

RETTELSESBLAD

Erstatter bemærkningerne af 6. marts 2017, forslag til Inatsisartutlov nr. xx af xx 2017 om beskyttelse af havmiljøet til FM 2017/137

(Med rettelsesbladet foretages konsekvensrettelser af bemærkningerne til lovforslaget i overensstemmelse med den indgående principaftale af 24. marts 2017 mellem Forsvarsministeren og Naalakkersuisoq for Selvstændighed, Natur, Miljø og Landbrug om forureningsbekæmpelse i farvande ved Grønland. Principaftalen fastslår, at i tilfælde af omfattende forurening i farvande ved Grønland kan Grønlands Selvstyre anmode staten om at bekæmpe forureningen, og at staten har pligt til at imødekomme en sådan anmodning og afholde udgifterne til bekæmpelsen af forureningen. Ændringerne er indarbejdet i lovforslagets bemærkninger. Der er foretaget ændringer i afsnit 1.2. og § 37, stk. 1)

Bemærkninger til lovforslaget**Almindelige bemærkninger****1. Indledning****1.1. Baggrunden for lovforslaget**

Kompetencen på havmiljøområdet i tilknytning til Grønland er delt mellem Grønland og Danmark. Siden 1. januar 1993 har Grønland haft kompetencen på søterritoriet. Kompetencen omfatter dermed alle dele af det indre territorialfarvand såsom fjorde og bugter, såvel som det ydre territorialfarvand ud til en afstand af 3 sømil målt fra basislinjen.

Den nugældende havmiljølovgivning inden for søterritoriet er: Landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 om beskyttelse af havmiljøet, som ændret ved landstingsforordning nr. 3 af 6. juni 1997 (adgang til at tillade dumpning af organisk materiale) og landstingsforordning nr. 2 af 21. maj 2004 (ændring af definitionen af fisk, hjemmel til at fastsætte regler for udtømning af fisk fra indhandlings- og produktionsskibe samt ophævelse af bestemmelser overført til lov om sikkerhed til søs), herefter samlet benævnt ”den gældende landstingsforordning” eller blot ”landstingsforordningen”. Denne lovgivning foreslås ophævet samtidig med ikrafttrædelsen af nærværende forslag til ny Inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet.

Siden vedtagelsen af den gældende landstingsforordning er det internationale samarbejde omkring havforureningsspørgsmål fortsat og udbygget på en række områder, således at forordningen nu ikke længere er tidssvarende på flere punkter, ligesom den ikke fuldt ud afspejler grønlandske og internationale holdninger til miljøpolitik med hensyn til aktiviteter på havet.

Et af hovedformålene med revisionen er derfor at bringe de gældende regler i overensstemmelse med nyere miljøpolitiske målsætninger og at sikre grundlaget for den fremtidige regulering på havmiljøområdet i takt med udviklingen indenfor det internationale havmiljø samarbejde. Et andet og lige så væsentligt formål med revisionen er at skabe et nyt regelsæt, der i højere grad er tilpasset miljøforholdene i Grønland, og som samtidig er udformet i overensstemmelse med grønlandske krav til havmiljølovgivningen.

Fra grænsen til søterritoriet ved 3 sømil og ud til 200 sømilegrænsen for den eksklusive økonomiske zone, også kendt som EEZ'en (se bemærkningerne til lovforslagets § 4, stk. 11), omkring Grønland har Danmark kompetencen på havmiljøområdet. I dette område gælder lov nr. 476 af 30. juni 1993 om beskyttelse af havmiljøet, sat i kraft 1. januar 1995, ved anordning nr. 1012 af 15. december 1994. Loven er ændret ved anordning nr. 1035 af 22. oktober 2004, ændringen trådte i kraft 1. november 2004. Ved ikrafttrædelsen blev anordning nr. 1012 af 14. december 1994 ophævet. Efterfølgende er loven ændret ved lov nr. 1173 af 19. december 2003, som er sat i kraft for Grønland ved anordning nr. 212 af 23. marts 2005. Ændringerne i 2005 omfattede, at man overgik fra det tidligere Tilbageholdelsesnævn til det nuværende Ankenævn for Søfartsforhold, der behandler klagesager efter havmiljøanordningen.

De to eksisterende regelsæt, det gældende for søterritoriet og det gældende for den eksklusive økonomiske zone, er udarbejdet således, at de kompletterer hinanden. Af samme grund har visse overlapninger og henvisninger været nødvendige for at opnå en sammenhængende lovgivning på havmiljøområdet.

Med dette lovforslag foretages en række ændringer i forhold til den gældende landstingsforordning om beskyttelse af havmiljøet. En væsentlig del af disse ændringer har til formål at opfylde ønsker og behov for ændringer og udbygninger af beskyttelsen af havmiljøet i Grønland, mens en række af disse ændringer er et resultat af ændringer i international ret. Endvidere er ændringer i den danske havmiljølov blevet gennemgået, og visse af disse har givet inspiration til lignende ændringer i nærværende lovforslag.

Af hensyn til denne sammenhæng mellem de to regelsæt, er Miljø- og Fødevarerministeriet ved Naturstyrelsen ved at vurdere behovet for ændringer i reglerne om beskyttelse af det grønlandske havmiljø, der gælder uden for søterritoriet. Grundet sammenlægning af visse danske miljømyndigheder varetages dette arbejde fremover af den danske Miljøstyrelse.

Nærværende forslag til Inatsisartutlov omfatter ikke beskyttelse af havmiljøet, herunder regulering, tilsyn, beredskab og bekæmpelse, i forbindelse med aktiviteter omfattet af den grønlandske råstoflovgivning, jf. lovforslagets § 6, stk. 1 og bemærkningerne hertil.

1.2. Lovforslagets hovedindhold

Lovforslaget regulerer den ikke-landbaserede forurening af søterritoriet, hvorved forstås forurening, der stammer fra aktiviteter på, i eller over havet. Søterritoriet dækker havet fra kysten og ud til 3 sømil fra basislinjen, og omfatter således både det indre og ydre territorialfarvand. Søterritoriet er defineret i lovforslagets § 4, stk. 10, og nærmere beskrevet i bemærkningerne hertil.

Lovforslaget har til formål at værne om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af økosystemerne. Dette søges opnået gennem lovforslagets forskellige bestemmelser, der sigter mod at forebygge, at forurening overhovedet finder sted, at begrænse skadevirkningerne fra allerede sket forurening, og at reducere udledningen af skadelige stoffer og materialer i havet og luften over havet.

Mens lovforslagets formålsbestemmelse i § 1 eksplicit nævner bæredygtighedsprincippet, understreges det nu ligeledes i forslaget § 3, at der ved lovens administration skal lægges vægt på anvendelse af en økosystemtilgang, forsigtighedsprincippet, og hvad der er opnåeligt ved anvendelse af den bedst tilgængelige teknologi. Forureneren betaler-princippet fremgår ligeledes af § 3 i lovforslaget, og er endvidere reflekteret i § 47, hvorefter forureneren skal betale for alle rimelige udgifter til iværksættelse af beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger. Disse miljøprincipper sætter de overordnede rammer for administrationen af lovforslaget.

Lovforslaget udgør først og fremmest en samlet reguleringen af de former for havforurening, der stammer fra skibe og luftfartøjer. Der er bl.a. tale om forbud mod udtømmning af olie og andre skadelige flydende stoffer, forbud mod bortskaffelse af affald m.v., luftforurening, regulering af spildevandsudtømmning og tilladelse til dumpning af visse stoffer og materialer.

Landbaseret havforurening, hvorved forstås havforurening, der skyldes spildevand og lignende udledninger fra land, er ikke omfattet af lovforslaget. Sådant forurening reguleres af Inatsisartutlov nr. 9 af 22. november 2011 om beskyttelse af miljøet med senere ændringer (miljøloven).

Af lovforslagets § 6, stk. 1, og bemærkningerne hertil fremgår det, at lovforslaget ikke omfatter beskyttelse af havmiljøet, herunder regulering, tilsyn, beredskab og bekæmpelse, i forbindelse med aktiviteter omfattet af den grønlandske råstoflovgivning. Miljømæssig beskyttelse i forbindelse med disse aktiviteter omfattes af den grønlandske råstoflovgivning, der ligger til grund for meddelelse af tilladelse til sådanne aktiviteter, herunder bl.a. Inatsisartutlov nr. 7 af 7. december 2009 om mineralske råstoffer og aktiviteter af betydning herfor med senere ændringer (råstofloven).

Forslaget har til dels karakter af en rammelov, og indeholder derfor en lang række bemyndigelsesbestemmelser, som kan anvendes til at fastsætte mere detaljerede regler. Dette gør lovforslaget til et hensigtsmæssigt redskab for implementering af den i mange henseender detaljerede internationale regulering på området. De forskellige bemyndigelser vil samtidig kunne anvendes til at

fastsætte rent nationale regler, så længe sådanne regler ikke strider mod Grønlands internationale forpligtelser.

Lovforslaget angiver hvilke myndigheder, der er ansvarlige for at træffe afgørelser, føre kontrol, foretage indgreb, iværksætte beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, udstede yderligere regler med hjemmel i forslaget m.v. Den regeludstedende myndighed er generelt Naalakkersuisut, idet der dog vil ske inddragelse af andre berørte myndigheder i visse tilfælde. De øvrige opgaver efter lovforslaget er fordelt mellem Naalakkersuisut, politiet, Arktisk Kommando og de enkelte kommunalbestyrelser, idet Naalakkersuisut, politiet og Arktisk Kommando dog i vidt omfang deler kompetencen i forhold til bl.a. lovforslagets kontrol- og indgrebsbestemmelser. Det bemærkes i denne sammenhæng, at Arktisk Kommando og politiet udøver disse beføjelser på Selvstyrets vegne, og at dette forudsætter nærmere aftale med disse myndigheder, idet det falder uden for Selvstyrets enekompetence at fastsætte eller ændre regler, der forpligter rigsmyndighederne til at udøve sådanne beføjelser.

Lovforslaget giver også mulighed for, at Naalakkersuisut kan indgå aftaler med private virksomheder eller andre myndigheder om bekæmpelse af forurening på det grønlandske søterritorium. Således er det aftalt og senest bekræftet ved Principaftale indgået mellem Naalakkersuisoq og forsvarsministeren af 24. marts 2017, at Grønlands Selvstyre i tilfælde af omfattende forurening med olie og kemikalier i farvande ved Grønland kan anmode den danske stat om at bekæmpe forureningen, og at den danske stat har pligt til at imødekomme en sådan anmodning og afholde udgifterne til bekæmpelsen af forureningen. Den myndighed, som har betalt udgifterne, kan søge disse inddrevet hos forurenere.

I forhold til den gældende landstingsforordning, er der foreslået nye regler om udtømmning af ballastvand fra skibe. Disse regler, der stammer fra ballastvandkonventionen, har til formål at minimere risikoen for overførsel af invasive arter mellem grønlandske og udenlandske havområder. Invasive arter kan forårsage betydelig skade på det lokale havmiljø, og udgør en trussel mod havenes biodiversitet.

I forhold til den gældende landstingsforordning er der sket indskrænkninger i adgangen til at foretage dumpning. Ændringerne, der skal sikre overholdelse af Grønlands forpligtelser efter OSPAR-konventionen, medfører at der ikke længere kan gives tilladelse til dumpning af fartøjer eller organisk materiale. Dog er adgangen til dumpning af fisk udvidet, så den nu udtrykkeligt omfatter fisk og fangst, herunder havpattedyr. Ligeledes kan der nu gives tilladelse til dumpning af inert materiale af naturlig oprindelse.

Endvidere er der indføjet nye regler, der bl.a. skal give mulighed for at gribe ind over for skibe, der bliver efterladt på søterritoriet. Der er ligeledes indføjet en række forskellige regler, der giver mulighed for at sætte passende rammer for sejlads med bl.a. større passagerskibe, dette i form af forbud mod udtømmning af urensset kloakspildevand tæt på land fra større skibe, og en bemyndigelse til at fastsætte begrænsninger for sejlads i visse områder.

Der er ligeledes sket en vis udbygning af reglerne om luftforurening, som nu forbyder bevidst udledning af ozonlagnedbrydende stoffer, og samtidig er der foretaget en indskrænkning af adgangen til at afbrænde normaldriftsaffald.

I et nyt kapitel 13 er der indsat en bemyndigelse for Naalakkersuisut til at fastsætte regler vedrørende visse sejladsbegrænsninger, hvor dette er nødvendigt for at forebygge eller begrænse forurening.

Der er også tilføjet nye regler om forurening af og skade på miljøet fra aktiviteter, der ikke er omfattet af lovforslagets øvrige bestemmelser, såsom aktiviteter, der foregår på isdækkede områder af havet, såvel som anden forurening af eller skade på havet. Disse udvidelser, som findes i lovforslagets § 2, stk. 5 og 6, samt i § 35, stk. 2, er ikke begrænset til forurening eller skadevirkninger, der stammer fra skibe eller luftfartøjer, og har til formål at sikre, at forurening af havet, der foregår på søterritoriet, som ikke er omfattet af lovforslagets øvrige bestemmelser eller af anden lovgivning, ikke efterlades ureguleret.

Samtidig er der i lovforslaget indsat nye regler om miljøkonsekvensvurdering og miljøgodkendelse (VVM) i forbindelse med bl.a. bygge- og anlægsarbejder på søterritoriet. Reglerne svarer med enkelte ændringer til VVM-reglerne i miljøloven, der gælder på land.

Herudover er der sket en præcisering i lovforslagets bestemmelser i kapitel 16 om beredskab og forureningsbekæmpelse, så det nu bl.a. klart fremgår, at der som udgangspunkt vil skulle ske iværksættelse af beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger i langt de fleste forureningsituationer. Samtidig understreges det, at beredskabsplanerne skal udarbejdes under hensyntagen til bl.a. de logistiske udfordringer og den sårbare natur, der findes i Grønland, og med fokus på en præventiv indsats. Det præciseres, at andre myndigheder kan inddrages i varetagelsen af forureningsbekæmpelsesopgaver, og der gives samtidig mulighed for at inddrage private beredskabsvirksomheder i varetagelsen af forureningsbekæmpelsesopgaver. Endelig er det nu præciseret, at beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger kan omfatte overvågning (monitoring) af forurening, herunder overvågning efter, at en bekæmpelsesindsats er afsluttet.

Indberetningsbestemmelserne i lovforslagets kapitel 17 er blevet præciseret og udbygget i et vist omfang, herunder med nye regler om indberetning af farligt gods, og det er i bemærkningerne hertil bl.a. gjort mere tydeligt, hvilke oplysninger der skal indberettes.

I lovforslagets indgrebsbestemmelser er der som en nyskabelse givet Naalakkersuisut adgang til at forbyde skibe at anløbe grønlandske havne. Anløbsforbud udgør primært et ekstra værktøj i arbejdet med at sikre overholdelsen af lovforslagets regler, men kan også anvendes over for skibe, der har overtrådt havmiljøregler i udlandet. Der gives ligeledes nu Naalakkersuisut mulighed for at fastsætte nærmere regler om visse indgreb over for skibe, nærmere bestemt om forbud og påbud til skibe, der risikerer at forårsage forurening, hvis sådant forbud eller påbud ikke udstedes.

I et nyt kapitel 20, indeholder lovforslaget nu en bemyndigelse til bl.a. at fastsætte regler om digital kommunikation med de enkelte borgere og med offentligheden generelt.

Lovforslagets klageregler er udbygget i væsentligt omfang og svarer nu i høj grad til de klageregler, der findes i miljøloven. Hermed sikres det, at det fremgår klart af selve lovteksten, hvordan klagesager skal behandles.

Endelig er der foretaget en ajourføring af sanktionsbestemmelserne, bl.a. gennem tilføjelse af nye regler, der giver mulighed for at udstede administrative bøder (§ 68), og en præcisering af, hvornår udenlandske skibe, der har begået lovovertrædelser, kan tilbageholdes for at sikre betaling af bøder eller sagsomkostninger (§ 66). Samtidig er der i bemærkningerne til bestemmelserne vedrørende administrative bøder angivet en række vejledende bødestørrelser, der vil medføre en væsentlig forøgelse i forhold til gældende praksis, og som derfor bl.a. forventes at have en præventiv effekt. Der er ligeledes indført en 5 årig påtalefrist for visse lovovertrædelser, hvor der kan være tale om ”skjulte” overtrædelser, der muligvis først opdages på et langt senere tidspunkt.

Som en del af opdateringen af sanktionsbestemmelserne er der indsat en bestemmelse i lovforslaget om, at bøder tilfalder landskassen.

Det bemærkes afslutningsvist, at den gældende landstingsforordning i visse bemyndigelsesbestemmelser indeholder en standardformulering, der angiver, at den pågældende bestemmelse kan anvendes til at fastsætte regler, ”herunder til opfyldelse af internationale aftaler”, mens andre bestemmelser ikke indeholder en sådan formulering. Det er ved udarbejdelsen af nærværende lovforslag valgt at fjerne denne standardformulering, for derved at undgå at skabe tvivl om, hvorvidt det kun er bestemmelser, som indeholder denne formulering, der kan anvendes til at gennemføre international ret.

Da lovforslaget i høj grad har til formål at implementere regler, der stammer fra international ret, kan alle lovforslagets forskellige bemyndigelsesbestemmelser således benyttes til at fastsætte regler til opfyldelse af forpligtelser i henhold til internationale overenskomster på miljøområdet, medmindre andet udtrykkeligt fremgår af den enkelte bestemmelse eller af bemærkningerne hertil.

Endvidere bør det i forhold til lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser understreges, at det generelt er hensigten, at de regler, der måtte blive udstedt af Naalakkersuisut i medfør heraf, vil lægge sig tæt op ad de tilsvarende regler, der gælder uden for søterritoriet. Formålet hermed er at tage hensyn til lovforslagets sammenhæng med lovgivningen uden for søterritoriet og de internationale regelsæt.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Nye bestemmelser

Lovforslaget indeholder en række nye bestemmelser (ikke blot redaktionelle ændringer, men indholdsmæssige ændringer) i forhold til den gældende miljølovgivning. Følgende liste opregner de bestemmelser, der enten er blevet ændret i væsentligt omfang, eller udgør egentlige nyskabelser:

- § 1 (økosystemer nævnes nu eksplicit i lovens formålsbestemmelse)
- § 2 (udvidelse af lovens anvendelsesområde, fx VVM og aktiviteter på isdækkede områder af havet)
- § 3 (ny opregning af miljøprincipper, der skal lægges til grund ved lovens administration)
- § 4 (nye samt væsentligt ændrede definitioner)
- § 6 (afgrænsning af lovens anvendelse i forhold til anden miljølovgivning)
- Kapitel 3 (præcisering af reglerne om ”flydende stoffer”, herunder om midlertidig klassifikation)
- § 11 (nyt forbud mod overbordkastning af skadelige stoffer, der transporteres i emballeret form)
- Kapitel 6 (nye regler om ballastvand og sedimenter)
- Kapitel 7 (nye definitioner af spildevand og forbud mod udtømning af urensset kloakspildevand fra større skibe)
- Kapitel 8 (sammen med bilag 2, nye strammere regler om forbud mod udtømning af affald)
- Kapitel 10 (nu ikke længere tilladt at foretage dumpning af bl.a. fartøjer, og adgang til at kræve analyser af stoffer eller materialer, der ønskes dumpet, m.v.)
- Kapitel 11 (nye regler om håndtering af anbragte og efterladte skibe, herunder regler om udstedelse af påbud om fjernelse)
- Kapitel 12 (nye regler vedrørende ozonlagsnedbrydende stoffer, strammere regler for afbrænding af normaldriftsaffald og adgang til at udstede regler, der pålægger brændstofleverandører en dokumentationspligt)
- Kapitel 13 (ny bemyndigelse, der giver adgang til at fastsætte regler om sejladsbegrænsninger med henblik på forebyggelse eller begrænsning af forurening)
- § 35, stk. 2 (ny adgang til at gribe ind over for forurenende og skadelige aktiviteter, der ikke er omfattet af lovforslagets øvrige bestemmelser)
- Kapitel 15 (nye regler om VVM for større projekter på havet)
- § 38 (opstramning og præcisering af reglerne for iværksættelse af beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger)
- § 39 (ny regel om beredskabets fokus på de særlige grønlandske miljøforhold, herunder især behovet for en tidlig, præventiv indsats, samt ny regel om overvågning (monitering) af forurening)
- § 40 (udbyggede og præciserede regler om indberetning fra skibe og luftfartøjer)
- § 43, stk. 2 og stk. 3 (nye bemyndigelser, der bl.a. gør det muligt at fastsætte krav om indberetning af farligt gods om bord på skibe)
- § 45, stk. 4 (ny adgang til at fastsætte nærmere regler om forbud og påbud til skibe)
- § 46 (ny adgang til at udstede forbud mod anløb af grønlandske havne til skibe, der har overtrådt havmiljølovgivning her eller i udlandet)
- § 48 (præcisering af, hvem der afholder beredskabs- og bekæmpelsesudgifter, hvis forureneren ikke kan findes)

- § 50 (præcisering af, at der er adgang til at undlade lovliggørelse af bl.a. bagatelagtige overtrædelser af loven)
- Kapitel 20 (ny adgang til at fastsætte nærmere regler om kommunikation og offentliggørelse)
- Kapitel 21 (væsentligt udbygget kapitel om klage og søgsmål, som i høj grad svarer til miljølovens regler om klage og søgsmål)
- § 59 (ny adgang for Naalakkersuisut til at fastsætte særlige regler for nærmere afgrænsede havområder)
- § 60 (bemyndigelse til at fastsætte regler om gebyrer til dækning af myndighedernes omkostninger ved behandling af sager)
- § 61 (adgang til at delegere opgaver til myndigheder og klassifikationsselskaber)
- § 62 (nye regler om udmåling af bøder og regler om, at bøder tilfalder landskassen)
- § 63 (ny adgang til at indføre regler om skærpelse af bøder i de bekendtgørelser, der måtte blive udstedt efter loven)
- § 64 (ny bestemmelse om adgang til at anmode mistænkte udenlandske skibe om yderligere oplysninger for at afgøre, om der er sket en lovovertrædelse)
- § 66 (præcisering af bl.a. adgangen til at tilbageholde skibe, herunder udenlandske skibe, med henblik på at sikre betaling af bøder)
- § 68 (adgang til at udstede administrative bøder, med henblik på forenkling af behandlingen af overtrædelsessager, og en detaljeret opregning af vejledende bødestørrelser i bemærkningerne til § 68, som vil medføre en væsentlig forøgelse bødernes størrelse set i forhold til det eksisterende bødeniveau)
- § 69 (forlænget påtalefrist for visse lovovertrædelser)
- § 70 (overgangsregler for afgørelser efter den gældende landstingsforordning)

Disse nye eller væsentlige ændrede bestemmelser vil blive beskrevet i detaljer i de specielle bemærkninger (bemærkningerne til de enkelte bestemmelser).

