og deres fourageringsmuligheder, fiske- og skaldyrkulturer, fiskebestande og fiskeri, tangoptagning og -kulturer.
  3. Mulige indvirkninger på anden anvendelse af havet (f.eks. forringelse af vandets kvalitet til industrielle formål, herunder mineral- og råstofudvinding, undervandskorrosion af konstruktioner, gene for manøvrering af skibe på grund af flydende materialer, gene for fiskeri eller navigering på grund af ophobning af affald eller faste genstande på havbunden og beskyttelse af områder af særlig betydning ud fra videnskabelige eller bevaringsmæssige hensyn.
  4. Mulighederne for nyttiggørelse eller den praktiske tilstedeværelse af alternative landbaserede behandlings-, bortskaffelses- eller tilintetgørelsesmuligheder eller mulighederne for at gøre stoffet mindre skadeligt med hensyn til klapping, idet såvel miljømæssige som økonomiske konsekvenser af alternativer til dumpning skal indgå i overvejelserne.

## Bilag 2

**Følgende stoffer og materialer må kun forefindes i klapmateriale  
i uvæsentlige mængder og koncentrationer:**

1. Kviksølv og kviksølvforbindelser.
2. Cadmium og cadmiumforbindelser.
3. Antimon, arsen, beryllium, bly, chrom, kobber, molybdæn, nikkel, selen, tin, vanadium, zink og deres forbindelser, samt fosfor.
4. Cyanider og fluorider.
5. Organiske halogenforbindelser (f.eks. PCB, PCT, DDT m.v.), og stoffer, der kan danne sådanne forbindelser i det marine miljø, med undtagelse af stoffer, som er ikke-toksiske eller hurtigt i havet omdannes til stoffer, der er biologisk uskadelige.
6. Råolie og råolieaffald, raffinerede olieprodukter, rester, der fremkommer under raffinering af olie, og enhver blanding, der indeholder noget af disse stoffer.
7. Polycykliske aromatiske carbonhydrider (PAH) og deres derivater.
8. Phenoler og deres derivater.
9. Phthalsyre og dens derivater.
10. Svært nedbrydelige pesticider, begrovningshindrende midler og kemiske stoffer til konservering af træ, tømmer, træmasse, cellulose, papir, huder og tekstiler, og deres biprodukter, som ikke omfattes af pkt. 1-9.
11. Svært nedbrydelige giftige organiske silicium-forbindelser.
12. Overfladeaktive stoffer.
13. Ligninstoffer.
14. De chelatdannende stoffer EDTA og DTPA.
15. Stoffer med skadelig virkning for smag og/eller lugt i produkter fra havet, der anvendes til menneskelig føde.
16. Stoffer, som – uanset at de er af ikke-toksisk art – kan blive skadelige på grund af de mængder, i hvilke de klappes eller som i alvorlig grad vil kunne forringe rekreative værdier.
17. Unedbrydelige plasticmaterialer og andre unedbrydelige syntetiske materialer samt andre materialer og stoffer, som kan flyde i havet eller forblive i suspension eller synke til bunds, og som kan være til alvorlig ulempe for fiskeri, søfart eller anden retmæssig udnyttelse af havet eller mindske dets rekreative værdi.
18. Beholdere, metalaffald, tjæreagtige stoffer, der kan synke til bunds, og andet omfangsrigt materiale, som kan frembyde alvorlige ulemper for fiskeri eller søfart.
19. Radioaktivt affald eller andre radioaktive stoffer.
20. Materialer i enhver tilstandsform (fast, flydende, gasformig eller levende tilstand), fremstillet til biologisk og kemisk krigsførelse.
21. De af miljøministeren nærmere specificerede stoffer, som efter klapning i havet antages at kunne være kræftfremkaldende.