Naalakkersuisut har endelig fundet det nødvendigt at foretage mindre ændringer af en række regler i forhold til den gældende landstingsforordning. For disse regler, der ligeledes vil blive beskrevet i de specielle bemærkninger, er der således højst tale om mindre indholdsmæssige ændringer, eller blot redaktionelle ændringer.

2.2. Lovforslagets formål, anvendelsesområde, definitioner m.v. (kapitel 1)

Kapitel 1 (§§ 1-6) indeholder formålsbestemmelser, der er udvidet en anelse i forhold til den gældende lov, idet bl.a. økosystemer nu nævnes eksplicit.

Ligeledes indeholder kapitel 1 en nærmere angivelse af lovforslagets anvendelsesområde, hvoraf det fremgår, at lovforslaget i geografisk forstand omfatter søterritoriet, og i emnemæssig forstand primært omfatter skibe og luftfartøjer, men som noget nyt også større bygge- og anlægsaktiviteter, aktiviteter der

foregår på isdækkede områder af søterritoriet såvel som forurenende aktiviteter, der ikke involverer skibe eller luftfartøjer og ikke er dækket af anden lovgivning.

Endvidere indeholder kapitlet en række nødvendige definitioner, bl.a. af begreberne ”udtømning” og ”dumpning”, samt en nærmere afgrænsning af forholdet til anden lovgivning, nærmere bestemt miljøloven, råstoflovgivningen og den danske havmiljølovgivning gældende for havet uden for søterritoriet.

2.3. Olie (kapitel 2)

Kapitel 2 (§§ 7-8) indeholder regler om udtømning af olie, herunder forbud mod udtømning af olie på søterritoriet, til gennemførelse af dele af reglerne i MARPOL-konventionens bilag I.

2.4. Flydende stoffer, der transporteres i bulk (kapitel 3)

Kapitel 3 (§§ 9-10) indeholder regler om flydende stoffer, der transporteres i bulk, herunder forbud mod udtømning af sådanne stoffer på søterritoriet, og tilsigter at opfylde MARPOL-konventionens bilag II. Det er i forhold til den gældende landstingsforordning præciseret, at flydende stoffer ikke omfatter vand. Dette er gjort af hensyn til de nye regler om ballastvand i kapitel 6. Endvidere er der indføjjet nye bestemmelser om klassifikation, herunder om midlertidig klassifikation, og om transport af skadelige flydende stoffer, herunder forbud mod transport af flydende stoffer, der ikke er klassificeret i henhold til international ret.

Kapitlet giver også Naalakkersuisut adgang til at fastsætte nærmere regler om klassifikation af flydende stoffer, der transporteres i bulk, og til at udfærdige fortegnelser over sådanne stoffer.

2.5. Farlige stoffer i emballeret form (kapitel 4)

Kapitel 4 (§ 11) indeholder som noget nyt et forbud mod overbordkastning af farlige stoffer i emballeret form, og bemyndiger som hidtil Naalakkersuisut til at fastsætte nærmere regler om farlige stoffer i emballeret form, herunder regler om varsling. Kapitel 4 tilsigter at opfylde dele af MARPOL-konventionens bilag III.

2.6. Faste stoffer der transporteres i bulk (kapitel 5)

Kapitel 5 (§ 12) bemyndiger Naalakkersuisut til at fastsætte regler om faste stoffer, der transporteres i bulk, herunder regler, der begrænser eller forbyder udtømning af sådanne stoffer. Udtømning af sådanne stoffer er dog allerede i vidt omfang forbudt efter andre af lovforslagets bestemmelser, fx forbuddene mod udtømning af affald og dumpning.

2.7. Ballastvand og sedimenter (kapitel 6)

Kapitel 6 (§§ 13-17) er nyt, og indeholder regler om håndtering af ballastvand og sedimenter. Reglerne skal ses i sammenhæng med det foreslåede bilag 1 til loven, og angiver sammen med bilaget, hvilke skibe, der skal rense eller på anden måde håndtere deres ballastvand i forbindelse med udtømning heraf. Kapitlet indeholder endvidere forbud mod udtømning af sedimenter i havet. Bilag 1 er nærmere beskrevet i de indledende bemærkninger til kapitel 6.

Formålet med disse nye regler er at forhindre overførsel af invasive arter, der bl.a. kan have omfattende skadevirkninger på natur og miljø i Grønland, herunder på fiskeri og andre naturressourcer.

2.8. Spildevand (kapitel 7)

Kapitel 7 (§§ 18-19) indeholder regler om spildevand, herunder kloakspildevand, og tilsigter bl.a. delvist at opfylde spildevandskravene i MARPOL-konventionens bilag IV. Naalakkersuisut bemyndiges i kapitel 7 til at fastsætte nærmere regler om udtømning af spildevand, herunder forbud mod udtømning i visse områder.

I forhold til den gældende landstingsforordning, er der foretaget en opstramning i dette kapitel, idet skibe over 400BRT og mindre skibe godkendt til befordring af mere end 50 personer, nu ikke længere må udtømme urensset kloakspildevand på søterritoriet, medmindre de er blevet tildelt en tilladelse hertil. Trods stramningerne, er lovforslagets forbud mod udtømning af kloakspildevand imidlertid ikke tilstrækkeligt dækkende til, at Grønland vil kunne tiltræde MARPOL's bilag IV. Se nærmere herom i afsnit 7.2.1.C. Det skal i denne sammenhæng dog bemærkes, at lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser er tilpas brede til, at der på et senere tidspunkt vil kunne ske gennemførelse af de manglende dele af bilag IV. Dette vil fx kunne ske ved udstedelse af en bekendtgørelse om udledning af spildevand, der indeholder de resterende dele af det i bilag IV krævede totale udledningsforbud.

2.9. Affald (kapitel 8)

Kapitel 8 (§ 20) indeholder regler om udtømning af normaldriftsaffald fra skibe og tilsigter at opfylde MARPOL-konventionens bilag V, herunder i form af et generelt forbud mod udtømning af affald.

Kapitlet skal læses i sammenhæng med det foreslåede bilag 2 til loven, der indeholder en detaljeret definition af affald hentet fra MARPOL-konventionens bilag V. Bilag V er for nylig blevet ændret, således at udtømning af skibes driftsaffald nu generelt er forbudt, og der foreligger kun begrænsede undtagelser fra dette princip.

Samtidig er det nu præciseret i lovtæksten, i hvilket omfang, der må ske udtømning af fisk og fangst, trods det generelle forbud mod udtømning af affald, ligesom det nu klart fremgår, at bl.a. hændeligt tab af fiske- og fangstredskaber ikke er omfattet af forbuddet mod udtømning af affald.

2.10. Modtagefaciliteter (kapitel 9)

Kapitel 9 (§ 21) giver adgang til at fastsætte regler om anlæg til modtagelse af rester af olie, skadelige flydende stoffer, affald, og som en nyskabelse også sedimentter fra ballastvandtanke. Der kan endvidere træffes bestemmelse om, at visse virksomheder skal etablere sådanne modtageanlæg, og som noget nyt kan der fastsættes regler om gebyr for anvendelse af sådanne anlæg.

Bestemmelserne tilsigter at give mulighed for at udstede nærmere regler til opfyldelse af dele af MARPOL-konventionens bilag I, II, IV og V, samt dele af ballastvandkonventionens regler om håndtering af sedimentter.

2.11. Dumpning (kapitel 10)

Kapitel 10 (§§ 22-26) indeholder regler om dumpning, herunder et generelt forbud mod dumpning af stoffer eller materialer på søterritoriet. Kapitlet lever op til kravene i London-konventionen, London-protokollen, der træder i stedet for London-Konventionen for de lande, som tiltræder protokollen, og OSPAR-konventionen, som Grønland har tiltrådt. London-konventionen og protokollen er globale, mens OSPAR-konventionen er regional. Begge konventioner indeholder bl.a. regler, som skal forhindre havforurening fra dumpning af affald og andre stoffer.

I forhold til den gældende landstingsforordning, er der sket en indskrænkning i typen af stoffer, der kan tillades dumpet, trods det generelle forbud mod dumpning. Således kan der, i overensstemmelse med kravene i OSPAR-konventionen, ikke længere gives tilladelse til dumpning af organisk materiale generelt. Adgangen til at tillade dumpning af fisk og fiskeaffald består dog, og er nu udbygget til også at omfatte fangst og fangstaffald, jf. definitionen af fisk og fangst i § 2, stk. 5. Samtidig er der sket en udvidelse, idet der nu kan meddeles tilladelse til dumpning af inert materiale af naturlig oprindelse.

I bl.a. et nyt bilag 3 til loven er det nu præciseret, hvilke oplysninger, der skal inddrages i behandlingen af en ansøgning om tilladelse til dumpning.

Af hensyn til Grønlands internationale forpligtelser, har det samtidig vist sig nødvendigt at fjerne adgangen til at tillade dumpning af fartøjer. Sådant dumpning strider mod OSPAR-konventionen, der gælder for Grønlands østkyst.

Der er endvidere givet adgang til at stille krav om analyse af stoffer eller materialer, der ønskes dumpet, og stille krav om dækning af myndighedernes udgifter til behandling af ansøgninger om tilladelse til dumpning.

2.12. Anbragte og efterladte skibe (kapitel 11)

Kapitel 11 (§§ 27-30) er nyt, og indeholder regler om såkaldte anbragte og efterladte skibe. Formålet med disse nye regler er at gøre det muligt at gribe ind over for skibe, der befinder sig på søterritoriet, og som enten har medført forurening eller udgør en forureningsfare, eller som reelt må betragtes som

bortskaffede ved placeringen på søterritoriet. Reglerne giver bl.a. Naalakkersuisut mulighed for at udstede påbud om fjernelse af et sådant skib, og eventuelt bortskaffe skibet for den ansvarliges regning, herunder eventuelt sælge skibet, såfremt den ansvarlige ikke efterkommer udstedte påbud om fjernelse. Reglerne giver endvidere Naalakkersuisut mulighed for at fastsætte nærmere regler om sådanne skibe.

2.13. Luftforurening (kapitel 12)

Kapitel 12 (§§ 31-33) er til dels en videreførelse af de gældende regler om luftforurening, der er placeret i landstingsforordningens kapitel 10 om anden forurening. Grundet den stadig stigende fokus på luftforurening, som bl.a. afspejles i de nye regler om ozonlagsnedbrydende stoffer og begrænsningen af adgangen til at afbrænde normaldriftsaffald, er det dog fundet passende at placere reglerne herom i et selvstændigt kapitel, på lige fod med lovforslagets øvrige kapitler om forskellige typer af forurening.

Reglerne omfatter, udover ovennævnte, et forbud mod afbrænding af stoffer og materialer – primært affald – på havet, og adgang til at fastsætte regler om luftforurening i bred forstand, herunder regler om luftforurening fra skibes udstødningsgasser og om ozonlagsnedbrydende stoffer.

I forhold til den gældende landstingsforordning er der tilføjet enkelte nye eksempler på, hvad der vil kunne reguleres efter den brede bemyndigelse i § 33, nærmere bestemt grænseværdier for udledninger til luften, og muligheden for at forbyde anvendelse af visse brændstoftyper. Der er ligeledes indføjet en ny bestemmelse, som bemyndiger Naalakkersuisut til at fastsætte regler, der pålægger brændstofleverandører en pligt at sikre dokumentation vedrørende mængde og sammensætning af det brændstof de sælger eller leverer til skibe.

2.14. Sejladsbegrænsninger (kapitel 13)

I kapitel 13 (§ 34), som ligeledes er en nyskabelse, findes en bemyndigelse til at fastsætte regler om sejladsbegrænsninger. Bestemmelsen foreslås indsat i loven for at give mulighed for at regulere sejlads med fx krydstogtskibe, med henblik på at minimere forurening og andre skadevirkninger fra skibe, og skal ses i sammenhæng med de nye regler i § 19, der indfører forbud mod udtømmning af urensset kloakspildevand fra større skibe.

2.15. Anden forurening (kapitel 14)

Kapitel 14 (§ 35) indeholder regler til forebyggelse af forurening af havmiljøet, som ikke er omfattet af lovforslagets øvrige kapitler. Bestemmelserne giver bl.a. mulighed for at fastsætte regler til gennemførelse af internationale konventioner, ligesom der kan fastsættes bestemmelser om specielle forhold, der har særlig betydning for miljøet i Grønland.

Som noget nyt gives Naalakkersuisut nu adgang til at fastsætte regler for, træffe beslutning om, og stille vilkår for aktiviteter, der ikke nødvendigvis involverer skibe eller luftfartøjer, hvilket ellers begrænser resten af lovforslagets bestemmelser. Dette sikrer, at der nu er mulighed for at gribe ind over for

forurenende eller skadelige aktiviteter, der måtte falde uden for både den gældende landstingsforordning og anden lovgivning, og som således hidtil har været efterladt uregulerede. Bestemmelsen er bredt formuleret og vil kunne anvendes over for en lang række forskellige aktiviteter, såsom placering af genstande på isbjerger og omlastning af stoffer på søterritoriet, såfremt disse medfører forurening eller skade, eller fare herfor.

Kapitel 14 indeholdt tidligere regler om luftforurening. Disse regler findes nu i lovforslagets kapitel 12.

2.16. VVM (kapitel 15)

Det nye kapitel 15 (§ 36) indeholder regler om vurdering af virkning på miljøet (VVM) i forbindelse med godkendelse af bygnings- og anlægsarbejder eller etablering af anden virksomhed på søterritoriet. Bestemmelserne er i alt væsentligt hentet fra miljøloven, og sikrer, at større projekter, der tænkes at ville påvirke miljøet, ikke må påbegyndes før Naalakkersuisut har givet godkendelse hertil, og at der skal fremsendes en redegørelse for sådanne projekters virkning på miljøet til Naalakkersuisut, med henblik på enten afslag eller godkendelse – eventuelt med stillelse af vilkår til projektet.

Naalakkersuisut gives samtidig adgang til at fastsætte nærmere regler om en lang række forhold af betydning for bl.a. vurdering, godkendelse og gennemførelse af sådanne projekter.

2.17. Beredskab, forureningsbekæmpelse og overvågning af forurening (kapitel 16)

Kapitel 16 (§§ 37-39) indeholder regler om etablering og ansvarsfordeling vedrørende det kystnære olie- og kemikalieberedskab. Det fremgår af reglerne, at Naalakkersuisut er ansvarlig for beredskabet på søterritoriet, idet Naalakkersuisut dog kan indgå aftale med andre myndigheder vedrørende det kystnære olie- og kemikalieberedskab, ligesom sanering af kyststrækninger, der rammes af olie- eller kemikaliefurening, forestås af de enkelte kommuner.

Som noget nyt kan Naalakkersuisut indgå aftale med virksomheder om, at disse, mod betaling, varetager beredskabs- og bekæmpelsesopgaver på vegne af Naalakkersuisut. Inddragelsen vil fx kunne ske i form af en aftale, hvorefter en virksomhed forpligter sig til at stille et beredskab af en på forhånd bestemt størrelse til rådighed, såfremt der opstår behov for iværksættelse af beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger.

Samtidig er det nu præciseret, at beslutning om iværksættelse af beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger træffes af Naalakkersuisut eller eventuelt af en bemyndiget myndighed. Har Naalakkersuisut indgået aftale med andre myndigheder eller virksomheder vedrørende det kystnære olie- og kemikalieberedskab, træffes beslutning om iværksættelse af beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger af Naalakkersuisut med inddragelse af myndigheden eller virksomheden. Endvidere gøres det nu klart, at forurening eller fare for forurening som udgangspunkt skal føre til iværksættelse af sådanne foranstaltninger, medmindre myndigheden vurderer, at der ikke er behov herfor.

Endvidere er det nu gjort til et lovkrav, at beredskabsplaner og beredskab- og bekæmpelsesforanstaltninger tager hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende, ved beskyttelse af havmiljøet i Grønland, herunder især behovet for en tidlig, præventiv indsats.

Endelig er det gjort klart, at reglerne om beredskab og forureningsbekæmpelse giver adgang til at foretage overvågning (monitering) af forurening, herunder overvågning, der finder sted efter afslutningen af en bekæmpelsesindsats. Formålet med sådan overvågning er primært at sikre, at beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltningerne er så effektive og målrettede som muligt, og at afklare, om der er ryddet tilstrækkeligt op efter en forureningshændelse, eller om der er behov for yderligere forureningsbekæmpelse.

2.18. Fare for forurening, beredskab, forureningsbekæmpelse og indgreb

På baggrund af en række tidligere sager, der har kredset omkring behovet for beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, er det fundet nødvendigt at udbygge bemærkningerne fra den gældende landstingsforordning med en mere omfattende vejledning om begrebet fare for forurening og beredskabsforanstaltninger i grønlandske farvande. Nedenstående bemærkninger har ikke mindst betydning for lovforslagets regler om beredskab- og forureningsbekæmpelse i kapitel 16, men er også af betydning ved læsning af resten af lovforslagets bestemmelser, herunder især indgrebsbestemmelserne i kapitel 18, hvor begrebet fare for forurening spiller en central rolle.

Grundet de særlige grønlandske forhold, herunder klima, store afstande, sårbar natur og begrænset beredskabsmateriel, er det som udgangspunkt de grønlandske myndigheders vurdering, at der altid foreligger fare for forurening, såfremt et skib medbringende mere end ubetydelige mængder miljøskadelige stoffer eller materialer lider motorstop eller på anden måde havarerer eller mister evnen til at fastholde og ændre sin position.

Dette gælder dog ikke, såfremt der i tilpas nærhed befinder sig et eller flere skibe af passende størrelse, som, efter de grønlandske myndigheders vurdering, er i stand til at komme skibet til undsætning. Ved undsætning forstås enhver handling, der nedbringer faren for forurening til et niveau, der kan accepteres af myndighederne, for eksempel ved at bringe skibet i læ i hårdt vejr, holde eller trække skibet tilpas langt væk fra kysten, indtil dette får reableret motorkraft, eller bugsering af skibet til nærmeste havn eller værft.

Det bemærkes, at mens brug af anker i nogle situationer kan fastholde et skib på dets position og dermed muligvis nedbringe faren for forurening midlertidigt, vil vanddybden ofte være for stor til, at anker kan bringes i anvendelse.

Ligeledes er is sædvanligt forekommende i de grønlandske farvande, hvilket kan forværre en allerede indtruffet forurening, da oprydning gøres mere kompliceret. Samtidig sker naturlig nedbrydning af forurenende stoffer langsommere i koldt klima, mens tilstedeværelsen af is

øger faren for forurening, da et skib i isfyldt farvand er mere udsat, ligesom et sådant skib kan være sværere at komme til undsætning.

Ved vurderingen af, hvilke forholdsregler, der er nødvendige i tilfælde, hvor myndighederne fastslår, at der foreligger fare for forurening, skal der ikke mindst tages hensyn til ovennævnte forhold. Medmindre det er muligt at nedbringe faren for forurening til et acceptabelt niveau, vil de grønlandske myndigheder efter lovforslaget være forpligtede til at iværksætte beredskabsforanstaltninger, herunder transport af flydespærre og andet materiel, med henblik på at imødekomme en eventuel forureningssituation. Dette fremgår således eksplicit af lovforslagets § 38, stk. 2. Myndighederne vil ligeledes skulle foretage eventuelle indgreb med hjemmel i bestemmelserne i kapitel 18, herunder især § 45, hvor dette er nødvendigt for at imødegå en forureningsfare. Forpligtelsen gælder dog ikke, hvor den ansvarlige myndighed vurderer, at de konkrete omstændigheder ikke muliggør eller medfører behov for iværksættelse af beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger.

Ved vurderingen af behovet for beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger efter kapitel 16 såvel som ved indgreb efter kapitel 18 finder således både proportionalitetsprincippet og forsigtighedsprincippet anvendelse. Iværksættelse af disse foranstaltninger skal derfor ikke blot stå mål med forureningsrisikoen, jf. proportionalitetsprincippet. I overensstemmelse med forsigtighedsprincippet, kræves det ydermere, at myndighederne iværksætter sådanne foranstaltninger, selvom der er tvivl om behovet for at gribe ind. Udover i situationer hvor beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger ikke kan iværksættes af hensyn til vejret eller hvor myndighederne vurderer, at omkostningerne hertil ikke står mål med udbyttet af foranstaltningerne, kan det kun undlades at gribe ind i situationer, hvor myndighederne med tilpas sikkerhed kan konstatere, at der ikke er behov for indgreb eller beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger. Forsigtighedsprincippet fremgår eksplicit af lovforslagets § 3 og er nærmere beskrevet i bemærkningerne til § 3.

Der er som udgangspunkt ikke tale om en miljøfaglig, men derimod en rent retlig vurdering af, om en situation indebærer ”fare for forurening”. Myndighederne skal således, med udgangspunkt i lovforslaget og nærværende bemærkninger, alene foretage en mere overordnet vurdering af, om der er fare for forurening, og er ikke forpligtede til at foretage en omfattende vurdering, der mere detaljeret kortlægger graden af fare for forurening i den konkrete situation. Den nye bestemmelse i § 39, stk. 2, giver dog nu eksplicit myndighederne mulighed for at iværksætte overvågning (monitering) i tilfælde af forurening eller fare for forurening, såfremt myndighederne vurderer, at en sådan overvågning vil være gavnlig for beredskabs- eller bekæmpelsesarbejdet. Denne overvågning er ikke obligatorisk, men hvor den iværksættes, må den forventes at give myndighederne yderligere informationer, herunder informationer, som er af mere miljøfaglig karakter. Hvor sådan information er fremskaffet via overvågning, vil myndighederne skulle inddrage informationen i deres videre arbejde, herunder i deres vurderinger af, om der er behov for at iværksætte eller fortsætte beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger.

Det bemærkes, at udgifterne til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, herunder udgifter til overvågning, skal betales af skibets ejere, selv om der alene er tale om fare for forurening, jf. det objektive ansvar i lovforslagets § 47, stk. 1. Det er med andre ord ikke en betingelse for pålæggelse af objektive ansvar for udgifterne, at der faktisk er sket forurening.

De typiske situationer, hvor der opstår fare for forurening med bl.a. olie eller andre skadelige stoffer, er ved grundstødninger og kollisioner. Risikoen for forurening af havet i sådanne tilfælde er meget stor. For at forhindre eller begrænse forurening er det afgørende, at de nødvendige foranstaltninger hurtigt og effektivt kan iværksættes. Udgifterne hertil kan, jf. bl.a. den begrænsede infrastruktur, blive væsentlig mere omfattende end i andre lande, herunder i situationer, hvor en egentlig bekæmpelsesaktion efterfølgende viser sig ikke at være nødvendig, eller behovet viser sig mindre end først antaget.

Det bemærkes, at forurening udgør mere end blot olie- eller kemikalieforurening. Forureningsbegrebet omfatter mere generelt aktiviteter, der medfører forurening af miljøet, herunder fx situationer, hvor et helt skib forliser, eller hvor dele af skibet spredes i miljøet.

2.19. Indberetning af forurening (kapitel 17)

Kapitel 17 (§§ 40-43), der med nærværende lovforslag foreslås udbygget og præciseret, indeholder regler om indberetninger, herunder indberetninger hvor der enten er sket eller er fare for forurening af havet, og giver Naalakkersuisut adgang til at fastsætte nærmere regler om indberetning i forureningssituationer såvel som regler om løbende indberetninger af farligt gods om bord på skibe. Reglerne i §§ 40-43 har grundlag i reglerne i MARPOL-konventionen og dennes protokol I, i visse EU-regler om indberetning af farligt gods, samt i reglerne om dumpning og afbrænding på havet i London-konventionen, London-protokollen og OSPAR-konventionen.

Kapitlet giver samtidig Naalakkersuisut adgang til at fastsætte nærmere regler om, at bl.a. forhandlere og importører/eksportører skal give oplysninger om sammensætningen og mængden af stoffer og materialer, der ind- og udlastes i havne.

2.20. Indgreb (kapitel 18)

Kapitel 18 (§§ 44-48) indeholder regler om indgreb overfor skibe, hvis dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening. Tidligere nævntes alene forurening af havet, men nu er det præciseret, at også luftforurening fra aktiviteter på havet er omfattet.

Naalakkersuisut, politiet og Arktisk Kommando kan foretage undersøgelser af skibe, hvis det er nødvendigt i en forureningssituation.

De samme myndigheder kan endvidere i forureningssituationer udstede påbud og forbud over for skibe, herunder tilbageholde skibe, ligesom de i visse situationer kan træffe yderligere foranstaltninger, hvor dette er nødvendigt for at beskytte miljøet. Der kan endvidere som noget nyt udstedes nærmere regler om sådanne forbud og påbud.

En anden nyskabelse er tilføjelsen af regler, der giver Naalakkersuisut mulighed for at udstede såkaldte anløbsforbud, hvorefter det forbydes et skib at anløbe grønlandske havne. Denne beføjelse udgør dels et yderligere indgrebsværktøj, som kan anvendes over for skibe, der trodser allerede udstedte forbud og påbud, men giver også Naalakkersuisut mulighed for at udstede anløbsforbud til skibe, der har trodset forbud eller på anden måde overtrådt regler i udlandet.

Endvidere præciseres det, at udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger skal betales af ejeren af et skib, ligesom der gives mulighed for at kræve sikkerhedsstillelse for sådanne udgifter, inden et skib frigives.

Endelig fremgår det, at udgifter til oprydning til havs og af kyststrækninger i Nationalparken afholdes af Naalakkersuisut, mens oprydning på kysten afholdes af kommunalbestyrelsen, hvis det ikke er muligt at finde forurenere.

2.21. Håndhævelsестiltag

Der sondres ved håndhævelsen af denne Inatsisartutlov mellem følgende håndhævelseskridt:

- Henstilling.
- Indskærpelse.
- Påbud eller forbud.
- Politianmeldelse.

De enkelte håndhævelsesskridt skal ikke forstås som en ”fire-trins-raket” som kontrolmyndigheden altid skal igennem, således at alle sager skal starte med en henstilling. Håndhævelsen skal ske efter et proportionalitetsprincip, dvs., at indgrebet ikke må være hårdere end formålet tilsiger, jf. dog det i afsnit 2.18 anførte om betydningen af forsigtighedsprincippet. Det bemærkes, at kun håndhævelsesskridtene påbud og forbud er udtrykkeligt omtalt i selve lovteksten.

I modsætning til håndhævelse over for aktiviteter på land, vil håndhævelse til søs ofte være afhængig af hurtig indgriben over for især skibe, der ikke nødvendigvis befinder sig på samme sted eller i samme område i længere tid. Anvendelse af håndhævelsesskridt såsom henstillinger og indskærpelser vil således primært være relevant enten, hvor der ikke er tale om aktiviteter fra et skib, eller hvor et skib fx ligger for anker i længere tid, hvor skibet eller ejeren af skibet er hjemmehørende i Grønland eller regelmæssigt befinder sig i Grønland.

Henstilling:

Henstilling er det mildeste og i praksis samtidig det mest anvendte håndhævelsesmiddel. En henstilling er en mundtlig eller skriftlig anmodning fra kontrolmyndigheden til den ansvarlige om at bringe utilfredsstillende forhold i orden inden for en nærmere angiven frist, fx det næste kontrolbesøg.

En mundtlig henstilling bør ikke stå alene. Hvis den ansvarlige tilkendegiver at ville efterkomme henstillingen, bør den mundtlige henstilling, af hensyn til eventuelt senere behov for dokumentation, følges op med en skriftlig bekræftelse af den indgåede aftale. Hvis den nævnte tilkendegivelse ikke kan opnås, må kontrolmyndigheden overveje andre håndhævelsesskridt.

Ved miljøforhold af mindre alvorlig karakter kan en henstilling være hensigtsmæssig, men kun i situationer, hvor det kan forventes, at den bliver fulgt. Kontrolmyndigheden bør være opmærksom på, at henstillinger ikke kan håndhæves umiddelbart, således som det er tilfældet med retligt bindende påbud eller forbud. Dette gælder, uanset om henstillingen har form af en aftale mellem den ansvarlige og kontrolmyndigheden.

Hvis der efterfølgende sker forurening, som munder ud i en retssag, vil den givne henstilling kunne have bevismæssig værdi, da adressaten ved påtalen fik viden om de betænkelige miljøforhold. Den skete forurening kan dermed som minimum begrundes med uagtsomhed. Men overtrædelse af selve henstillingen vil – som nævnt – ikke kunne sanktioneres.

Utilfredsstillende miljøforhold bør kun påtales én gang. Gentagne henstillinger om det samme forhold vil svække kontrolmyndighedens stilling i en eventuel retssag, idet kontrolmyndigheden derved udtrykker manglende konsekvens i håndhævelsen af gældende ret. Endvidere kan gentagne henstillinger give anledning til en ukorrekt opfattelse af, at det påtalte forhold er af mindre væsentlig betydning.

Klart ulovlige forhold bør altid håndhæves konsekvent ved at meddele påbud eller forbud. Ved forsætlige eller groft uagtsomme lovovertrædelser skal kontrolmyndigheden foretage en vurdering af, hvorvidt dette skal give anledning til indgivelse af politianmeldelse.

Indskærpelse:

Baggrunden for at meddele en indskærpelse er overtrædelse af reglerne i nærværende lovforslag, eller regler eller vilkår, fastsat i medfør heraf, fx:

- Overtrædelse af generelle forbud.
- Overtrædelse af vilkår i dispensationer, godkendelser og tilladelser.
- Manglende efterkommelse af påbud.

Indskærpelsen kan betragtes som en påmindelse om, at såfremt forholdene ikke lovliggøres, vil næste skridt kunne være en politianmeldelse, hvilket samtidig bør gøres klart i indskærpelsen.

En indskærpelse skal i almindelighed ikke forvarsles (høring), ligesom en indskærpelse ikke kan påklages efter reglerne i kapitel 21.

En indskærpelse bør af bevismæssige hensyn meddeles skriftligt. Skriftlig meddelelse vil samtidig i de fleste situationer være det mest hensigtsmæssige, da indskærpelsen alene af rent praktiske grunde må indeholde en frist for efterkommelse. Fristen bør afvejes efter dels karakteren af de forureningsmæssige forhold og dels adressatens tidsmæssige mulighed for at lovliggøre forholdene. Hvis adressaten ikke kan overholde fristen i en indskærpelse, eller andre nye og afgørende oplysninger foreligger, kan kontrolmyndigheden forlænge fristen.

Overskrides tidsfristen, bør fristforlængelse kun gives, når adressaten aktivt har forsøgt at overholde fristen og er uden skyld i overskridelsen. Fristforlængelse bør som hovedregel kun gives én gang og kun, når det forventes, at indskærpelsen efter fristens udløb vil være efterkommet. I situationer, hvor der foreligger risiko for forurening, bør kontrolmyndigheden overveje indgreb efter kapitel 18.

Har adressaten ikke efterkommet en indskærpelse inden for den givne frist, bør kontrolmyndigheden i alle tilfælde vurdere, om der er grundlag for en politianmeldelse. Det kan i den forbindelse tillægges vægt, hvorvidt adressaten har udfoldet alvorlige, men evt. forgæves anstrengelser for at lovliggøre forholdene inden for den fastsatte frist.

Påbud eller forbud:

I dette lovforslag er der ikke forskel på de administrative regler, der gælder for henholdsvis påbud og forbud. I det følgende betegnes begreberne derfor under ét som ”påbud”.

Det, der adskiller et påbud fra en henstilling eller indskærpelse er, at et påbud giver myndigheden mere direkte virkende ”arbejdsredskaber”. Relevant er især § 45, stk. 1, der giver kontrolmyndighederne en vidtrækkende adgang til at udstede påbud vedrørende sejlads og andre aktiviteter, såfremt der er sket eller er fare for forurening.

Ved en henstilling og indskærpelse er hensigten blot, at lovgivningen skal overholdes, eksempelvis hvis en aktivitet er påbegyndt uden fornøden godkendelse. I sådanne tilfælde er der ofte ikke behov for de ekstra ”arbejdsredskaber”, og håndhævelsesreaktionen bør være en indskærpelse eventuelt i kombination med en politianmeldelse.

Hvis en adressat ikke kan overholde fristen for efterkommelse af et påbud, eller hvis andre nye og afgørende oplysninger foreligger, kan kontrolmyndigheden forlænge fristen ved at

meddele dette som en ny afgørelse. Overskrides tidsfristen, bør fristforlængelse kun gives, når adressaten aktivt har forsøgt at overholde fristen og er uden skyld i overskridelsen. Fristforlængelse bør som hovedregel kun gives én gang og kun, når det forventes, at afgørelsen vil være overholdt efter fristens udløb. I situationer, hvor der foreligger risiko for mere omfattende forurening, bør kontrolmyndigheden for at imødegå sådan risiko overveje at træffe yderligere foranstaltninger i henhold til § 45, stk. 2, og bør under alle omstændigheder iværksætte beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, herunder eventuel overvågning, i henhold til reglerne i kapitel 16.

I de tilfælde, hvor der måtte være fastsat en frist for efterkommelse af påbud eller forbud, og hvor adressaten ikke har efterkommet påbuddet eller forbuddet inden fristen, bør kontrolmyndigheden i alle tilfælde vurdere, om der er grundlag for en politianmeldelse. Det kan i den forbindelse tillægges vægt, hvorvidt den pågældende skibsejer, virksomhed, person m.v. har gjort seriøse, men eventuelt forgæves anstrengelser for at lovliggøre forholdene inden for eventuel fastsat frist.

Indgivelse af politianmeldelse:

Langt de fleste sager i forbindelse med kontrol og håndhævelse bør og kan klares ad administrativ vej. Kontrolmyndigheden bør således altid overveje, om administrative midler er tilstrækkelige til at håndtere et ulovligt forhold.

Politianmeldelse kommer ind i billedet, når administrative midler ikke har vist sig tilstrækkelige til at håndtere en ulovlighed, eller der er tale om en grov overtrædelse. Inden politianmeldelse indgives, bør det ligeledes overvejes, om adgangen til administrativt at udstede et bødeforlæg skal benyttes, jf. bemærkningerne til § 68.

2.22. Kontrol (kapitel 19)

Kapitel 19 (§§ 49-50) indeholder regler om kontrol med overholdelse af lovforslaget og regler, der udstedes i medfør af dette, og tilsigter bl.a. at opfylde krav i MARPOL-konventionen.

I en ny § 50, er det nu gjort klart, at Naalakkersuisut kan vælge at undlade at foretage lovliggørelse af bagatelagte lovovertrædelser, og i tilfælde, hvor udgifterne til lovliggørelse ikke står mål med overtrædelsens negative indvirkning på miljøet.

Det bemærkes, at landstingsforordningens § 37, stk. 1, blev ophævet i 2004, hvorefter § 37, stk. 2, blev til § 37, stk. 1. Med nærværende lovforslag foreslås det, at § 37, stk. 1, i den gældende landstingsforordning ophæves, da denne bestemmelse er tilknyttet en gammel forsøgsordning fra før 1980. Under denne ordning blev der tilsat metalspåner med en bestemt metallegering til olierester i skibes lasttanke for derved at kunne spore eventuelle udtømninger af sådanne olierester. I dag kigges der imidlertid i stedet på oliens

sammensætning, dens detaljerede ”kemiske fingeraftryk”, hvorfor bestemmelsen i landstingsforordningens § 37, stk. 1, ikke længere er relevant.

2.23. Kommunikation (kapitel 20)

Kapitel 20 (§ 51), som er nyt, indeholder en bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om kommunikation med borgerne, herunder regler om rent digital kommunikation.

2.24. Klage (kapitel 21)

Kapitel 21 (§§ 52-56) indeholder regler om klage. Kapitlet indeholder nye klageregler, der er hentet fra miljøloven, og som erstatter de eksisterende klageregler. De mere detaljerede klageregler, og bemærkningernes mere omfattende beskrivelse heraf, giver større klarhed over en lang række forhold af betydning for klagesager.

2.25. Andre bestemmelser (kapitel 22)

Kapitel 22 (§§ 57-61) indeholder en række bestemmelser, der ikke passer ind i lovforslagets øvrige kapitler. Disse omfatter bestemmelser, der giver adgang til at ophæve tilladelser, godkendelser og dispensationer givet efter lovforslaget, hvor dette er nødvendigt af hensyn til beskyttelsen af miljøet.

Kapitlet indeholder samtidig en væsentlig række undtagelsesbestemmelser, som bl.a. vedrører force majeure og nødsituationer, og sikrer, at en lang række af lovforslagets forureningsbestemmelser ikke skal overholdes i sådanne situationer.

Endvidere er det nu præciseret, at Naalakkersuisut kan udpege havområder, hvor der gælder strengere krav end ellers.

Herudover indeholder kapitlet en ny bemyndigelse til at fastsætte regler om gebyrer i forbindelse med lovens administration til dækning af myndighedernes omkostninger hertil. Bestemmelsens ordlyd svarer i høj grad til § 14 i miljøloven. Dog er der i selve lovteksten og i bemærkningerne hertil foretaget visse udvidelser af bestemmelsens anvendelsesområde set i forhold til miljølovens § 14, herunder bl.a. i forhold til dækning af klassifikationsselskabers udgifter til syn og certificering.

Endelig er der indsat en bestemmelse, som bemyndiger Naalakkersuisut til at delegerer opgaver efter lovforslaget til andre myndigheder, herunder fx danske myndigheder som Søfartsstyrelsen, eller til de såkaldte klassifikationsselskaber. Formålet hermed er primært at gøre det muligt at samle administrationen af de nye ballastvandregler hos en myndighed, og at give mulighed for at lægge kontrolopgaver over til klassifikationsselskaber, der bl.a. specialiserer sig i at kontrollere skibes overholdelse af de internationale konventioner såsom ballastvandkonventionen.

2.26. Sanktions og ikrafttrædelsesbestemmelser (kapitel 23)

Kapitel 23 (§§ 62-71) indeholder sanktions- og ikrafttrædelsesbestemmelser, herunder regler om objektivt ansvar (ansvar uden skyld) for overtrædelse af enkelte af lovforslagets bestemmelser, regler om ansvar for juridiske personer (aktieselskaber, kommuner, Selvstyret m.v.) og en særlig 3-årig overgangsordning for lovforslagets ballastvandreger.

Med lovforslaget sker der visse ændringer i bøderegerne, bl.a. i form af en række vejledende bødestørrelser, som fremgår af bemærkningerne til § 68 og regler om skærpelse af bøder i visse sager.

De vejledende bødestørrelser forventes at have en præventiv virkning, samtidig med, at de vil bidrage til at sikre, at størrelsen af bøder i de nedenfor omtalte administrative bødeforlæg er tilpas ensartet. De vil ligeledes bidrage til at lette den administrative medarbejders arbejde i sager om overtrædelse af lovforslagets bestemmelser. Mens de vejledende bødestørrelser umiddelbart er rettet mod de administrative medarbejdere, vil anklagemyndighed, forsvarere og dommere dog også kunne søge vejledning heri, i forbindelse med fastlæggelse af bødeniveauet i sager, der behandles ved domstolene.

Det bemærkes, at Naalakkersuisut vil kunne udarbejde vejledninger om bødesanktioner. Sådanne vejledninger bør tage udgangspunkt i bemærkningerne til bestemmelserne i kapitel 23, herunder de i bemærkningerne til § 68 angivne vejledende bødestørrelser. Naalakkersuisut er dog ikke bundet af de vejledende bødestørrelser, og kan justere disse i op- og nedadgående retning, hvor dette vurderes at være nødvendigt eller hensigtsmæssigt for at opfylde lovforslagets formål, og kan ligeledes vælge at justere for fx inflation i tiden efter lovforslagets vedtagelse. Naalakkersuisut kan ligeledes tilføje vejledende bødestørrelser for overtrædelser, der ikke er nævnt i bemærkninger til § 68.

Et yderligere tiltag, der ligeledes forventes at ville lette det administrative arbejde, er nye regler om adgangen til at anvende administrative bøder i § 68. Herefter vil mindre komplicerede sager kunne afgøres af en administrativ medarbejder, uden indbringelse af sagen for domstolene, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig heri og betaler den pålagte bøde.

En anden nyskabelse er en række præciseringer af adgangen til at tilbageholde skibe for at sikre betaling af bøder eller sagsomkostninger, herunder adgangen til at tilbageholde udenlandske skibe.

Det præciseres samtidig i selve lovforslaget, at bøder tilfalder Landskassen.

Endvidere er der nu fastsat en påtalefrist på 5 år for en række lovovertrædelser. Baggrunden herfor er, at der kan være tale om ”skjulte” overtrædelser, fx ved ulovlig dumpning af stoffer eller materialer i havet, der først opdages på et langt senere tidspunkt.

Endelig er det gjort klart, at afgørelser truffet efter den gældende landstingsforordning bevarer deres gyldighed, indtil der eventuelt træffes en ny afgørelse efter dette lovforslag, og at sager, der allerede er under behandling, færdigbehandles efter reglerne i landstingsforordningen. Det er samtidig i lovteksten gjort klart, at overtrædelse af afgørelser truffet efter landstingsforordningen skal sanktioneres efter landstingsforordningens sanktionsregler.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Dette kapitel beskriver de økonomiske og administrative konsekvenser for Selvstyret og kommunerne.

Forslaget påvirker ikke i sig selv de eksisterende bevillinger til Selvstyrets myndighedsarbejde, ligesom det vurderes at lovforslaget ikke pålægger kommunerne økonomiske forpligtigelser. Lovforslaget indebærer dog, at der gives bemyndigelse til, at Naalakkersuisut kan stille skærpede krav til havmiljøbeskyttelse, fx i forbindelse med tiltrædelse af internationale konventioner. Finansiering af dette skal vedtages efterfølgende.

Hvad angår de administrative konsekvenser for Selvstyret vurderes myndighedsopgaverne at kunne håndteres inden for de eksisterende økonomiske rammer. Dog sker der med lovforslaget en række udvidelser af de aktiviteter, som er reguleret. Dette kan forventes at medføre et begrænset behov for øgede personalemæssige ressourcer til selve administrationen af loven.

Hvad angår de administrative konsekvenser for kommunerne vurderes lovforslaget ikke i sig selv at ville påvirke antallet af personer, der arbejder med miljøområdet i de fire kommuner, set i forhold til administrationen af den gældende havmiljølovgivning. Administrationen af havmiljølovgivningen påhviler således primært Naalakkersuisut. Dog kan det ikke udelukkes, at visse af lovforslagets opstramninger vil kunne have afledte konsekvenser på land, da håndtering af visse forureningskilder nu i højere grad kan tænkes at involvere bortskaffelse eller anden håndtering på land.

Som eksempler kan nævnes dumpningsforbuddet, hvorefter der nu kun kan gives tilladelse til dumpning af organisk materiale, der stammer fra fiskeri og fangst, hvilket vil kunne have konsekvenser for behovet for bortskaffelse af affald på land. Ligeledes vil ophugning af skibe på land kunne medføre øgede administrative opgaver. Disse aktiviteter vil dog skulle varetages inden for rammerne af den gældende miljølovgivning, og de forventes højst at medføre et ganske begrænset behov for yderligere ressourcer til administrationen heraf.

På den anden side bør det bemærkes, at lovforslagets opstramninger må forventes at medføre en reduktion i risikoen for forurening og i antallet af faktiske forureningsituationer, hvilket må forventes at medføre en reduktion i især Selvstyrets men også kommunernes udgifter til håndtering af sådanne situationer. Det samme må forventes som en konsekvens af, at det nu

understreges tydeligt, at det er Naalakkersuisut – ikke forureneren – der vurderer behovet for beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger.

I relation til en vurdering af de økonomiske konsekvenser for Selvstyret og kommunerne skal der henvises til, at lovforslagets nye bestemmelser om VVM giver adgang til at fastsætte regler om dækning af myndighedernes udgifter, mens de nye bestemmelser om anbragte og efterladte skibe giver adgang til at pålægge skibsejeren at afholde myndighedernes udgifter og hvis nødvendigt at sælge skibe til dækning af myndighedernes omkostninger til håndteringen af skibet, jf. dog bemærkningerne umiddelbart nedenfor. Anvendelsen af lovforslagets gebyrmuligheder vil være i harmoni med princippet om, at forureneren betaler, ligesom det vil medvirke til at begrænse myndighedernes udgifter. Ligeledes indeholder lovforslagets nye ballastvandreger bestemmelser om ansøgers betaling af visse dele af udgifterne til en dispensationsansøgning.

Trods det umiddelbart ovenfor anførte, vil reglerne om anbragte og efterladte skibe i kapitel 11 kunne medføre udgifter til at fjerne sådanne skibe, herunder udgifter til oplægning i havn, eller til bortskaffelse. Selvstyret kan i den sammenhæng blive påført udgifter, såfremt den ansvarlige for skibet ikke er i stand til at betale, eller såfremt der ikke kan søges fyldestgørelse i skibet, enten fordi dette ikke har nogen egentlig værdi, eller fordi eventuelle panthavere har fortrinsret til indtægter fra salg eller ophugning af skibet. Det understreges dog, at lovforslaget ikke i denne sammenhæng har nogen direkte eller automatiske udgifter, idet lovforslaget alene indfører bestemmelser, som giver mulighed for at iværksætte tiltag. I det omfang der ønskes gjort brug af denne mulighed, vil der særskilt skulle tages stilling til finansieringen heraf, og eventuelt søges midler hertil ved en særlig finanslovsbevilling.

I forhold til adgangen til at etablere modtagefaciliteter gør tilsvarende overvejelser sig gældende, idet der ikke med lovforslaget træffes beslutning om, hvorvidt disse skal etableres, eller om, hvorvidt sådanne bør etableres af Selvstyret eller af private virksomheder, men alene gives mulighed for at fastsætte regler om modtagefaciliteter og træffe beslutning om etablering af disse. Såfremt det besluttes at etablere disse faciliteter, vil det, efter omstændighederne, kunne medføre visse udgifter for Selvstyret. Dog forventes disse udgifter at kunne imødegås gennem krav om brugerbetaling. I det omfang udgifterne kun delvist kan dækkes gennem brugerbetaling i overensstemmelse med forureneren betaler-princippet, vil det være nødvendigt at tage stilling til finansieringen heraf.

Endvidere er der indføjet nye regler om vejledende bødestørrelser og om anvendelse af administrative bødeforlæg. Begge disse tiltag forventes at reducere den administrative byrde forbundet med sager om overtrædelse af lovforslagets regler. Det fremgår ligeledes som noget nyt af lovforslaget, at bøder tilfalder Landskassen.

Overordnet set medfører lovforslaget således visse mindre forøgelse i det offentlige udgifter. Samtidig medfører stramningen af reglerne imidlertid, at der kan forventes en

reduktion i udgifterne til håndtering af forureningshændelser. På kort sigt må der derfor forventes en begrænset forøgelse i ressourcebehovet til administrationen af loven. På længere sigt kan det imidlertid forventes, at hele eller dele af denne forøgelse vil blive modsvaret af besparelser i håndteringen af forurening.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

For erhvervslivet må der forventes visse økonomiske konsekvenser af lovforslaget. Konsekvenserne vil afhænge af den konkrete situation og det konkrete firmas aktiviteter. Idet der til dels er tale om en rammelov, vil de økonomiske konsekvenser i et vist omfang afhænge af, hvordan bemyndigelsesbestemmelserne anvendes. Dette er beskrevet i flere detaljer nedenfor.

Forslaget til ny Inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet udgør både en videreførelse af bestemmelser fra den gældende landstingsforordning og en introduktion af nye bestemmelser. Der redegøres imidlertid her alene for de nye bestemmelsers konsekvenser for erhvervslivet, og alene for konsekvenser, der må forventes at være væsentlige ud fra en generel betragtning.

Lovforslagets nye regler om ballastvandhåndtering i kapitel 6 vil medføre omkostninger for skibsfarten til etablering og drift af anlæg til behandling af ballastvand om bord på de omfattede skibe. Langt den væsentligste del vil bestå i udgiften til anskaffelse og installation af disse anlæg.

Det bør dog samtidig bemærkes, at når ballastvandkonventionen træder i kraft 8. september 2017, vil en væsentlig del af verdens farvande og skibe være omfattet af reglerne i konventionen. Uanset om der indføres regler om håndtering af ballastvand i Grønland, vil en lang række skibe, herunder grønlandske skibe, være omfattet af ballastvandregler gældende for sejlads i andre landes havområder. Skibe, der sejler under udenlandsk flag vil endvidere sandsynligvis skulle overholde ballastvandregler vedtaget af deres egen flagstat, ligesom danske og grønlandske skibe vil være underlagt kravene til håndtering af ballastvand i den danske ballastvadbekendtgørelse ved sejlads uden for grønlandske farvande. I praksis vil lovforslaget således ikke medføre nye krav for en lang række skibe, men alene krav svarende til dem de allerede vil skulle overholde.

Lovforslagets nye bestemmelser om kloakspildevand i kapitel 7 vil ligeledes kunne medføre forøgede udgifter for skibe omfattet af disse regler. Det alene delvise forbud mod udtømmning af urensset kloakspildevand er imidlertid mindre strengt end de gældende krav i international ret, der mere kategorisk forbyder sådan udledning. I forhold til skibe, der også sejler i udlandet, vil forbuddet derfor ikke udgøre en ukendt begrænsning, og for disse skibe, må det generelt formodes, at reglerne højst vil have begrænset betydning. Under alle omstændigheder kan det dog ikke udelukkes at visse skibe vil skulle ændre deres sejladsmønster for at kunne udtømme urensset kloakspildevand længere fra land. Denne virkning vil dog i et vist omfang

kunne afbødes gennem udstedelse af tilladelser til udtømning af urensset spildevand på nærmere bestemte vilkår.

Den mere omfattende definition af affald i det nye bilag 2 til loven, kombineret med forbuddet mod udtømning af affald i § 20, vil kunne medføre øgede omkostninger for skibe, der hidtil har udtømt affaldstyper, som nu falder ind under det mere omfattende forbud.

Begrænsningen i adgangen til at dumpe organisk materiale vil kunne medføre øgede omkostninger til bortskaffelse af affald, da sådant affald ikke længere kan dumpes. Omfanget af sådanne tilladelser har dog hidtil været yderst begrænset.

Reglerne om anbragte og efterladte skibe i kapitel 11 vil medføre udgifter til fjernelse af sådanne skibe, herunder udgifter til oplægning i havn, eller til bortskaffelse såfremt skibet ikke længere ønskes anvendt.

Ligeledes vil det kunne medføre øgede udgifter for erhvervet, såfremt der etableres modtagefaciliteter med tilknyttede krav om brugerbetaling. Der er dog med lovforslaget ikke truffet beslutning om etablering af sådanne anlæg. Se i denne sammenhæng omtalen heraf i de almindelige bemærkninger, afsnit 4.

Lovforslagets bemyndigelse i § 34 til at fastsætte regler om bl.a. sejladsbegrænsninger vil kunne medføre øgede udgifter til sejlads, fx hvor en sådan begrænsning betyder, at et skib ikke blot kan vælge den korteste rute mellem to destinationer. Bemyndigelsens formål er primært at begrænse sejlads tæt på sårbare naturområder, og tænkes primært anvendt til at flytte sejlads længere væk fra sådanne områder. Eventuelle regler vil dog blive fastsat under hensyntagen til den til enhver tid gældende ressortfordeling mellem berørte myndigheder, samt i overensstemmelse med international ret, herunder regler om fremmede skibes ret til uskadelig passage, ligesom erhvervet vil blive inddraget for at sikre, at reglerne medfører færrest mulige ulemper.

De foreslåede regler om VVM i kapitel 15 vil medføre udgifter til indhentning af sådan godkendelse. I praksis vurderes det, at der kun vil blive iværksat ganske få projekter, som falder ind under de foreslåede regler. På den anden side vil omkostningerne for sådanne projekter dog kunne blive forholdsvis omfattende. Erfaringen fra udarbejdelsen af VVM'er for projekter på land viser, at udgiften til en sådan redegørelse kan beløbe sig til 1 % af den samlede anlægsudgift.

Lovforslagets nye bestemmelser om udstedelse af anløbsforbud i § 46 vil potentielt kunne få væsentlige økonomiske konsekvenser, idet sådanne skibe vil skulle søge anden havn, med væsentlige transportomkostninger og tidstab til følge. De berørte skibe vil imidlertid kunne undgå udstedelse af anløbsforbud ved at overholde lovforslagets regler såvel som lignende

regler i udlandet, da anløbsforbud primært udstedes som opfølgning på gentagne lovovertrædelser.

Endelig vil de foreslåede vejledende bødestørrelser kunne medføre væsentligt øgede udgifter i forbindelse med overtrædelser af lovforslaget. Disse udgifter vil dog kunne undgås ved at overholde lovforslagets bestemmelser. Samtidig vil adgangen til at behandle sager gennem anvendelse af administrative bødeforlæg kunne formindske omkostningerne til håndtering af sådanne sager, i situationer hvor den enkelte virksomhed er enig i myndighedens vurdering af sagen.

Generelt vurderes lovforslaget ikke at have væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet. Visse af ovennævnte bestemmelser, der medfører øgede udgifter, må dog også forventes at medføre øgede administrative byrder. Det vil fx være tilfældet i forhold til ansøgninger om dispensation fra kravende til håndtering af ballastvand og ved ansøgning om tilladelse til udledning af kloakspildevand.

Adgangen til at anvende digital kommunikation vil kunne medføre formindskede administrative byrder for erhvervslivet i deres kommunikation med de forskellige myndigheder.

I forbindelse med udarbejdelse af eventuelle bekendtgørelser, vil Naalakkersuisut indgå i dialog med berørte parter - herunder repræsentanter for erhvervslivet, og resultatet af denne dialog vil have en afledt betydning for, hvilke økonomiske og administrative konsekvenser eventuelle bekendtgørelser vil have for erhvervslivet. Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at fremkomme med konkrete bud på, hvilke økonomiske og administrative konsekvenser sådanne eventuelle regler vil kunne have.

Afslutningsvist bemærkes det, at de indkomne høringssvar har bekræftet, at der ikke kan gives et klart billede af de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Visse høringssvar inden for skibsbranchen giver udtryk for, at lovforslaget vil have væsentlige økonomiske konsekvenser, mens andre af disse høringssvar ikke i samme grad giver udtryk for en sådan vurdering. Det er så vidt muligt søgt at imødekomme høringssvarene, herunder de svar, som har givet udtryk for, at lovforslaget vil medføre øgede udgifter. Generelt vurderes det derfor, at rettelserne som følge af høringen mindsker de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

5. Konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed

Udover omtalen af lovforslagets miljø-, natur- og sundhedsmæssige konsekvenser i nærværende afsnit, skal der ligeledes henvises til den mere omfattende gennemgang af de miljø-, natur- og sundhedsmæssige konsekvenser i bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser nedenfor, såvel som i de øvrige afsnit i de almindelige bemærkninger. I dette

afsnit gives alene en mere oversigtpræget gennemgang af lovforslagets miljø-, natur- og sundhedskonsekvenser.

Endvidere fokuseres der i dette afsnit alene på de dele af lovforslaget, som udgør nyskabelser i forhold til gældende ret. Således indeholder lovforslaget også en lang række miljøbeskyttende regler, som blot viderefører gældende ret. Da disse reglers konsekvenser allerede er slået i gennem i praksis, betragtes de ikke som konsekvenser af dette lovforslag, og vil derfor ikke blive omtalt her.

Som nævnt i de almindelige bemærkninger, afsnit 1, er formålet med lovforslaget at værne om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af økosystemerne. For at nå dette mål, indeholder lovforslaget en række bestemmelser, der sigter mod at forebygge, at forurening overhovedet finder sted, at begrænse skadevirkningerne fra allerede sket forurening, og at reducere udledningen af skadelige stoffer og materialer i havet og luften over havet.

Da lovforslaget regulerer ikke-landbaseret forurening af søterritoriet, vil de største miljøgevinster utvivlsomt indfinde sig på havet. Ikke mindst luftforurening bevæger sig dog let fra havet og ind over land, ligesom forurening af havet uundgåeligt vil føre til forurening af væsentlige dele af den menneskelige fødekæde, såvel som forurening af organismer, der lever på land, men som direkte eller indirekte er forbundet med fødekæderne i havet. Lovforslaget vil derfor have både direkte og afledte positive virkninger på natur og miljø på land og på folkesundheden.

Lovforslaget regulerer havforurening, der stammer fra skibe og luftfartøjer, fx i form af forbud mod udtømning af olie og andre skadelige flydende stoffer, forbud mod bortskaffelse af affald m.v., luftforurening, regulering af spildevandsudtømning og tilladelse til dumpning af visse stoffer og materialer. Landbaseret havforurening såsom spildevand og lignende udledninger fra land, er ikke omfattet af lovforslaget, men af miljøloven. Lovforslaget har derfor ikke direkte konsekvenser for landbaserede forureningsaktiviteter. Dog vil fx affald fra land, som ønskes bortskaffet på havet fra et skib, være omfattet af lovforslagets regler.

Da lovforslaget til dels har karakter af en rammelov, indeholder det en lang række bemyndigelsesbestemmelser, som kan anvendes til at fastsætte mere detaljerede regler. Af samme grund vil en række positive konsekvenser alene blive realiseret, såfremt der fastsættes sådanne regler. Der kan derfor ikke kommenteres på de konkrete konsekvenser af disse eventuelle regler, da det ikke vides med sikkerhed, hvordan disse eventuelt vil blive udformede. Mens dette gør lovforslaget til et hensigtsmæssigt redskab for implementering af den i mange henseender detaljerede internationale regulering på havmiljøområdet, medfører det dog også en vis usikkerhed i forhold til præcis hvilket beskyttelsesniveau, der med tiden måtte blive indført.

I forhold til den gældende landstingsforordning, er der foreslået nye regler om udtømning af ballastvand fra skibe. Disse regler forventes at minimere risikoen for overførsel af invasive arter mellem grønlandske og udenlandske havområder. Invasive arter kan forårsage betydelig skade på det lokale havmiljø, og udgør en trussel mod havenes biodiversitet.

Der er ligeledes sket indskrænkninger i adgangen til at foretage dumpning. Ændringerne medfører, at der ikke længere kan gives tilladelse til dumpning af fartøjer eller af organisk materiale. Dog er adgangen til dumpning af fisk udvidet, så den nu udtrykkeligt omfatter fisk og fangst, herunder havpattedyr. Ligeledes kan der nu gives tilladelse til dumpning af inert materiale af naturlig oprindelse. Den overordnede konsekvens af de ændrede dumpningsregler forventes at være en reduktion i forurening forbundet med dumpning.

Endvidere er der indføjet nye regler, der bl.a. skal give mulighed for at gribe ind over for skibe, der bliver efterladt på søterritoriet. Disse regler forventes at medvirke til, at skibe bortskaffes på korrekt vis, hvorved forurening fra efterladte skib må forventes at blive reduceret.

Der er ligeledes indføjet regler om forbud mod udtømning af urensset kloakspildevand tæt på land fra større skibe, og en bemyndigelse til at fastsætte begrænsninger for sejlads i visse områder. Disse regler er indsat for at sikre en bedre håndtering af ikke mindst spildevand, herunder for at undgå, at spildevand udledes i nærheden af kysterne, hvorved risikoen for negative virkninger på kystnær natur og miljø, såvel som på folkesundheden, nedbringes. Såfremt bemyndigelsen til at indføre sejladsbegrænsninger bringes i anvendelse, vil den bl.a. kunne medføre en reduktion i påvirkningen af særligt sårbare naturtyper.

Der er ligeledes sket en vis udbygning af reglerne om luftforurening, som nu forbyder bevidst udledning af ozonlagsnedbrydende stoffer, og samtidig er der foretaget en indskrænkning af adgangen til at afbrænde normaldriftsaffald. Disse regler vil dels medføre en forbedret beskyttelse af ozonlaget, dels føre til mindre luftforurening forbundet med afbrænding af affald. Endvidere vil bemyndigelsen til at fastsætte yderligere regler kunne anvendes til fx at stille krav til skibes brændstoffer, hvilket vil medvirke til at nedbringe luftforurening både over havet og over land.

Der er også tilføjet nye regler om forurening af og skade på miljøet fra aktiviteter, der ikke er omfattet af lovforslagets øvrige bestemmelser, såsom aktiviteter, der foregår på isdækkede områder af havet, såvel som anden forurening af eller skade på havet. Disse udvidelser har til formål at sikre, at forurening af havet, der foregår på søterritoriet, som ikke er omfattet af lovforslagets øvrige bestemmelser eller af anden lovgivning, ikke efterlades ureguleret. Mens det ikke kan siges med sikkerhed, præcis hvilken virkning disse regler vil få, så medfører de dog en ganske omfattende dækning af nye og ændrede forurenende aktiviteter på havet. Der er med andre ord tale om præventive regler, som skal dæmme op for nye typer forurening.

Reglerne om miljøkonsekvensvurdering og miljøgodkendelse (VVM) i forbindelse med bl.a. bygge- og anlægsarbejder på søterritoriet er nye, og svarer med enkelte ændringer til VVM-reglerne i miljøloven, der gælder på land. Ligesom miljølovens regler, giver de nye VVM-regler myndighederne et vigtigt redskab, der sikrer, at store og potentielt ganske skadelige projekter udføres forsvarligt og kun såfremt myndighederne godkender projekterne.

Herudover er der sket en præcisering i lovforslagets bestemmelser om beredskab og forureningsbekæmpelse, så det nu bl.a. klart fremgår, at der som udgangspunkt vil skulle ske iværksættelse af beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger i langt de fleste forureningsituationer. Dette ventes at føre til en reduceret risiko for forurening, da myndighederne nu har et yderst klart juridisk grundlag for at iværksætte beredskabsforanstaltninger i alle de tilfælde, hvor myndighederne vurderer, at der er fare for forurening.

Samtidig understreges det i lovforslaget, at udarbejdelse af beredskabsplaner skal ske under hensyntagen til bl.a. de logistiske udfordringer og den sårbare natur, der findes i det kolde klima omkring Grønland, og med fokus på en præventiv indsats. Denne fokus i beredskabsplanerne giver ligeledes et klarere juridisk grundlag for at fokusere på en hurtig og præventiv indsats, hvilket vil føre til en bedre beskyttelse af miljøet.

Endelig er det nu præciseret, at beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger kan omfatte overvågning (monitering) af forurening, herunder overvågning efter, at en bekæmpelsesindsats er afsluttet. Dette giver myndighederne adgang til at følge eftervirkningerne af en forureningsituation i længere tid end efter gældende ret, hvilket reducerer risikoen for at myndighederne ikke opdager forureningskader, som først måtte vise sig senere.

Indberetningsbestemmelserne er ligeledes blevet præciseret og udbygget i et vist omfang, herunder med nye regler om indberetning af farligt gods, og det gøres i bemærkningerne hertil bl.a. mere tydeligt, hvilke oplysninger der skal indberettes. Indberetning udgør et nyttigt redskab, som giver myndighederne hurtigere og mere komplet information om forureningshændelser. Adgangen til at fastsætte nye regler om indberetning af forurenende stoffer og materialer, der bliver transporteret i grønlandske farvande, vil endvidere kunne medvirke til hurtigere og mere målrettet indgriben overfor forurening, og dermed på sigt medvirke til at nedbringe antallet af alvorlige forureningsituationer.

I lovforslagets indgrebsbestemmelser er der som en nyskabelse givet Naalakkersuisut adgang til at forbyde skibe at anløbe grønlandske havne. Anløbsforbud udgør primært et ekstra værktøj i arbejdet med at sikre overholdelsen af lovforslagets regler, men kan også anvendes over for skibe, der har overtrådt havmiljøregler i udlandet. Disse regler udgør et vigtigt redskab i myndighedernes indsats over for manglende overholdelse af lovforslagets miljøkrav, og medvirker dermed til at højne beskyttelsen af miljøet.

Endelig er der foretaget en ajourføring af lovforslagets sanktionsbestemmelser, bl.a. gennem tilføjelse af nye regler, der giver mulighed for at udstede administrative bøder, og en præcisering af, hvornår udenlandske skibe, der har begået lovovertrædelser, kan tilbageholdes for at sikre betaling af bøder eller sagsomkostninger. Samtidig er der i bemærkningerne til sanktionsbestemmelserne angivet en række vejledende bødestørrelser, der lægger op til en væsentlig forøgelse i forhold til gældende praksis, og som derfor bl.a. vil kunne have en præventiv effekt. Der er ligeledes indført en 5 årig påtalefrist for visse lovovertrædelser, hvor der kan være tale om ”skjulte” overtrædelser, der muligvis først opdages på et langt senere tidspunkt. Alle disse stramninger i sanktionsreglerne forventes at have en betydelig præventiv effekt overfor potentielt miljøskadelige aktiviteter, hvilket vil føre til en reduktion i antallet af egentlige forureningssager.

Tilsammen vil lovforslagets mange ændringer og udvidelser medføre en væsentlig forbedring i beskyttelsen af natur, miljø og folkesundhed. Mens lovforslaget primært er rettet mod skibsfarten, og ikke er udformet med henblik på at forbedre forholdene for specifikke arter eller naturtyper, vurderes det, at den øgede præventive indsats og de generelt øgede beskyttelsesstandarder på sigt vil føre til forbedrede forhold for langt hovedparten af de i Grønland hjemmehørende arter og naturtyper, ligesom en generel reduktion i forurening af havet forventes at have positive konsekvenser for folkesundheden.

Uanset at lovforslagets konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed generelt vurderes at være positive, er der dog på enkelte områder sket ændringer, som kan have negative konsekvenser. Således vil den nye adgang til at dumpe inert materiale af naturlig oprindelse kunne have visse kortvarige negative konsekvenser, primært i form af forstyrrelse af de organismer, der befinder sig på dumpningsstedet. Konsekvenserne vurderes dog at være begrænsede og midlertidige.

Ligeledes vil den foreslåede adgang i § 50 til at undlade lovliggørelse af visse overtrædelser af loven kunne have negative konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed. Det er dog et krav, at der er tale om bagatelagte overtrædelser, eller at der er tale om uforholdsmæssigt omkostningskrævende overtrædelser, hvorfor der i enhver sag vil ske en begrundet afvejning af, hvilke skadevirkninger, der kan forventes. Kun hvor de negative konsekvenser vurderes at være uden betydning, eller omkostningerne ikke står mål med miljøgevinsten, vil der kunne undlades lovliggørelse. Bestemmelsen forventes således ikke at have betydelige negative konsekvenser for miljø, natur eller folkesundhed.

Endelig vil en del af stramningerne i lovforslaget kunne medføre et øget behov for bortskaffelse af affald m.v. på land, hvilket vil kunne have negative konsekvenser for miljø og natur på land, og for folkesundheden. Det er derfor vigtigt at sikre, at sådan bortskaffelse sker på passende vis, og uden fare for miljø, natur og sundhed. Sådan bortskaffelse falder dog til dels uden for nærværende lovforslag, og vil bl.a. være omfattet af de gældende regler for

bortskaffelse af affald m.v. på land. For en mere omfattende vurdering af disse konsekvenser, henvises der derfor ligeledes til gældende miljølovgivning for land og til gældende praksis for bortskaffelse på land.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Generelt er lovforslaget primært rettet mod erhvervslivet, og forventes derfor kun at have begrænsede virkninger for de enkelte borgere. Dog vil ovennævnte konsekvenser for erhvervslivet ligeledes kunne få indvirkning på privates aktiviteter, i det omfang disse falder ind under lovforslaget.

Ligeledes vil lovforslagets regler i § 49, stk. 3, om adgang til ejendomme eller lokaliteter kunne have konsekvenser for borgerne, i det omfang der ikke er tale om ejendomme eller lokaliteter, der alene anvendes til privat beboelse. Det bemærkes dog, at der er tale om en videreførelse af gældende regler.

I forhold til borgerne vil lovforslagets fokus på anvendelse af digital kommunikation i kapitel 20 kunne medføre en forenklet og billigere kommunikation mellem borgere og myndigheder.

7. Andre væsentlige konsekvenser

7.1. Forholdet til Rigsmyndighederne og Selvstyre

Lovforslaget i sig selv medvirker ikke til øget selvstyre. De enkelte bemyndigelsesbestemmelser kan af Naalakkersuisut anvendes til at fastsætte regler til opfyldelse af de internationale overenskomster på miljøområdet, som den danske regering på Grønlands vegne har ratificeret eller som Grønlands Selvstyre har valgt at tiltræde. Dette betyder, at såfremt Grønland omfattes af en international konvention m.v., skal Naalakkersuisut sørge for at udarbejde regler, der sikrer overholdelsen af konventioner m.v. Indgåede aftaler mellem Grønlands Selvstyre og rigsmyndighederne berøres ikke af lovforslaget.

7.2. Internationalt samarbejde om forebyggelse og bekæmpelse af havforurening

Den stigende bevidsthed om, at havet ikke kan bruges som losseplads, har i løbet af anden halvdel af det 20. århundrede og efter årtusindeskiftet givet sig udtryk i et net af internationale aftaler om begrænsning og forebyggelse af havforurening.

Tilslutning til de pågældende internationale konventioner ledsages af en folkeretlig forpligtelse til at sikre, at konventionsreglerne overholdes i national ret. Der er således ikke mulighed for at foretage afvigelser fra konventionernes miljøregler i den nationale lovgivning og administrationen heraf.

Det første skridt mod et internationalt samarbejde blev taget af FN's søfartsorganisation IMCO (nu kendt som IMO) med udarbejdelsen af OILPOL-konventionen (Den internationale konvention til undgåelse af forurening af havet med olie) fra 1954, der lå til grund for olieforureningsloven, som var gældende før landstingsforordningen blev vedtaget. Olieforureningsloven indebar begrænsninger for, hvad tankskibe måtte udtømme af de tunge olietyper, og reglerne er blevet skærpet ved flere lejligheder.

En række regler er videreført uændret fra landstingsforordningen i nærværende lovforslag. Følgende internationale og regionale konventioner ligger til grund for en række af disse regler: konventionen om indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker, 1969, der blev ratificeret i 1970; 1976- og 1992-protokollerne til konventionen om det privatretlige ansvar for olieforureningsskader, 1969, der blev ratificeret i henholdsvis 1981 og 1995 (selv konventionen blev ratificeret i 1975, men opsagt med virkning fra 15. maj 1998); 1976-, 1992-, 2000- og 2003-protokollerne til konventionen om oprettelse af en international fond for erstatning for skader ved olieforurening, 1971, der alle er tiltrådt af Danmark (selv konventionen blev ratificeret i 1978, men opsagt med virkning fra 15. maj 1998, og helt ophævet med virkning fra 2002); London-konventionen (konventionen om forhindring af havforurening ved dumpning af affald og andre stoffer, 1972), der blev ratificeret af Danmark den 23. oktober 1974 og trådte i kraft i 1975; MARPOL-konventionen, 1973/1978, der blev ratificeret i 1980; OSPAR-konventionen 1992, der blev ratificeret i 1995 og hvor et forbehold for Grønland blev hævet i 1996; og London-protokollen (erstatte London-konventionen), hvor et forbehold for Grønland blev ophævet den 29. oktober 1997.

Herudover reflekterer en række af tilføjelserne og ændringerne i lovforslaget visse nyere internationale konventioner, samt ændringer til MARPOL-konventionen. Disse konventioner samt OSPAR-konventionen vil blive beskrevet i nærmere detaljer nedenfor.

7.2.1. MARPOL-konventionen

A. Konventionens opbygning og ikrafttrædelsesregler.

MARPOL-konventionen (Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe) betød et væsentligt fremskridt i de internationale bestræbelser for at forebygge havforurening. Modsat ovennævnte OILPOL-Konvention omfatter MARPOL-konventionen ikke blot regler til forebyggelse af forurening med tunge olietyper, men søger at regulere alle former for skibsbaseret havforurening bortset fra dumpning. Konventionen i dens nuværende form omfatter regler til forebyggelse af forurening af havet fra skibe med enhver form for olie, skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk, skadelige stoffer i emballeret form, kloakspildevand og affald, samt regler om forebyggelse af luftforurening.

Reglerne om olie og skadelige flydende stoffer i bulk i MARPOL-konventionen fra 1973 fandtes i to obligatoriske bilag, der skulle ratificeres sammen med konventionen, mens de øvrige bilag var frivillige. 1973-konventionen blev dog kun ratificeret af ganske få stater, idet formuleringen af reglerne i konventionens bilag II om skadelige flydende stoffer i bulk havde opstillet så strenge krav, at det ikke var teknisk muligt at honorere dem.

Senere revisioner af 1973-konventionen ledte til væsentlig mere omfattende ændringer end blot en løsning på problemet med de strenge krav for flydende stoffer i bulk. Årsagen hertil var en række tankskibsuheld med deraf følgende olieudslip i eller nær amerikanske farvande, som medførte, at USA's regering forlangte, at en række regler om olietankskibes konstruktion indførtes i 1973-konventionen.

I 1978 opnåedes tilslutning til en modificeret udgave af de amerikanske krav ved en protokol til 1973-konventionen og en række ændringer i det bilag, der omfattede olieforurening. Resultatet heraf var, at MARPOL-konventionen endelig fik tilstrækkelig tilslutning til at kunne træde i kraft, og at 1978-protokollen og den oprindelige 1973-Konvention nu udgør et integreret hele, der kun kan ratificeres eller tiltrædes samlet. Problemet angående reglerne om skadelige flydende stoffer i bulk løstes ved at udskyde disse reglers ratificering til 6. april 1987.

MARPOL-konventionen består af selve konventionsteksten fra 1973, som ændret ved 1978-protokollen, en protokol om indberetning, der er dækket af lovforslagets § 40, og en protokol om voldgift. De to protokoller knytter sig til henholdsvis artikel 8 og artikel 10 i konventionsteksten. Endvidere er der til konventionen knyttet seks detaljerede bilag.

De seks bilag indeholder sammen med konventionen bl.a. krav til, hvordan og i hvilke koncentrationer en lang række forskellige udledninger af forurenende stoffer må foregå, såvel som omfattende forbud mod forskellige typer af udledninger, herunder forbud mod udledning i kystnære områder.

Bilag I og II er obligatoriske i den forstand, at tiltrædelse af MARPOL-konventionen ikke kan finde sted, uden samtidig tiltrædelse af disse to bilag. Konventionens øvrige bilag er derimod frivillige, og stater, der er parter til konventionen, kan således vælge hvilke af disse bilag de ønsker at være bundet af.

MARPOL-konventionens mere detaljerede regler findes primært i de 6 bilag til konventionen:

- Bilag I indeholder regler om forebyggelse af forurening af havet med olie.
- Bilag II indeholder regler om kontrol af forurening med skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk (kemikalietankskibe).
- Bilag III indeholder regler om forebyggelse af forurening med skadelige stoffer i emballeret form.
- Bilag IV indeholder regler om forebyggelse af forurening med kloakspildevand fra skibe.
- Bilag V indeholder regler om forebyggelse af forurening med driftsaffald fra skibe.
- Bilag VI indeholder regler om forebyggelse af luftforurening fra skibe.

Disse 6 bilag udbygges og opdateres løbende. Således trådte bilag VI om luftforurening i kraft 19. maj 2005, og er sidenhen ændret med væsentligt strammere emissionslofter med ikrafttræden den 1. juli 2010.

Bilag IV om kloakspildevand trådte i kraft 27. september 2003. En række ændringer til bilag IV trådte i kraft den 1. januar 2013, og indeholder bl.a. regler om strengere krav til udledninger fra passagerskibe i visse særligt udpegede områder (fx Østersøen).

Bilag V om affald trådte oprindeligt i kraft 31. december 1988, og er ændret omfattende med virkning pr. 1. januar 2013, hvilket har medført en stramning i adgangen til at udtømme affald. Der henvises til bemærkningerne til § 20 og til det nye bilag 2 til loven, der reflekterer disse nye stramninger.

Bilag I, der trådte i kraft samtidig med konventionen den 3. oktober 1983, er reflekteret i reglerne om olieudtømning i lovforslagets kapitel 2. Bilag II trådte i kraft den 6. april 1987, og har ført til reglerne i kapitel 3 om udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk. Reglerne fra bilag III, der trådte i kraft 1. juli 1992, er at finde i lovforslagets kapitel 4, der regulerer udtømning af skadelige stoffer i emballeret form.

B. Hovedtræk i MARPOL-konventionen.

Blandt de vigtigste regler, som er af relevans for nærværende lovforslag, bør nævnes:

- regler om hvor og i hvilken mængde der må ske udtømning af enhver form for olie, skadelige flydende stoffer, kloakspildevand og affald,
- regler om etablering af modtageanlæg i havne,
- regler om at udtømning af forurenende stoffer og materialer skal ske gennem særlige, godkendte anlæg,
- regler om transport, losning og lastning af farlige stoffer i emballeret form,
- regler om indberetning af tilfælde af forurening, og om kontrol med overholdelse af konventionen.

Endelig indeholder konventionen en række krav til konstruktionen af olietankskibe, idet der afhængig af størrelsen og type kræves særlige ballasttanke m.m., såvel som regler om, at der skal føres journal over alle typer af olie og skadelige flydende stoffer. Regler om skibskonstruktion og føring af disse journaler indgår ikke i nærværende lovforslag, men omfattes af lov om sikkerhed til søs, der er sat i kraft for Grønland.

MARPOL-konventionen er en konvention under FN's Søfartsorganisation (IMO). Administrationen af konventionen varetages af IMO's miljøkomité (MEPC), der mødes regelmæssigt og drøfter behov for revision af konventionen såvel som mange andre spørgsmål af betydning for konventionen.

C. Grønland og MARPOL.

Der er på nuværende tidspunkt taget forbehold for Grønland ved den danske ratifikation af MARPOL-konventionens bilag IV og VI.

Lovforslaget indeholder dele af bilag VI's regler om luftforurening. Herudover bemyndiges Naalakkersuisut til at fastsætte yderligere regler herom, hvilket bl.a. gør det muligt for Grønland at udarbejde de nødvendige regler om bl.a. skibsbrændstof, som er nødvendige for at kunne tiltræde bilag VI.

I forhold til bilag IV indeholder lovforslaget regler, der medfører en begrænsning i skibes adgang til udledning af kloakspildevand, samt en bemyndigelse til at fastsætte regler indeholdende yderligere begrænsninger af, eller egentlige forbud mod, udledning af spildevand. Bilag IV kræver imidlertid et totalt forbud mod skibes udledning af urensset kloakspildevand mindre end 4 sømil fra kysten, hvilket ventes at medføre behov for etablering af modtagefaciliteter for kloakspildevand. Grønlands forbehold vil derfor sandsynligvis ikke kunne hæves i forhold til bilag IV, medmindre der senere udstedes yderligere regler, der gennemfører bilag IV's resterende krav, fx i form af en bekendtgørelse om spildevand.

7.2.2. Havretskonventionen

De Forenede Nationers Havretskonvention af 10. december 1982 (herefter havretskonventionen), der også uofficielt betegnes som "havets grundlov" blev vedtaget den 10. december 1982. Konventionen trådte i kraft den 16. november 1994 og indeholder en sammenskrivning, ajourføring og videreudvikling af de folkeretlige regler for staternes udøvelse af jurisdiktion over havområderne. Konventionens tekst reflekterer derfor i vidt omfang gældende folkeretlig sædvane.

Trods denne sammenhæng mellem gældende folkeretlig sædvane og havretskonventionen, er der behov for at foretage enkelte ændringer i forhold til den gældende landstingsforordning, for at Grønland bedre kan leve op til konventionen.

Lovforslagets ændringer medfører, at det kommer til at fremgå mere direkte, hvordan kyststaters håndhævelse over for udenlandske skibe er begrænset af havretskonventionen. Således fremgår det af havretskonventionens artikel 220, at der bl.a. skal være "åbenbar grund", "betydelig skade" og at forureningen skal være "væsentlig", førend kyststaten kan foretage visse indgreb og håndhævelsesskridt over for et udenlandsk skib, mistænkt for at have forurennet i den eksklusive økonomiske zone.

Det er værd at understrege, at artikel 220 skal ses som en undtagelse til flagstaternes eksklusive kompetence til at håndhæve internationale regler over egne skibe, herunder i andre landes territoriale farvande og eksklusive økonomiske zoner. Artikel 220 i havretskonventionen er således et nyere redskab, der giver kyststaterne adgang til at gribe ind over for udenlandske skibe, ikke mindst for at imødekomme en kritik af flagstaternes ineffektive håndhævelse af internationale regler over for egne skibe.

Artiklens bestemmelser er afpasset efter, hvor skibet befinder sig, hvor overtrædelsen er sket samt overtrædelsens grovhed.

Havretskonventionens terminologi afviger delvist fra grønlandsk terminologi idet ”søterritoriet” (territorial sea) i konventionen svarer til ”ydre territorialfarvand” i lovforslaget (se § 4, stk. 10), mens ”indre farvande” (internal waters) i konventionen svarer til ”indre territorialfarvand” i lovforslaget (se ligeledes § 4, stk. 10). ”Søterritoriet” i havretskonventionens forstand er derfor ikke identisk med det grønlandske overbegreb ”søterritoriet”, der altså dækker både ydre og indre territorialfarvand.

Denne forskel i begreberne har gjort det nødvendigt at indføre begrebet ”ydre territorialt farvand” med nærværende lovforslag. Grunden hertil er, at havretskonventionen indeholder en række begrænsninger i staters suverænitet over for skibe, der befinder sig i det ydre territorialfarvand, som ikke gælder i samme omfang for skibe, der befinder sig i indre territorialt farvand, dvs. i fx havne og fjorde. For en nærmere omtale af disse forskelle, henvises der til bemærkningerne til § 45 og §§ 64-66.

Havretskonventionen indeholder endvidere regler om afgrænsning af søterritoriet, herunder om fastlæggelse af den basislinje, der udgør et centralt element i angivelsen af søterritoriet.

For en nærmere gennemgang af ændringerne i forhold til den gældende landstingsforordning, henvises der til bemærkningerne til §§ 4, 64, 65 og 66.

7.2.3. Ballastvandkonventionen og andre tiltag vedrørende invasive arter

Ballastvandkonventionen udgør den mest omfattende tilføjelse af internationale regler i nærværende lovforslag, og vil derfor blive omtalt i flere detaljer end de øvrige internationale konventioner.

I 2004 vedtog FN's søfartsorganisation (IMO) ballastvandkonventionen. Konventionen administreres, ligesom MARPOL-konventionen, af IMO's miljøkomité (MEPC).

Konventionen træder i kraft 12 måneder efter, at 30 lande, der tilsammen udgør 35 % af verdens samlede handelsflåde (målt i bruttotonnage) har ratificeret konventionen. Disse krav blev opfyldt den 8. september 2016, hvor Finland tiltrådte konventionen og bragte antallet af konventionslande op på 52 lande, herunder Canada, Danmark, Norge og Sverige. Disse 52 lande repræsenterede den 8. september 2016 35,1441 % af verdens samlede bruttotonnage. Konventionen derfor vil træde i kraft 8. september 2017.

Siden den 8. september har bl.a. verdens største flagstat, Panama, tiltrådt konventionen. Pr. 10. januar 2017 er 54 lande repræsenterende 53,30 % af verdens samlede bruttotonnage således omfattet af konventionen.

Konventionen stiller krav om, at ballastvand kun må udledes, hvis konventionens krav er opfyldt, dvs. enten under iagttagelse af reglerne om udskiftning af ballastvand tilpas langt fra land eller reglerne om behandling (rensning) af ballastvandet med eller uden aktive stoffer. Disse krav gælder ikke, hvis ballastvandet afleveres til et modtageanlæg eller, hvis en anden godkendt metode til behandling af ballastvand anvendes. Det bemærkes, at konventionen ikke stiller krav om, at parterne skal etablere modtageanlæg for ballastvand.

Udskiftning af urensset ballastvand som metode til håndtering af ballastvand vil alene være en mulighed i en ganske kort overgangsperiode efter konventionens ikrafttræden. Hvor lang tid afhænger af, hvornår det enkelte skib skal gennemgå sit næste fornyelsessyn. Med fornyelsessyn tænkes her på syn forbundet med fornyelse af det internationale certifikat vedrørende forebyggelse af olieforurening (IOPP-certifikat), som alle skibe skal have, og som er udstedt i henhold til MARPOL's bilag I.

Der skal i henhold til konventionen findes egnede modtageordninger for sedimenter fra skibes ballastvandtanke på steder, hvor der sker reparation, rengøring m.v. af ballastvandtanke, det vil sige på steder, hvor vil være behov for at håndtere og bortskaffe sedimenter.

Herudover stiller konventionen krav om, at alle skibe, der optager og udtømmer ballast, og dermed er omfattet af konventionen, skal have en godkendt ballastvandplan om bord, der bl.a. indeholder oplysninger om, hvad det enkelte skib løbende skal gøre for at sikre overholdelse af konventionens krav til håndtering af ballastvand. Disse skibe skal yderligere have en ballastvandjournal om bord, hvori skibets optag og udtømning af ballastvand løbende skal indføres.

Endelig indeholder konventionen regler om syn og certificering af skibe og anlæg til behandling af ballastvand samt inspektion af udenlandske skibe. Under inspektioner kontrolleres ballastvandcertifikater, -planer og -journaler, og der kan tages prøver for at sikre, at udledningskravene overholdes. Konventionens regler om certifikater, planer og journaler for ballastvand samt kontrol hermed hører til Erhvervs- og Vækstministeriets ressortområde, og varetages af Søfartsstyrelsen med hjemmel i lov om sikkerhed til søs, som er sat i kraft for Grønland ved kongelig anordning nr. 882 af 25. august 2008.

Søfartsstyrelsen vil under inspektion af skibe fremover, som en del af den såkaldte havnestatskontrol, skulle undersøge, om de enkelte skibe medbringer et gyldigt ballastvandcertifikat og kontrollere skibets ballastvandjournal.

Hvis der ved en sådan havnestatskontrol opdages fejl i journaler, certifikater eller anlæg, kan der udtages prøver med henblik på at afgøre, om anlægget overholder behandlingskravene i ballastvandkonventionen. Da formålet med prøvetagning er at sikre overholdelse af miljøkrav, ligger ressortansvaret for prøvetagning hos Naalakkersuisut. Det bemærkes, at Naalakkersuisut med hjemmel i lovforslagets § 15, stk. 3, efter forhandling med erhvervs- og vækstministeren vil kunne udlægge kontrolopgaver såsom prøvetagning til Søfartsstyrelsen, således at prøveudtagning, mod betaling, foretages af Søfartsstyrelsen på Naalakkersuisuts vegne.

Regulering af ballastvand og sedimenter i lovforslaget

Lovforslaget indeholder forslag til ændringer i forhold til den gældende landstingsforordning. Ændringerne har til formål at gennemføre dele af ballastvandkonventionen.

Med gennemførelsen af ballastvandkonventionen i grønlandsk ret, vil skibes udtømning af ikke-forurenede ballastvand som noget nyt blive reguleret. Reglerne herom foreslås indsat i et nyt kapitel 6. Reglerne i kapitel 6 suppleres af det nye bilag 1 til loven, der i detaljer angiver kravene til behandling af ballastvand, og samtidig angiver fra hvilket tidspunkt et givet skib skal overholde behandlingskravene. Det bemærkes, at indfasningsreglerne i bilag 1 ikke svarer til konventionens oprindelige indfasningsregler. Konventionens regler anbefales erstattet af et sæt nye indfasningsregler i Resolution A.1088(28), der blev vedtaget på FN's Søfartsorganisations generalforsamlings 28. møde, 4. december 2013. De anbefalede nye regler er indarbejdet i bilag 1. Bilag 1 er nærmere beskrevet i de indledende bemærkninger til kapitel 6.

Anvendelse af ballastvand er uundværligt for de fleste skibe, da skibets sødygtighed i høj grad afhænger af, at skibet ligger rigtigt i vandet. I overensstemmelse med konventionen defineres ballastvand således som vand, der tages om bord på et skib for at regulere skibets trim, slagside, dybgang, stabilitet eller spændinger.

Det vand, skibe tager om bord og udtømmer som ballastvand, stammer overvejende fra havet. Vandet kan derfor variere i renhed, saltholdighed m.v. og indeholder typisk også en vis mængde andre stoffer end vand. Disse stoffer udgøres hovedsagligt af levende organismer (planter, dyr, bakterier m.v.), døde organismer og dele heraf, samt af ikke-organisk materiale, som sten, sand og andre mineraler, der hovedsageligt stammer fra havbunden, eller er ført med floder ud i havet.

Så længe stofferne er opblandet i ballastvandet omtales de som suspenderede stoffer, mens de stoffer, der over længere tid har bundfældet sig i skibets ballastvandtanke, omtales som sedimenter. Når udtrykket ballastvand anvendes i konventionen og i dette lovforslag, tænkes der således på det optagne ballastvand inklusiv de stoffer, der måtte være opblandet i vandet. Når udtrykket sedimenter anvendes, tænkes der alene på de stoffer, der har bundfældet sig i skibets tanke.

Lovforslagets § 15, stk. 1, angiver, at udtømning af ballastvand skal ske i overensstemmelse med lovforslagets krav, herunder reglerne i bilag 1 til lovforslaget, og at behandling af ballastvand altid skal ske ved anvendelse af et godkendt og funktionsdygtigt anlæg. Bilag 1 angiver i detaljer, fra hvilket tidspunkt skibe af forskellig størrelse og alder skal overholde kravet om behandling af ballastvand. Lovforslagets § 15, stk. 2, bemyndiger samtidig Naalakkersuisut til at fastsætte yderligere regler om håndtering af ballastvand herunder hvor, hvordan og hvornår udtømning må ske.

Herudover foreslås den eksisterende hjemmel i den gældende landstingsforordning vedrørende oprettelse og indretning af modtageanlæg udvidet til også at omfatte sedimenter fra skibes

ballastvandtanke. Udvidelsen betyder samtidig, at Naalakkersuisut får bemyndigelse til at fastsætte regler om skibenes pligt til at benytte modtageanlæggene.

Der formuleres og vedtages fortsat internationale retningslinjer på ballastvandområdet bl.a. i IMO, ligesom der løbende foregår en teknologisk udvikling på området. De foreslåede ændringer i dette lovforslag har derfor også til formål at sikre, at senere tekniske bestemmelser og krav vedrørende ballastvand kan gennemføres i takt med, at der opnås enighed herom på internationalt niveau eller i takt med, at der opnås større viden på området.

Lovforslagets regler om ballastvand forventes at medføre en reduktion i tilførslen af invasive arter i grønlandske farvande.

Det bemærkes, at det ikke er hensigten, at lovforslaget skal kunne indebære ekspropriation over for de berørte parter, jf. grundlovens § 73. § 71, stk. 3, udskyder derfor ikrafttrædelsen af reglerne om håndtering af ballastvand og sedimenter til 3 år efter lovforslagets ikrafttræden. Det forventes derfor, at ophævelsen af det territoriale forbehold for Grønland, som blev fremsat ved Danmarks tiltrædelse af konventionen, tidligst vil kunne finde sted 3 år efter lovforslagets ikrafttræden. Det skal samtidig understreges, at grønlandske og danske skibe, der sejler til og fra Grønland, vil være omfattet af den danske ballastvadbekendtgørelse og eventuelt af andre landes ballastvandregler ved sejlads uden for grønlandske havområder, hvorfor denne overgangsordning ikke garanterer, at disse skibe kan vente 3 år inden de skal overholde konventionen. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 71, stk. 3, for en nærmere omtale af denne overgangsordning.

Afslutningsvis skal Naalakkersuisut opfordre til, at skibsfarten allerede inden ikrafttræden af ballastvandreglerne, aktivt søger at reducere risikoen for overførsel af invasive arter.

Skibsbegroning og invasive arter – guidelines fra IMO

Ballastvand er ikke den eneste kilde til overførsel af invasive arter. Ydersiden af et skib vil således stort set altid være dækket af et vist lag af begroning, som kan indeholde potentielt invasive arter. Dette lag begynder at dannes allerede få timer efter, at et skib placeres i vandet, og kan nå et ganske betydeligt omfang, med forøget fare for overførsel af invasive arter til følge. Skibsbegroning kan ligeledes forøge vandmodstanden, hvilket påvirker et skibs fremdrift negativt og leder til større brændstofforbrug.

Nærværende lovforslag indeholder ikke regler om skibsbegroning, bortset fra, at reglerne om miljøfarlige stoffer i skibsmaling i Anti Fouling Systems-konventionen (AFS-konventionen) kort omtales i bemærkningerne til § 35, stk. 1. AFS-konventionens regler om skibsbegroning fokuserer dog primært på giftige biocider (Tributyltin) i bundmaling, og ikke på problemet med invasive arter generelt.

I et forsøg på at nedbringe risikoen for overførsel af invasive arter, har IMO udstedt en række ikke-bindende dokumenter om invasive arter, der overføres via skibsbegroning, herunder to sæt retningslinjer. Det drejer sig dels om et detaljeret sæt retningslinjer fra 2011 for alle skibe, (MEPC.207(62), af 15. juli,

2011), dels om et kortere sæt retningslinjer fra 2012, som er direkte målrettet fritidsfartøjer under 24 meters længde (MEPC.1/Circ.792, af 12. november, 2012).

Udover myndighederne, er retningslinjerne rettet mod en lang række parter, herunder skibsførere, skibsejere og operatører, skibsbyggere, havnemyndigheder, værfter, skibsdesignere, classeselskaber, producenter og leverandører af antibegronings-maling, såvel som andre interesserede parter. Retningslinjernes formål er at give disse parter praktisk vejledning i, hvordan risikoen for overførsel af invasive arter via skibsbegroning nedbringes på den mindst miljøbelastende måde, og uden at medføre unødigt forsinkelse eller unødige omkostninger for skibene.

Helt overordnet er målet, at skibsbegroning minimeres mest muligt, og at der for hvert skib indføres passende procedurer, såsom anvendelse af antibegronings-systemer og drifts-procedurer til mindsning af skibsbegroning, for at nå dette mål. Antibegronings-systemer omfatter antibegronings-maling og andre innovative løsninger såsom anode-katode-systemer, der bidrager til at mindske skibsbegroning.

2011-retningslinjerne indeholder mere specifikt vejledning vedrørende etablering og anvendelse af en antibegronings-plan og en antibegronings-journal, som det anbefales at alle skibe er i besiddelse af.

Det anbefales ligeledes, at antibegronings-planen beskriver alle forhold af betydning for et skibs antibegronings-tiltag, herunder bl.a. en beskrivelse af skibets antibegronings-system; en beskrivelse af, hvilke områder af skibet, der er særligt udsatte for begroning, og hvornår disse planlægges inspiceret; driftsforhold og driftsprocedurer af betydning for bl.a. antibegronings-systemet; sikkerhedsforhold; og dokumentationskrav for føring af antibegronings-journalen.

Antibegronings-journalen bør indeholde oplysninger om alle inspektioner og antibegronings-tiltag. Formålet hermed er at give ejere og førere af skibe bedre mulighed for at evaluere, hvorvidt antibegronings-tiltagene fungerer tilfredsstillende. En sådan journal vil endvidere give myndighederne mulighed for hurtigt og effektivt at vurdere, om der er risiko eller ej for, at et givet skib overfører invasive arter. Denne vurdering vil samtidig medvirke til at mindske risikoen for forsinkelse af skibe.

I journalen bør der indføres information om de anvendte antibegronings-systemer og driftsprocedurer; hvor og hvornår systemerne blev installeret; hvilke områder af skibet, der er behandlet med antibegronings-maling; information om systemernes vedligeholdelse og, hvis relevant, deres drift; tid og sted for tørdok af skibet samt eventuelle skridt taget til fjernelse af begroning og fornyelse eller reparation af antibegronings-systemer; tid og dato for undervandsinspektioner samt information om resultatet af inspektioner og eventuelle efterfølgende tiltag med henblik på fjernelse af begroning; tid og dato for inspektion og vedligeholdelse af kølesystemer, resultatet af sådanne inspektioner, og eventuelle efterfølgende tiltag med henblik på fjernelse af begroning og blokeringer; og information om atypiske operationer, der falder uden for skibets typiske drift, herunder information om oplægning og længerevarende inaktivitet. Et eksempel på en antibegronings-journal er indeholdt i bilag 2 til 2011-retningslinjerne.

Herudover indeholder 2011-retningslinjerne omfattende vejledning vedrørende valg af passende antibegronings-systemer, og om påmaling, installation, inspektion, rensning, vedligeholdelse og reparation af sådanne systemer. Retningslinjerne dækker både operationer i tørdok og mens skibet ligger i vandet. 2011-retningslinjerne indeholder ligeledes vejledning i forhold til nybygning af skibe, med henblik på, gennem optimeret skibsdesign, at mindske risikoen for begroning. Endelig opfordrer 2011-retningslinjerne til, at AFS-konventionen tiltrædes.

2012-retningslinjerne for fritidsfartøjer indeholder anbefalinger, vejledning og en helt generel introduktion til udfordringerne forbundet med skibsbegroning. 2012-retningslinjerne giver dermed svar på en række typiske spørgsmål, som kan opstå for ejere og førere af fritidsfartøjer under 24 meter, der ikke tidligere har beskæftiget sig med skibsbegroning, eller ikke har beskæftiget sig med de miljømæssige udfordringer forbundet hermed. 2012-retningslinjerne henviser til 2011-retningslinjerne, som derfor passende kan læses som et supplement til 2012-retningslinjerne.

7.2.4. OSPAR-konventionen

OSPAR-konventionen, der har den officielle titel ”Konventionen til beskyttelse af havmiljøet i det Nordøst-Atlantiske område” er en regional aftale, der omfatter de østgrønlandske farvande. I lovforslaget gives de regler, der stammer fra OSPAR-konventionen, dog virkning for hele det grønlandske søterritorium.

OSPAR-konventionen udgør en sammenskrivning af Oslo-konventionen (konventionen til forhindring af havforurening ved dumpning fra skibe og luftfartøjer, 1972), der blev ratificeret i 1974, og Paris-konventionen (konventionen til forhindring af landbaseret havforurening, 1974), der blev ratificeret i 1978.

OSPAR-konventionen er opbygget som en generel tekst med 5 bilag, der udgør en integreret del af konventionen: bilag 1 om forebyggelse og eliminering af landbaseret forurening; bilag 2 om forebyggelse af forurening ved dumpning og afbrænding; bilag 3 om forebyggelse og eliminering af forurening fra offshore virksomhed; bilag 4 om overvågning og vurdering af kvaliteten i havmiljøet; samt et nyt bilag 5 om beskyttelse og bevarelse af økosystemerne og biodiversiteten. I konventionen er indarbejdet forsigtighedsprincippet og forurenere betaler-princippet, princippet om bedst tilgængelig teknologi og bedste miljømæssige praksis. Der er indarbejdet forbud mod industridumpninger og afbrænding af affald på havet samt forbud mod dumpning af alle former for radioaktivt affald.

OSPAR-konventionen tillader dumpning af fiskeaffald og dumpning af inert materiale af naturlig oprindelse, men forbyder dumpning af fartøjer. Adgangen til at dumpe fiskeaffald er af hensyn til Grønlands fangst af bl.a. havpattedyr tillagt en bred fortolkning omfattende affald fra sådan fangst. For en nærmere omtale heraf, henvises der til bemærkningerne til kapitel 10. Endelig bemærkes det, at konventionens regler vedrørende beskyttelse af biodiversitet, økosystemer og særlig vigtige områder primært falder ind under landstingslov nr. 29 af 18. december 2003 om naturbeskyttelse.

7.2.5. London-konventionen og London-protokollen

I modsætning til OSPAR-konventionen, er London-konventionen (konventionen om forhindring af havforurening ved dumpning af affald og andre stoffer, 1972) global, og omfatter derfor alle grønlandske havområder, herunder den grønlandske vestkyst.

Konventionen, der blev vedtaget i 1972, og trådte i kraft den 30. august 1975, er en af de første internationale konventioner om beskyttelse af havmiljøet fra menneskelige aktiviteter. Ligesom MARPOL-konventionen og ballastvandkonventionen administreres London-konventionen af IMO.

Konventionen bidrager til den internationale bekæmpelse og forebyggelse af havforurening ved at forbyde dumping af en række skadelige stoffer og materialer. Dog er det muligt at give tilladelse til dumpning af visse stoffer og materialer, ligesom visse stoffer og materialer generelt er undtaget fra dumpningsforbuddet.

”Dumpning” defineres som bevidst bortskaffelse i havet af affald eller andre stoffer fra skibe, luftfartøjer, platforme eller andre menneskeskabte konstruktioner, såvel som bevidst bortskaffelse af skibe, luftfartøjer eller platforme.

London-konventionen indeholder endvidere regler, der forbyder afbrænding af industriaffald på havet.

I 1996 vedtog parterne en protokol til konventionen (London-protokollen), som i 2006 trådte i kraft i en række lande, herunder i Grønland. Protokollen, der efterhånden vil erstatte konventionen i takt med at parterne til konventionen tiltræder protokollen, udgør en væsentlig ændring i tilgangen til reguleringen af dumpning. I stedet for at opliste hvilke materialer, der ikke må dumpes, indeholder protokollen et generelt forbud mod al dumpning, suppleret af en række begrænsede undtagelser fra dette forbud.

London-protokollen reflekterer ”forsigtighedsprincippet”, som kræver, at passende forebyggende foranstaltninger skal træffes, når der er grund til at tro, at affald eller andre stoffer er tilbøjelige til at forårsage skade på havmiljøet, selv når der ikke foreligger afgørende bevis for en årsagssammenhæng.

”Forureneren betaler”-princippet er også reflekteret i protokollen, der understreger, at de kontraherende parter skal sikre, at protokollens nye strammere regler ikke blot fører til, at forurening overføres fra en del af miljøet til en anden.

7.2.6. Polarkoden

Polarkoden er et nyt IMO regelsæt, der blev vedtaget af IMO’s miljøkomite MEPC i maj 2015, og som er trådt i kraft 1. januar 2017, herunder med virkning for Grønland. Polarkoden indeholder regler om sejladssikkerhed og miljøbeskyttelse gældende for sejlads i de polare områder.

Formålet med polarkoden er at gøre sejlads i de polare farvande mere sikker og at beskytte miljøet. Dette gøres ved at fastsætte regler for de forurenings- og sikkerhedsmæssige risici, der er til stede i de polare farvande, som ikke allerede er tilstrækkeligt håndteret i IMO's eksisterende regelsæt.

Polarkoden udgør en opdatering af MARPOL-konventionen og de seks bilag hertil, og sikrer, at der i MARPOL-konventionen fremover tages højde for de særlige udfordringer, der gælder ved sejlads i arktiske og antarktiske farvande. I praksis gennemføres polarkodens forskellige krav således via en lang række ændringer i MARPOL's bilag I-VI.

Herudover er baggrunden for vedtagelsen af polarkoden ikke mindst, at de polare farvande, herunder farvandene omkring Grønland, forventes at opleve en markant stigende skibstrafik i de kommende år. Af hensyn til det sårbare miljø i Arktis og Antarktis er det vigtigt, at der internationalt sættes ind med høje sikkerhedsstandarder for skibes sejlads i disse områder.

Grønland arbejder løbende for at fremme høje standarder for skibsfart i Arktis i form af international regulering, der sikrer, at skibene konkurrerer på ensartede rammevilkår. International regulering er den eneste måde, hvorved det kan sikres, at alle skibe bliver omfattet.

Med baggrund i et forslag fra Danmark, Norge og Canada, har IMO således over en årrække arbejdet på et nyt internationalt regelsæt, hvilket nu har ført til vedtagelsen af de obligatoriske regler i polarkoden. Polarkoden indeholder en række krav, der sætter skibene i stand til at imødegå risici i de arktiske og antarktiske farvande, ligesom der vil blive stillet særlige krav til besætningernes kompetencer.

Polarkoden dækker med andre ord hele spektret af skibsfartsrelaterede spørgsmål af betydning for sejlads i farvandene omkring de to poler, herunder skibsdesign, bygning og udstyr, drifts- og uddannelsesspørgsmål, eftersøgning og redning, og lige så vigtigt, beskyttelse af miljøet og økosystemerne i de polare områder.

Nærværende lovforslag indeholder kun i begrænset omfang regler, der alene har til formål at gennemføre polarkoden i grønlandsk ret. Grunden hertil er, at de grønlandske miljøregler allerede i væsentligt omfang lever op til de nye regler i polarkoden, og at der derfor ikke er behov for nye eller udvidede regler for at kunne leve op til polarkodens krav.

Polarkodens del II-A, som vedrører miljøbeskyttelse, indeholder bl.a. regler om forebyggelse af forurening med olie (kapitel 1), skadelige flydende stoffer (kapitel 2), spildevand (kapitel 4) og affald (kapitel 5).

For så vidt angår Grønlands søterritorium svarer polarkodens miljøregler i alt væsentligt til reglerne i MARPOL-konventionens bilag I (olie), bilag II (skadelige flydende stoffer), bilag

IV (spildevand) og bilag V (affald). Reglerne om olie, flydende stoffer og affald er derfor allerede i høj grad dækket af de dele af lovforslaget, der afspejler MARPOL-konventionens bilag I, II og V.

Som nærmere beskrevet ovenfor i afsnit 7.2.1.C. og nedenfor i bemærkningerne til § 19, har Grønland ikke planer om fuldt ud at gennemføre MARPOL-konventionens bilag IV om spildevand. Gennemførelse af polarkodens del II-A, kapitel 4, om spildevand kræver, ligesom MARPOL's bilag IV, højst sandsynligt etablering af modtageanlæg for kloakspildevand. Da dette udgør en ganske byrdefuld opgave, vil dette lovforslag kun gennemføre reglerne i del II-A, kapitel 4, i det omfang dette kan ske uden etablering af modtageanlæg. I praksis sker gennemførelsen via de regler, der allerede gennemfører dele af MARPOL's bilag IV.

Det skal i denne sammenhæng understreges, at trods den manglende efterlevelse af spildevandsreglerne, vil Grønland kunne leve op til alle de dele af polarkoden, som Grønland på nuværende tidspunkt er forpligtet til at leve op til. Af samme grund er der ikke taget forbehold for Grønland i forbindelse med IMO's vedtagelse af polarkoden. Bortset fra kloakspildevandsreglerne, vil polarkoden derfor gælde for Grønland.

Udover et krav om overholdelse af de eksisterende regler i MARPOL-konventionens bilag IV, stiller polarkoden en række yderligere krav vedrørende udtømning af spildevand, herunder krav om minimumsafstand fra isdækkede områder. For desinficeret og findelt spildevand er grænsen i de fleste tilfælde 3 sømil, men dog kun så langt som muligt, hvis området alene er delvist (mindst 10 %) isdækket. For urensset spildevand er grænsen i de fleste tilfælde 12 sømil, men dog kun så langt som muligt, hvis området alene er delvist (mindst 10 %) isdækket. For rensset spildevand er kravet generelt, at udtømningen blot skal ske så langt som praktisk muligt fra land eller fra områder med mindst 10 % isdække.

Skulle Grønland på et senere tidspunkt vælge at gennemføre polarkodens regler om spildevand fuldt ud, vil disse yderligere krav have begrænset betydning udover hvad en gennemførelse af reglerne i MARPOL-konventionens bilag IV ville medføre. Bilag IV's totalforbud mod udledning af urensset spildevand mindre end 4 sømil fra basislinjen – et forbud der således dækker hele det grønlandske søterritorium – ville reelt dække langt de fleste af polarkodens krav. Kun kravet om, at udtømning af rensset spildevand skal ske så langt som praktisk muligt fra isdækkede områder, herunder havområder med mindst 10 % isdække, ville medføre en yderligere stramning i forhold til bilag IV's regler for søterritoret.

I forhold til forbuddet mod udtømning af affald, indeholder polarkoden i kapitel 5 visse stramninger af reglerne i MARPOL-konventionens bilag V, hvoraf alene forbuddet mod udtømning af dyrekadavere kunne være af betydning for Grønland. Som angivet i bemærkningerne til § 20, stk. 2, omfatter lovforslagets begreb "fisk og fangst" således også havpattedyr, og er dermed bredere end begrebet "fisk", der anvendes i flere forskellige internationale konventioner. Denne udvidelse betyder, at efterladelse af dele af havpattedyr ikke er omfattet af lovforslagets forbud

mod udtømmning af affald, hvilket muligvis kunne anses for at være i strid med polarkodens forbud mod udtømmning af dyrekadavere.

En læsning af polarkoden i sammenhæng med MARPOL-konventionens gældende krav gør det imidlertid klart, at det ikke er hensigten med forbuddet mod udtømmning af dyrekadavere i polarkodens del II-A, regel 5.2.1.4, at indskrænke grønlandske fangstraditioner. Polarkoden indeholder ikke en egen definition af dyrekadavere, og begrebet vil derfor skulle forstås på samme måde som definitionen heraf i MARPOL-konventionen, som er gengivet i bilag 2 til loven. Af bilag 2 fremgår det, at der med dyrekadavere alene tænkes på døde dyr, der oprindeligt er taget om bord på skibet som fragt, og hvor dyret er afgået ved døden eller blevet aflivet under sejladsen. Regel 5.2.1.4 indskrænker derfor ikke lovforslagets regler om bortskaffelse af fangst.

Polarkodens del II-B, retningslinje 4.2, der omhandler ballastvand, understreger behovet for bl.a. at tage hensyn til, hvilken temperatur et ballastvandbehandlingsanlæg er blevet testet under, for at sikre, at anlægget fungerer tilfredsstillende i arktiske farvande. Dette er nu blevet understreget i bemærkningerne til lovforslagets § 13, stk. 3.

7.2.7. OPRC-konventionen og OPRC-HNS-protokollen

OPRC-konventionen forpligter alle deltagende lande til at yde gensidig assistance i forbindelse med større olieforureningsulykker og til at etablere et beredskab til imødegåelse af forureningshændelser, enten nationalt eller i samarbejde med andre lande. Grønlands forpligtelser dækkes af den gældende lovgivning om beredskab sammen med det danske beredskab via aftalen om assistance og overførsel af udstyr. Ved tiltrædelse af OPRC-HNS-protokollen, som udvider OPRC-konventionens anvendelsesområde til at omfatte andre skadelige stoffer end olie, blev der lagt vægt på, at det alene kræves, at de enkelte landes beredskaber skal stå i rimeligt forhold til den relevante risiko. Trods det grønlandske beredskabs begrænsede størrelse, vurderedes dette derfor at være tilstrækkeligt til at leve op til protokollens krav. Det blev endvidere vurderet, at Grønland, bl.a. på baggrund af den gældende landstingsforordnings beredskabsbestemmelser, kunne leve op til forpligtelserne uden nogen lovændringer. Da beredskabsbestemmelserne er videreført og udbygget i dette lovforslag, er der ikke hermed ændret på denne vurdering.

8. Høring af myndigheder og organisationer m.v.

8.1. Liste over høringsparter

Dette forslag til Inatsisartutlov er sendt i høring hos følgende høringsparter:

Formandens Departement

Departementet for Sundhed og Infrastruktur (PAN)

Departementet for Finanser og Indenrigsaffænder (OED)

Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked (IASN)
Departementet for Fiskeri, Fangst og Landbrug
Departementet for Familie og Justitsvæsen (IIAN)
Departementet for Uddannelse, Kirke, Kultur og Ligestilling
Departementet for Boliger
Udenrigsdirektoratet (UD)
Råstofstyrelsen
Miljøstyrelsen for Råstofområdet
Landslægeembedet
Fiskerilicenskontrollen (GFLK)
Arbejdstilsynet
Grønlands Repræsentation
Rigsombuddet
Kommune Kujalleq
Kommuneqarfik Sermersooq
Qeqqata Kommunia
Qaasuitsup Kommunia
Kanukoka
Konsulenttjenesten for Landbrug
Grønlands Naturinstitut
Arktisk Kommando
Politimesteren i Grønland
Beredskabskommissionen
Nautisk Udvalg
Miljøstyrelsen i Danmark
Naturstyrelsen i Danmark
Forsvarsministeriet
Forsvarets Bygnings- & Etablisementstjeneste
Udenrigsministeriet
Søfartsstyrelsen
Visit Greenland
Grønlands Arbejdsgiverforening (GA)
Nusuka: Organizing Greenlandic Businesses
Grønlandske Advokater ved Peter Schriver
Advokatfirmaet Malling & Hansen Damm
Avataq
KNAPK
TIMMIAQ
TPAK
Inuit Circumpolar Council – Grønland (ICC-Grønland)
Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO)
Foreningen af tekniske rådgivere i Grønland

Nukissiorfiit
Royal Greenland (RG)
Polar Seafood
Royal Arctic Line (RAL)
GOSR A/S
GOIA
Transparency Greenland

8.2. Gennemgang af høringsvar

Lovforslaget blev sendt i høring fra den 13. juni til den 18. juli 2014. Frem til høringsfristens udløb, modtog det tidligere Departement for Natur og Miljø (APN), høringsvar fra en række høringsparter. Disse svar vil blive gennemgået nedenfor.

Lovforslaget var anmeldt til EM2014, men blev udsat på grund af udskrivelsen af valg til Inatsisartut i efteråret 2014. I 2015 blev andre fagsager prioriteret før fremsættelsen af lovforslag til ny havmiljølov. I forbindelse med at Danmark vil fremsætte forslag til havmiljølov i den eksklusive økonomiske zone (EEZ), var der i 2016 behov for at sikre overensstemmelse mellem nærværende lovforslag for Grønlands søterritorium og Danmarks lovforslag for den eksklusive økonomiske zone. Grundet tidsrummet mellem lovforslagets høring og fremsættelsen for Inatsisartut, stammer en række af nedenstående høringsvar fra myndigheder og organisationer, der har skiftet navn og/eller arbejds- eller ressortområde siden høringen. Ligeledes varetages det tidligere APN's ressortområde nu af Departementet for Selvstændighed, Natur, Miljø og Landbrug (NPANN), herunder den videre håndtering af nærværende lovforslag.

Følgende parter afgav høringsvar til det tidligere APN:

Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO)
Arbejdstilsynet
Arktisk Kommando
Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked (IASN)
Departementet for Familie og Justitsvæsen (IIAN)
Departementet for Finanser og Indenrigsanliggender (OED)
Departementet for Sundhed og Infrastruktur (PAN)
Forsvarsministeriet
Grønlands Arbejdsgiverforening (GA)
Inuit Circumpolar Council – Grønland (ICC - Grønland)
KNAPK
Landslægeembedet
Miljø- og Naturstyrelsen
Politimesteren i Grønland

Royal Arctic Line (RAL)
Råstofstyrelsen
SIK
Søfartsstyrelsen
Tele-Post
Timmiaq
Transparency International Greenland
Udenrigsdirektoratet (UD)
Visit Greenland
WWF Danmark

NPANN er bekendt med, at følgende myndigheder og organisationer har skiftet navn og/eller arbejds- eller ressortområde siden høringen:

- Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarkeds (IASN) opgaver er overgået til Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked, Handel og Energi (ISNNN) samt til Departementet for Råstoffer (AIN).
- Departementet for Familie og Justitsvæsens (IIAN) opgaver er overgået til Departementet for Sociale Anliggender, Familie, Ligestilling og Justitsvæsen (INIIAN).
- Departementet for Finanser og Indenrigsanliggendes (OED) opgaver er overgået til Departementet for Finanser og Skatter (OED) samt til Formandens Departement (NSN).
- Departementet for Sundhed og Infrastrukturs (PAN) opgaver er overgået til Departementet for Sundhed (PN) samt til Departementet for Bygder, Yderdistrikter, Infrastruktur og Boliger (KNIAIN).
- Grønlands Arbejdsgiverforening (GA) har skiftet navn til Grønlands Erhverv (GE).

Mens disse myndigheder i væsentligt omfang viderefører alle de tidligere myndigheders opgaver, kan der dog være sket mindre ændringer i ressortfordelingen, som ikke er reflekteret i denne liste.

Trods disse ressort og/eller navneændringer, er det valgt at anvende myndighedernes og organisationers daværende navne. Dette er gjort for at gøre det klart, hvilken myndighed eller organisation, der oprindeligt afgav høringssvaret, og for undgå, at en ny myndighed med eventuelt ændret ressortområde tilskrives et høringssvar, der er afgivet af en anden myndighed.

Nedenstående udgør en sammenskrivning af de enkelte parter høringssvar samt en gennemgang af, hvilke overvejelser og justeringer i lovforslaget de har givet anledning til. Det skal bemærkes, at høringssvarernes kommentarer, der er anført i kursiv, er redigerede i et vist omfang. Redigeringerne er foretaget for at forkorte gennemgangen af høringssvarene.

Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO)

*AECO påpeger i deres høringssvar, at lovforslagets forbud i kapitel 7 mod udledning af spildevand fra større passagerskibe kan medføre problemer for enkelte operatører, som befinder sig inden for basislinjen flere dage i træk. Det kan således tænkes, at disse ikke har tilstrækkelig tankkapacitet til at opbevare spildevand i hele perioden. NPANN henviser i denne sammenhæng til bemærkningerne til Visit Greenland, som i deres høringssvar giver udtryk for lignende betragtninger. Endvidere henviser NPANN til bemærkningerne til høringssvaret fra Royal Arctic Line. NPANN skal især gøre opmærksomhed på, at der er mulighed for at søge tilladelse til udledning, og at det, som opfølgning på høringen, i bemærkningerne til lovforslaget nu er præciseret, at der ved vurdering af en ansøgning om tilladelse, kan tages hensyn til et skibs *holding-tank* kapacitet. Ligeledes bemærkes det, at de foreslåede regler i et vist omfang ligger under det beskyttelsesniveau, der er fastsat i international ret.*

AECO savner en begrundelse for, hvorfor der i lovforslaget er særlig fokus på krydstogtskibe mens fiskeskibe og fritidsbåde undtages. AECO gør gældende, at spildevandsudledning altid vil medføre en påvirkning af havmiljøet, uanset hvor denne udledning stammer fra. NPANN har justeret lovteksten og bemærkningerne, således at der ikke længere er særlig fokus på krydstogtskibe.

AECO spørger specifikt til, om betegnelsen "krydstogtskib" dækker yachts, super yachts og/eller sejlskibe som sejler med passagerer, og gør opmærksom på, at der er stor forskel på forholdene for de helt små skibe sammenlignet med større krydstogtskibe. NPANN har ændret lovteksten, som ikke længere benytter udtrykket krydstogtskibe. Der er derfor ikke længere behov for at afklare, om yachts m.v. falder ind under betegnelsen. Samtidig er persongrænsen for undtagne skibe hævet fra 15 til 50 personer, hvorved de mindre skibe burde falde uden for bestemmelsens anvendelsesområde.

AECO ønsker en præcisering af, hvorledes Naalakkersuisut konkret forventer at udmønte lovforslagets § 19, stk. 4, med henblik på meddelelse af dispensation til udledning i særlige områder eller under særlige retningslinjer. NPANN påpeger, at der primært er tale om en fremtidssikring af lovforslaget, idet der ikke på nuværende tidspunkt er truffet konkret beslutning om, hvordan og i hvilket omfang denne bestemmelse skal anvendes. Det kan dog præciseres, at der med nærmere bestemte vilkår fx tænkes på krav om, at udledning alene må finde sted i nærmere afgrænsede områder, der befinder sig i passende afstand fra kysten, sårbare områder og bebyggelse. Sådanne krav vil have til formål bl.a. at sikre, at udledning ikke har væsentlig indvirkning på livet i havet, herunder særligt følsomme områder eller områder med begrænset vandudskiftning, eller er til gene for menneskelige aktiviteter. Der kan ligeledes stilles krav til omfanget af udtømningen, såvel som skibets fart mens udledningen finder sted. Det skal også understreges, at såfremt det vælges at udarbejde regler efter stk. 4, så vil der ikke samtidig blive stillet krav om særskilt tilladelse, men alene krav om overholdelse af disse regler. Reglen i stk. 4 udgør således en bemyndigelse til at fastsætte

generelle undtagelser fra udtømningsforbuddet som alternativ til udstedelse af individuelle tilladelser til enkelte skibe.

Herunder ønsker AECO følgende 3 punkter besvaret. For det første, hvordan vil tilladelserne blive administreret? NPANN har ikke på nuværende tidspunkt udarbejdet egentlige retningslinjer for sådanne tilladelser. Det kan dog oplyses, at tilladelsesansøgningerne bl.a. vil blive bedømt ud fra en afvejning af miljøinteresser over for det enkelte skibs interesse i at blive tildelt en tilladelse.

For det andet, hvilke eventuelle særlige områder vil der blive udpeget, som vil kræve tilladelse? NPANN påpeger, at der primært er tale om en fremtidssikring af lovforslaget, idet der ikke på nuværende tidspunkt er truffet beslutning om, hvordan og i hvilket omfang denne bestemmelse skal anvendes. NPANN vil inddrage erhvervet, såfremt det besluttes at udpege sådanne områder.

For det tredje, hvilke typer af skibe vil kunne omfattes af en dispensationsordning? NPANN påpeger, at dispensationsordningen ikke er begrænset i forhold skibstypen, men i højere grad fokuserer på, hvordan det enkelte skib opererer, herunder om det jævnligt befinder sig uden for søterritoriet i et område, hvor det vil kunne udlede kloakspildevand uden tilladelse. Endvidere kan der tages hensyn til det pågældende skibs *holding-tank* kapacitet.

AECO påpeger hertil, at det er vigtigt at det kommunikeres til de berørte skibsoperatører hvor basislinjen er. Dette er især vigtigt i forhold til følgende områder; Diskobugten, Igalikop Kangerlua (Julianehåbsfjordene) og Kangerittivaq (Scorbysundfjorden), samt Nationalparken. NPANN bemærker, at basislinjen er beskrevet i kongelig anordning nr. 191 af 27. maj 1963 om afgrænsning af søterritoriet ved Grønland som ændret ved anordning nr. 636 af 6. september 1991.

AECO citerer en passage fra MARPOL-konventionens bilag IV, nærmere bestemt en del af dennes regler om udledning af kloakspildevand. NPANN bemærker hertil, at lovtæksten er blevet justeret, så det nu fremgår, at udledning, i overensstemmelse med konventionens bilag IV, er tilladt, såfremt det sker ved anvendelse af et godkendt anlæg, og såfremt udledningen ikke frembringer synlige spor i vandet.

NPANN bemærker ligeledes, at der i den citerede passage endvidere tales om, at udledning er tilladt inden for en given afstand fra ”*nearest land*” (nærmeste kyst). NPANN gør opmærksom på, at MARPOL-konventionens bilag IV definerer ”*nearest land*” (nærmeste kyst) som basislinjen. NPANN understreger i denne sammenhæng, at efter ovenstående tilføjelse om anvendelse af godkendt anlæg, er de foreslåede regler mindre strenge end MARPOL-konventionens regler, både i forhold til forbuddet mod udledning af urensset kloakspildevand mindre end 12 sømil fra basislinjen, i forhold til adgangen til at give

tilladelser efter § 19, stk. 3, og i forhold til bemyndigelsen i § 19, stk. 4, der giver mulighed for at fravige forbuddet i § 19, stk. 1.

Arbejdstilsynet

Arbejdstilsynet bemærker, at de modtageanlæg, som beskrives i lovforslagets § 21, vil være omfattet af lov om arbejdsmiljø i Grønland, hvilket kan have betydning for arbejdsstedets indretning og arbejdets udførelse. NPANN noterer sig bemærkningen i forhold til fremtidig udstedelse af bekendtgørelser på området.

Hørings svar fra Arktisk Kommando

Arktisk Kommando skriver i deres høringssvar, at deres bemærkninger er indeholdt i Forsvarsministeriets svar.

Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked (IASN)

IASN bemærker i forhold til lovforslagets § 19 om udledning af kloakspildevand, at bestemmelsen ikke bør træde i kraft, førend der er indført faciliteter til at modtage spildevandet i de grønlandske havne, idet det gøres gældende, at turisterhvervet kan lide skade. NPANN finder, at IASN's betragtning er relevant. NPANN bemærker og hæfter sig imidlertid ved, at et lignende ønske om udsættelse af forbuddets ikrafttræden ikke påberåbes af erhvervets talsmænd i disses høringssvar. Disse lægger derimod vægt på muligheden for dispensation fra reglerne. Idet erhvervet ikke har påberåbt sig et ønske om udsættelse, finder NPANN, at der ikke er behov for at overveje eventuelle ændringer for så vidt angår ikrafttrædelsestidspunktet.

IASN mener, at der skal indføres en bestemmelse om, at private virksomheder kan etablere modtage- og behandlingsfaciliteter. NPANN har rettet lovforslagets bemærkninger til, så dette fremgår mere tydeligt.

IASN påpeger, ligesom Departementet for Sundhed og Infrastruktur (PAN) gør nedenfor, at "krydstogtskibe" ikke er et teknisk begreb. NPANN har ændret teksten så der nu blot tales om skibe godkendt til befordring af mere end 50 personer.

IASN påpeger, ligesom Udenrigsdirektoratet (UD) nedenfor, at der i de generelle bemærkninger henvises til 2025-planen som blev udarbejdet af det tidligere Naalakkersuisut. Denne henvisning slettes.

IASN udtrykker bekymring for, om lovforslagets § 11, stk. 2, sammenholdt med § 3, stk. 3, i lov om sikkerhed til søs kan skabe en situation hvor to myndigheder, der er kompetente på samme område (henholdsvis NPANN og Erhvervs- og Vækstministeriet ved Søfartsstyrelsen),

udsteder modstridende regler. IASN beder NPANN om at redegøre for, hvordan NPANN vil undgå eller reducere risikoen for at myndighederne udsteder forskellige eller modsatrettede regler. NPANN vil i første omgang gerne understrege, at Søfartsstyrelsen ikke har peget på dette som et problem i deres høringssvar. I forhold til det grønlandske havmiljø er der til alle tider en stor koordineringsopgave mellem de grønlandske og danske myndigheder. Det understreges ligeledes, at regler, som udstedes af Søfartsstyrelsen, primært vedrører søsikkerhed, mens nærværende lovforslag primært sigter mod beskyttelse af miljøet, hvilket er en konsekvens af grænserne for de to myndigheders respektive ressortområder. Endvidere er de involverede myndigheder i dialog, hver gang nye regler udstedes. NPANN har ikke hidtil oplevet, at det har givet anledning til problemer, at der på enkelte områder er et vist overlap mellem bemyndigelserne i lov om sikkerhed til søs og havmiljølovgivningen.

IASN bemærker i forhold til lovforslagets §§ 22 og 23, at det af bestemmelseernes ordlyd kan fremstå som om, at dumpning af fisk og fangst er undtaget forbuddet i § 22, men at der alligevel skal søges tilladelse efter § 23. NPANN har ændret formuleringen af bestemmelserne så det nu fremgår tydeligt, at dumpning af (ikke frisk) fisk og fangst kun er undtaget fra forbuddet i § 22 såfremt der er opnået tilladelse efter § 23.

Departementet for Familie og Justitsvæsen (IIAN)

IIAN har ikke nogen bemærkninger til lovforslaget.

Departementet for Finanser og Indenrigsanliggender (OED)

OED ser positivt på lovforslaget, idet der dermed skabes et regelsæt, som er tilpasset de generelle forhold i Grønland, og som tager højde for udviklingen indenfor det internationale havforureningssamarbejde.

OED påpeger visse uklarheder i redegørelsen for lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser, herunder hvorvidt lovforslaget kan løftes indenfor de nuværende økonomiske og administrative rammer. Det foreslås, at bemærkningerne gøres mere entydige. NPANN har ændret i bemærkningerne for at imødekomme disse uklarheder. Det fremgår således mere tydeligt, at lovforslaget kan forventes at medføre behov for en begrænset forøgelse af de administrative ressourcer, grundet det mere ambitiøse beskyttelsesniveau. Samtidig er det præciseret, at visse af lovforslagets bestemmelser ikke medfører direkte eller automatiske udgifter, men at disse bestemmelser alene giver mulighed for at iværksætte tiltag. I det omfang disse bestemmelser bringes i anvendelse, vil der særskilt skulle tages stilling til finansieringen heraf.

Departementet for Sundhed og Infrastruktur (PAN)

PAN bemærker i deres høringssvar, at lovforslaget har været videreformidlet til Nautisk Udvalg, men at de kommentarer, som er kommet fra parterne er sendt separat til NPANN. PAN bakker overordnet set op om lovforslaget som medfører, at lovgivningen på området bliver opdateret i overensstemmelse med gældende internationale regler.

PAN bemærker, at der i lovforslagets § 2, stk. 3, anvendes begrebet "krigsskib". Det påpeges at dette ikke er et teknisk maritimt begreb, og der opfordres til, at dette ændres til "orlogsfartøjer". NPANN har ændret sprogbrugen så der nu står "orlogsskibe".

PAN bemærker, at der af lovforslagets § 8 fremgår et krav om nul-udledning. PAN oplister en række argumenter for, at der indføres en bagatelgrænse. NPANN vil i denne sammenhæng gerne påpege, at lovforslagets § 8 er videreført uændret fra den gældende landstingsforordning, og at det tidligere var indføjet i den dagældende olieforureningslov. Der er således tale om et forbud, der har været gældende siden slutningen af 70'erne. NPANN finder, at det er uhensigtsmæssigt at lempe på gældende forureningsbestemmelser. Erhvervets høringssvar gør endvidere ikke opmærksom på en tilsvarende problematik. Det kan overvejes at undersøge problemets omfang og eventuelle løsningsmodeller.

PAN bemærker ligesom IASN, at der i lovforslagets § 19 anvendes begrebet "krydstogtskib". Det påpeges, at dette ikke er et teknisk maritimt begreb, og der opfordres til at dette ændres til passagerskib. Der henvises til NPANN's svar til IASN's høringssvar.

PAN påpeger i forbindelse med lovforslagets § 20, stk. 3, om hændeligt tab af fiske- og fangstredskaber, at sætningen "under forudsætning af at alle rimelige forholdsregler er blevet iagttaget" skal udgå. NPANN vil i denne sammenhæng påpege, at fjernelse af denne sætning vil gøre undtagelsen vedrørende hændeligt tab af fiskeredskaber bredere, således at der ikke stilles krav om alle rimelige forholdsregler er iagttaget, før denne undtagelse finder anvendelse. NPANN mener derfor ikke, at denne sætning bør fjernes. Samtidig bør undtagelsen bibeholdes i sin nuværende form, da denne afspejler international ret.

Endvidere mener PAN, at der skal indføres krav om, at ejeren bør søge at bjærge det dumpede fiske- og fangstudstyr. NPANN ønsker ikke at indsætte en "bør" bestemmelse i lovteksten, idet dette kan skabe betydelig usikkerhed om, hvad der kræves. NPANN har i stedet indsat en sådan hensigtserklæring i bemærkningerne til bestemmelsen.

PAN bemærker i forhold til lovforslagets § 21, at der allerede findes modtageanlæg for spildolie i enkelte byer, mens der ikke findes nogen i bygderne. Det bemærkes ligeledes, at der hverken er modtageanlæg for skadelige flydende stoffer, affald eller sedimentter fra ballasttanke i byer eller bygder. NPANN noterer sig dette.

PAN bemærker i forhold til lovforslagets § 27 om anbragte og efterladte skibe, at PAN planlægger at udstede lovgivning på området. De to lovforslag vil dog have forskellige

formål. NPANN er enig i de af PAN fremførte kommentarer, og bemærker i den sammenhæng, at der i bemærkningerne til lovforslaget er indsat en redegørelse for samspillet mellem de to regelsæt. PAN's bemærkninger giver derfor ikke anledning til yderligere ændringer.

Forsvarsministeriet

Forsvarsministeriet har en række bemærkninger til lovforslagets § 4, stk. 11, hvor den eksklusive økonomiske zone (EEZ) er beskrevet. Bl.a. foreslår Forsvarsministeriet, at de grønlandske midterlinjer beskrives. NPANN har ændret bestemmelsens ordlyd i overensstemmelse med Forsvarsministeriets ønsker. Således henvises der nu til den anordning, som fastlægger EEZ for Grønland samt Udenrigsministeriets bekendtgørelse herom.

Forsvarsministeriet bemærker, ligesom Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen nedenfor, at bemærkningerne til lovforslagets § 6, stk. 3, kan give anledning til fortolkningstvivil. NPANN har ændret en række formuleringer i bemærkningerne, således at disse ikke længere bør give anledning til fortolkningstvivil.

Forsvarsministeriet påpeger, at lovforslagets § 14, stk. 1, nr. 3, kan læses på flere måder. Dette kan medføre fortolkningstvivil, idet bestemmelsen kan forstås som "alle skibe uden for basislinjen". NPANN har rettet formuleringen således, at den ikke bør give anledning til tvivil. Der er ligeledes ændret i bemærkningerne for at sikre, at disse heller ikke kan give anledning til tvivil.

Forsvarsministeriet bemærker, at der i lovforslagets § 19, stk. 2, om udledning af kloakspildevand ikke længere er adgang til at fastsætte sådanne regler for fiskeskibe og fritidsfartøjer. I den gældende lovgivning, nærmere bestemt Landstingsforordningens § 16, er der en sådan hjemmel. NPANN bemærker hertil, at lovforslagets § 18, stk. 3, viderefører og udvider landstingsforordningens § 16, og giver således bl.a. mulighed for at regulere spildevandsudledning fra fiskeskibe og fritidsskibe. Dette er nu præciseret i de specielle bemærkninger til § 18, stk. 3, og § 19, stk. 2.

Forsvarsministeriet bemærker, at det bør fremgå af ordlyden i lovforslagets § 34, at regeludstedelse skal ske med de begrænsninger, der følger af international ret. NPANN har indføjet præciseringen i lovteksten.

Forsvarsministeriet påpeger, at det fremgår af lovforslagets § 37, stk. 1, at Naalakkersuisut kan bemyndige andre myndigheder til at varetage beredskabet, herunder pålægge disse at udarbejde beredskabsplaner. Det ønskes præciseret, hvilke myndigheder Naalakkersuisut forventer at kunne bemyndige til at varetage beredskabet. Herunder påpeger Forsvarsministeriet, at de forventer, at der efter denne bestemmelse kun kan ske

bemyndigelse til Selvstyrets egne myndigheder. NPANN har i bemærkningerne til lovforslaget præciseret, at der også kan ske inddragelse af danske og udenlandske myndigheder, og at dette forudsætter, at der er opnået enighed mellem Naalakkersuisut og disse myndigheder herom.

Forsvarsministeriet bemærker, at der efter lovforslagets § 40, er pligt til at indberette til Arktisk Kommando, politiet eller til Naalakkersuisut, som herefter underretter hinanden. Forsvarsministeriet påpeger, at det ikke er beskrevet, hvordan en sådan underretning skal ske. NPANN påpeger, at som følge af politiets høringssvar er Arktisk Kommando og politiet fjernet fra den pågældende bestemmelse. Dette medfører, at der efter lovforslaget alene kan indberettes til Naalakkersuisut. Denne bestemmelse er udtryk for videreførelse af gældende ret.

Forsvarsministeriet foreslår, at lovforslagets § 40, stk. 1, 2. pkt. ændres, så det tilpas tydeligt fremgår, at der skal ske indberetning ved enhver form for grundstødning m.v. NPANN har justeret bestemmelsens ordlyd, som foreslået af Forsvarsministeriet.

Forsvarsministeriet fremfører en række bemærkninger til lovforslagets §§ 45, 47 og 49. I henhold til imødekomme af politiets høringssvar er disse bestemmelser ændret således, at de blot viderefører gældende ret. Forsvarsministeriet er i denne forbindelse blevet hørt.

Forsvarsministeriet anfører endvidere, at der kan være tvivl om, hvornår lovforslagets § 64, som vedrører overtrædelser i EEZ'en, finder anvendelse. Forsvarsministeriet gør i den forbindelse opmærksom på, at de danske myndigheder er i gang med at overveje en ajourføring af den danske havmiljølovgivning for EEZ'en, og at det kan overvejes at anvende disse regler. NPANN er delvist enig i det af Forsvarsministeriet anførte. Dog bemærkes det, at NPANN finder, at der er behov for bestemmelsen, da hverken de gældende eller kommende danske regler vil kunne finde anvendelse over for et skib, der befinder sig på søterritoriet. NPANN vil med bestemmelsen sikre sig, at de kan bistå de danske myndigheder i opklaringen af sager om overtrædelse af de for EEZ'en gældende regler. Dog er det nu præciseret i bemærkningerne, at efterforskning af sådanne sager primært bør ske efter rigslovgivning, og efter rigsmyndighedernes beslutning.

Forsvarsministeriet bemærker i forhold til lovforslagets § 65 om ransagning, at det skal angives tydeligere, hvilke myndigheder, der kan udføre ransagning. Det er nu præciseret i lovtæksten, at det er de 3 kontrolmyndigheder, der kan foretage ransagning.

I forhold til § 66, stk. 6, om forfølgelse fra et havområde til et andet, bemærker Forsvarsministeriet endvidere, at der er behov for en præcisering af bestemmelsens anvendelsesområde. NPANN bemærker generelt, at bestemmelsens anvendelsesområde følger bl.a. af § 2, hvoraf det fremgår, at anvendelsesområdet er begrænset til søterritoriet. Uden for søterritoriet vil rigsmyndighederne skulle overtage sagen. Der kan indgås nærmere

aftale herom mellem de danske og grønlandske myndigheder. Bemærkningerne er justeret, så dette fremgår mere klart.

I relation til bestemmelserne om ransagning og tilbageholdelse (kapitel 23 i lovforslaget) bemærker Forsvarsministeriet, at det i de specielle bemærkninger er afgørende med en præcis afgrænsning af, hvornår de enkelte indgreb kan foretages. Her tænkes særligt på begreberne "begrundet mistanke" og "klart objektivi bevis". NPANN er enige i betragtningerne. Det er NPANN's umiddelbare vurdering, at lovforslaget indeholder en tilstrækkelig beskrivelse heraf.

Forsvarsministeriet påpeger, at der i bemærkningerne til lovforslagets § 37 henvises til en tekstanmærkning i den danske finanslov, som angår forureningssituationer af større omfang inden for søterritoriet i Grønland. Forsvarsministeriet bemærker i denne sammenhæng, at der er nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe i Danmark, som bl.a. skal behandle denne. Forsvarsministeriet anmoder om, at der tages forbehold i relation til denne passus samt, at der indsættes et af Forsvarsministeriet foreslået afsnit. NPANN bemærker, at formuleringen i bemærkningerne til § 37 i udkastet er hentet fra bemærkningerne til den gældende landstingsforordning, ligesom tekstanmærkningen fremgår af finansloven for 2017. Det er NPANN's opfattelse, at denne formulering reflekterer gældende aftale mellem Grønland og Danmark. NPANN har udbygget bemærkningerne til § 37 og afventer i øvrigt en yderligere dialog med de danske myndigheder om spørgsmålet.

Grønlands Arbejdsgiverforening (GA)

Grønlands Arbejdsgiverforening (GA) er positivt indstillet overfor NPANN's tilkendegivelse af at ville inddrage erhvervslivet i det videre arbejde med udarbejdelse af de bekendtgørelser, som hjemles i lovforslaget. GA påpeger, at dette er særligt positivt i forhold til at vurdere de økonomiske konsekvenser.

GA gør gældende, at det ikke vil være muligt for erhvervet at betale for eventuelle modtagefaciliteter i havne til både spildevand med rensningsanlæg og affald. NPANN noterer sig det af GA fremførte, og bemærker, at der ikke er taget stilling til de nærmere forhold vedrørende etablering af modtageanlæg på nuværende tidspunkt.

GA udtrykker ønske om at få direkte klageadgang selvom det ikke fremgår af foreningens vedtægter, at de har til formål at varetage væsentlige rekreative, miljø og naturmæssige interesser. GA påpeger, at foreningens formål med at varetage erhvervslivets interesser bør medføre at foreningen gives direkte klageadgang, idet afgørelser efter loven kan have væsentlig interesse for flere virksomheder. NPANN har præciseret i bemærkningerne, at virksomheder, foreninger og organisationer med fx væsentlige faglige eller økonomiske interesser vil kunne klage.

Inuit Circumpolar Council – Grønland (ICC - Grønland)

Inuit Circumpolar Council - Grønland (ICC - Grønland) hilser lovforslaget velkommen, da dette forventes at bringe beskyttelsen op på de nuværende internationale standarder og er forfattet således, at der gives plads til yderligere forbedringer i fremtiden. ICC udtrykker tilfredshed med, at lovforslaget medfører implementering af dele af en række internationale konventioner på miljøområdet.

ICC stiller spørgsmål ved, hvor langt NPANN er i forhold til tilslutning til Stockholm-konventionen. NPANN kan oplyse, at der er gennemført et studie med det formål at afklare, hvilke tiltag, som skal tages for, at Grønland kan leve op til de forpligtigelser, der følger af konventionen. Herunder skal der bl.a. udarbejdes handlingsplaner, vejledninger til kommunerne om håndtering af POP-affald (indsamling, transport, destruktions, eksport m.m.), og der skal udarbejdes en bekendtgørelse, hvori de nærmere regler på området fastlægges. Det kan oplyses, at arbejdet ikke er igangsat.

ICC spørger, om lovforslaget skal forstås sådan, at Grønland tiltræder ballastvandkonventionen, selv med et eventuelt forbehold for overgangsordningens varighed. NPANN kan oplyse, at reglerne er udformet således, at det vil være muligt for Grønland at tiltræde konventionen, herunder udstede de regler, som er påkrævet herfor, men at tiltrædelsen vil bero på en politisk beslutning herom.

ICC gør gældende, at der ikke er noget til hinder for, at Grønland allerede nu efterlever bestemmelserne i IMO's ballastvandskonvention. NPANN ser gerne, at reglerne bliver efterlevet allerede nu på frivillig basis. NPANN mener dog ikke, at det vil være gavnligt for Grønland at gå enegang på området, da dette kan have væsentlige negative konsekvenser for den grønlandske skibsfart, herunder ikke mindst i form af konkurrenceforvridning i forhold til udenlandske skibe, der ikke er underlagt tilsvarende krav. Endvidere kan sejlads til og fra Grønland med udenlandske skibe blive alvorligt påvirket, idet disse skibe kan tænkes at undgå sådan sejlads af hensyn til udgifterne til overholdelse af grønlandske særregler. Det skal samtidig bemærkes, at ballastvandkonventionen træder i kraft inden for forholdsvis kort tid, nærmere bestemt 8. september 2017.

ICC bemærker, at der i lovforslagets kapitel 11 gives mulighed for, at Naalakkersuisut kan fjerne anbragte og efterladte skibe for ejers regning. ICC opfordrer til, at der indføres lignende bestemmelser for, at Naalakkersuisut kan fjerne dumpede fiskeredskaber for ejers regning. NPANN synes, at dette virker som en interessant mulighed, og denne mulighed vil derfor indgå i NPANN's overvejelser over, hvordan problemet med efterladte fiskeredskaber kan håndteres i fremtiden. En sådan regel bør dog sendes i høring, så berørte parter gives mulighed for at kommentere herpå. NPANN vil derfor notere sig dette forslag, og overveje, om dette er en mulighed i forbindelse med kommende ændringer af loven.

ICC spørger i forbindelse med lovforslagets kapitel 13 om luftforurening, om der har været gjort overvejelser om begrænsninger af udledning af andre stoffer såsom sod (black carbon). NPANN følger løbende udviklingen i Arktisk Råd, og er positivt indstillet over for regler, der kan begrænse luftforureningen, herunder black carbon. Black carbon hører under luftforurening, og vil dermed kunne reguleres efter lovforslagets bemyndigelse til at udstede regler om luftforurening. Der er dog ikke truffet beslutning herom på nuværende tidspunkt.

ICC påpeger at filtre eller andre rensningssystemer, samt egenkontrol, bør nævnes i § 33. NPANN, bemærker hertil, at konkrete teknologier generelt ikke nævnes i lovforslaget, da udviklingen på lovforslagets område ofte sker ganske hurtigt. Det ønskes så vidt muligt at give lovtæksten en ordlyd, der omfatter alle eksisterende og mulige fremtidige tekniske løsninger på et problem som luftforurening. NPANN er enige i, at egenkontrol udgør et vigtigt element i den generelle kontrol med overholdelsen af havmiljølovgivningen. Nye regler om luftforurening vil primært følge de internationale standarder, herunder krav til regelmæssig egenkontrol indeholdt heri.

ICC ser positivt på fremtidig offentlig inddragelse i forhold til vurderinger af virkninger på miljøet (VVM), som er beskrevet i lovforslagets kapitel 15. ICC spørger herunder, om høringsfristen for offentlige høringer vil holde sig til 8 uger. NPANN bemærker at kapitel 15 indeholder rammebestemmelser, og at der først efter lovens ikrafttræden skal udarbejdes en bekendtgørelse på området. Der kan dog henledes opmærksomhed på, at høringsfristen for offentligheden i forhold til VVM for aktiviteter på land er 8 uger. Det er NPANN's umiddelbare vurdering, at det samme vil gælde for høringsfrister i forhold til VVM for aktiviteter på havet.

ICC anerkender vigtigheden af beredskab og bekæmpelse af olieforurening, som er beskrevet i lovforslagets kapitel 16. ICC opfordrer til, at det præciseres, at Naalakkersuisut kan inddrage fonde, organisationer og frivillige beredskabskorps og hermed bl.a. drage nytte af disses viden, midler og træningsmuligheder. NPANN har præciseret dette i bemærkningerne til § 37.

ICC opfordrer til, at beredskabsplaner i videst muligt omfang offentliggøres. NPANN bemærker, at beredskabsplaner for oliespild allerede bør være offentligt tilgængelige. Dog kan dele af beredskabsplaner være fortrolige af sikkerhedsmæssige hensyn.

ICC henleder opmærksomheden på lovforslagets kapitel 20 om kommunikation og offentliggørelse, hvorefter der er mulighed for at overgå til digital kommunikation. ICC beder Naalakkersuisut om at være påpasselige med at udelukke andre kommunikationsmedier, hvis der er behov og efterspørgsel. NPANN er enige i de anførte betragtninger, og dette er et af de hensyn, der vil blive inddraget ved udarbejdelse af regler om digital kommunikation.

Kalallit Nunaanni Aalisartut Piniartullu Kuttuffiat (KNAPK)

KNAPK udtrykker tilfredshed med, at der stilles flere konkrete krav i forhold til beskyttelse af havmiljøet. KNAPK understreger samtidig, at beskyttelse af havmiljøet også beskytter de erhverv, som er afhængige af havets ressourcer.

KNAPK påpeger, at den udpegning af særligt følsomme havområder, som hjemles i lovforslagets § 59 bør ske i overensstemmelse med Konventionen for Biologisk Diversitet (CBD) og Arktisk Råds krav. KNAPK foreslår at Pikialasorsuaq (North Water) udpeges som et særligt havområde ved bilateral aftale mellem Canada og Grønland. NPANN påpeger, at mulig fremtidig udpegning af særligt følsomme områder primært tænkes gennemført, når internationale konventioner såsom MARPOL og OSPAR stiller krav herom. I overensstemmelse med KNAPK's bemærkninger, vil NPANN samtidig understrege, at det altid er vigtigt at sikre, at en udpegning af et område er i overensstemmelse med de aftaler, som Grønland er en del af. Således vil krav eller anbefalinger, som stammer fra enten CBD eller Arktisk Råd regi blive inddraget. NPANN har ikke på nuværende tidspunkt taget stilling til, hvilke områder, der skal arbejdes for at udpege som særligt følsomme områder. NPANN vil dog notere sig KNAPK's forslag.

KNAPK bemærker, at Naalakkersuisut efter § 50 kan beslutte ikke at søge lovliggørelse af et forhold, hvis dette er af bagatelagtig karakter, eller de økonomiske konsekvenser ikke står mål med formålet. KNAPK foreslår, at begrundelserne præciseres nærmere for at sikre reglen ikke administreres vilkårligt. NPANN har i bemærkningerne til § 50 præciseret, at beslutning om at undlade at foranledige lovliggørelse skal begrundes. Det er ligeledes anført, at der skal redegøres for den afvejning, der er foretaget i tilfælde, hvor det vurderes, at et ulovligt forholds indvirkning på miljøet ikke står mål med udgifterne til lovliggørelse, eller alternativt redegøres for, hvorfor forholdet er af bagatelagtig karakter.

KNAPK påpeger, at der i klagereglerne er forskel på, hvorvidt en klage får opsættende virkning, afhængigt af om klagen indgives for en tilladelse eller en tilbagekaldelse af en tilladelse. NPANN påpeger, at denne forskel i behandlingen af tilladelser og tilbagekaldelser er begrundet i den betydning opsættende virkning vil have for den enkelte borger eller virksomhed. Fx vil det virke meget indgribende for en borger eller virksomhed, der har modtaget en tilladelse, godkendelse eller dispensation, hvis denne efterfølgende skal sættes i bero mens en klage behandles, uanset om klagen er velbegrundet eller ej. Tilsvarende kan det have alvorlige konsekvenser for en borger eller virksomhed, hvis fx en tilladelse tilbagekaldes, hvorefter borgeren eller virksomheden efterfølgende vinder en klagesag. I begge disse tilfælde sikrer den opsættende virkning, at der ikke pr. automatik sker bratte afbrydelser af borgerens eller virksomhedens aktiviteter. I visse tilfælde vil det dog være ganske velbegrundet at foretage en sådan brat indgriben, fx hvis borgerens eller virksomhedens aktiviteter viser sig at være uacceptabelt forurenende. Der er dog taget højde for dette i lovforslaget, idet myndighederne kan vælge at fravige lovens udgangspunkt, hvor dette er påkrævet. Klagereglernes opsættende eller ikke opsættende regler bunder således i en

beskyttelse af borgere og virksomheders rettigheder. NPANN mener reglerne er udformet således, at disse rettigheder beskyttes bedst muligt og har derfor ikke foretaget ændringer i forhold til de berørte bestemmelser.

KNAPK henviser til, at der i forhold til lovforslagets § 17 ikke tages stilling til, hvornår og hvor der skal etableres udstyr til håndtering af ballastvand i Grønland. NPANN kan bekræfte, at dette er korrekt. Der er ikke på nuværende tidspunkt truffet beslutning om, hvorvidt det er mest hensigtsmæssigt at behandle ballastvand om bord på hvert enkelt skib, eller om der ligeledes bør etableres egentlige modtagefaciliteter. Bestemmelsen i § 17 udgør således primært en fremtidssikring, som giver mulighed for at anvende modtagefaciliteter, såfremt dette senere måtte vise sig at være mere rentabelt.

KNAPK foreslår, at der opstilles krav om, at der ved boring efter brændstof og andre større aktiviteter i havmiljøet aftales erstatning for de erhvervsdrivende, som måtte blive berørt, og at der ryddes op efter aktiviteterne. NPANN påpeger, at boring efter brændstof eller andre råstofrelaterede aktiviteter er ikke omfattet af denne lov, jf. § 6, stk. 1, og bemærkningerne hertil.

KNAPK udtrykker ønske om, at fangst ikke smides overbord. NPANN er enige i, at ressourcspild så vidt muligt skal undgås. Den nærmere regulering af dette område forestås uden for NPANN's ressortområde.

Landslægeembedet

Landslægeembedet har ikke nogen bemærkninger til lovforslaget.

Hørings svar fra Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen

Der er modtaget et samlet høringssvar fra Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen. Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen påpeger ligesom Forsvarsministeriet, at bemærkningerne til lovforslagets § 6, stk. 3, kan give anledning til fortolkningstvivel i forhold til den dansk/grønlandske kompetencefordeling. NPANN har ændret i bemærkningerne til § 6, stk. 3, således at kompetencefordelingen ikke bør give anledning til tvivl.

Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen bemærker, at der i lovforslagets § 13, stk. 3, bruges betegnelsen "godkendt" fremfor betegnelsen "typegodkendt" som fremgår af ballastvandskonventionen. NPANN har foretaget ændringer i lovforslagets § 13, stk. 3, således at betegnelsen "typegodkendt" nu anvendes.

I lovforslagets § 15, stk. 4, bemærker Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen ligesom Søfartsstyrelsen, at en dispensation i henhold til ballastvandskonventionen vil kræve en risikoanalyse af den grønlandske havn. NPANN har tilrettet bemærkningerne til

bestemmelsen således at dette fremgår tydeligt. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til Søfartsstyrelsens høringssvar.

Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen bemærker, at der i forbindelse med lovforslagets § 22 ikke fremgår en definition af "inert materiale". NPANN har i bemærkningerne til § 22 indsat en definition af "inert materiale". Definitionen er placeret i bemærkningerne til loven, idet det vurderes, at bestemmelsen har en meget lille modtagergruppe, og at det generelt ønskes at begrænse lovens omfang.

Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen bemærker, at det i forhold til lovforslagets § 23 ville være hensigtsmæssigt, hvis det fremgik, hvilke forhold, der skal inddrages i en vurdering efter § 23. NPANN har tilføjet stk. 2-3 til bestemmelsen, som bl.a. henviser til et nyt bilag 3, hvori disse forhold er nærmere beskrevet.

Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen bemærker, at det bør overvejes, om "søterritorium" også dækker bekæmpelse af forurening af luften. NPANN har lavet en mindre præcisering i bemærkningerne, som imødekommer det anførte.

Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen bemærker endvidere, at det bør afklares, om der med lovforslaget findes tilstrækkelig hjemmel til at fastsætte krav til bunkerleveringsnote og brændstoftkvalitetsprøver. Disse krav er en central del af kontrolsystemet omkring MARPOL-konventionens regulering af luftforurening fra skibe. NPANN har umiddelbart vurderet, at bemyndigelsen i § 33 var tilstrækkelig til at dække også dette område, men har for at undgå tvivl herom valgt at indføre en bestemmelse i § 33, stk. 2, som foreslået af Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen.

Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen bemærker, at det i opsamlingsbestemmelsen i § 35 bør fremgå, at fastsættelse af yderligere regler skal ligge inden for lovforslagets formål. NPANN har præciseret dette i bemærkningerne til § 35.

Politimesteren i Grønland

Politimesteren i Grønland (Politiet) rejser i deres høringssvar en række spørgsmål i forhold til lovforslagets kapitel 17 om indberetning, kapitel 18 om indgreb og kapitel 19 om tilsyn. Bemærkningerne tager særligt sigte på rollefordelingen mellem de involverede myndigheder. Grundet ikke mindst spørgsmålets kompleksitet, har NPANN valgt at udskyde drøftelsen af de forskellige myndigheders rolle efter den gældende landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 om beskyttelse af havmiljøet (Landstingsforordningen), og har i stedet valgt at bibeholde de omhandlede bestemmelser i deres nuværende form, med mindre ændringer i bestemmelsernes ordlyd som ikke omhandler rollefordelingsspørgsmål. Forsvarsministeriet og Arktisk Kommando er blevet hørt i forhold til denne bibeholdelse idet de er direkte berørte af bestemmelsernes ordlyd. Hertil er Søfartsstyrelsen blevet orienteret idet Søfartsstyrelsens

høringssvar indeholdt bemærkninger til de berørte bestemmelser. Dette har ikke givet anledning til yderligere kommentarer fra Forsvarsministeriet, Arktisk Kommando eller Søfartsstyrelsen.

Politiets høringssvar har givet anledning til følgende ændringer i forhold til høringsudgaven af lovforslaget:

- § 40 Politiet og Arktisk Kommando fjernes fra bestemmelsens ordlyd. Herudover bibeholdes § 40 i den form, som fremgår af lovforslaget.
- §§ 44-45 Erstattes af den formulering, som fremgår af gældende lovgivning på området, Landstingsordningens §§ 33-34.
- § 47 Erstattes af den formulering, som fremgår af gældende lovgivning på området, Landstingsordningens § 35.

Kapitel 19's titel erstattes af den titel, som fremgår af gældende lovgivning på området, det vil sige "kontrol".

- § 49 Erstattes af den formulering, som fremgår af gældende lovgivning på området, Landstingsordningens § 36.

Det skal bemærkes, at der foretaget enkelte små justeringer i forhold til den gældende ordlyd, som NPANN dog har vurderet ikke har betydning for spørgsmålet om rollefordelingen mellem de berørte myndigheder.

Herudover er der foretaget visse konsekvensændringer. Disse medfører fx, at ordet "tilsyn" rettes tilbage til "kontrol". Samtidig er lovforslagets bemærkninger ændret så de stemmer overens med ovenstående ændringer.

Royal Arctic Line (RAL)

RAL bemærker at lovforslaget tager udgangspunkt i international regulering såsom MARPOL-konventionen og kommende IMO-lovgivning om ballastvand. Dette hilses velkommen. RAL bemærker at rederiet er fuldt ud i stand til at leve op til kravene i lovforslaget.

RAL bemærker i forhold til ressortfordelingen i lovforslagets § 6, stk. 1, hvorefter råstofområdet falder uden for lovens anvendelsesområde, at dette kan medføre konkurrenceforvriddning for rederiet. Dette skyldes, at RAL's skibe både har sejlads, som vil være omfattet af lovforslaget, men samtidig har sejlads som er råstofrelateret. Dette medfører, at der er risiko for, at der stilles krav til RAL's skibe som følge af lovforslaget, som

ikke stilles for så vidt angår råstofrelateret sejlads. Dette kan teoretisk set give et andet selskab, hvis sejlads kun er råstofrelateret en konkurrencemæssig fordel. NPANN påpeger, at råstofområdet generelt er undtaget fra den almindelige miljølovgivning, idet råstofaktiviteter reguleres i den grønlandske råstoflovgivning, jf. § 6, stk. 1, og bemærkningerne hertil.

RAL bemærker herudover lovforslagets § 19 om kloakspildevand. To af rederiets skibe ville være omfattet af reglerne i § 19. Disse skibe forlader kun søterritoriet ca. hvert andet år og det gøres gældende, at det vil være forbundet med ikke-uvæsentlige udgifter at leve op til kravene i lovforslagets § 19, stk. 1. RAL noterer sig undtagelsesmulighederne i lovforslagets § 19, stk. 3, og udtrykker ønske om, at loven administreres efter intentionerne i bemærkningerne. NPANN noterer sig RAL's ønske og kan oplyse, at der er foretaget en justering af lovteksten, og de tilhørende bemærkninger, som i vidt omfang imødekommer RAL's ønske.

RAL udtrykker bekymring for, om lovforslagets § 20 i sin ordlyd åbner for vide fortolkninger i forhold til bestemmelsens delsætning om, at alle forholdsregler skal være taget førend bestemmelsen kan finde anvendelse. Hertil anbefaler RAL, at lovforslagets § 20, stk. 3, ændres således at delsætningen, hvorefter dumpning for at beskytte miljøet er tilladt, udgår. NPANN skal gøre opmærksom på, at disse formuleringer stammer fra MARPOL-konventionen. Det er derfor ikke muligt for NPANN at ændre på bestemmelsen, uden at komme i strid med konventionen.

I forhold til lovforslagets kapitel 11 om efterladte og anbragte skibe, særligt reglerne om krav til grønlandske havne om at oplægge skibe, bemærker RAL, at behovet for oplæggelse vurderes at være relativt begrænset, og at dette derfor ikke anses for en stor udfordring for RAL. Dog påpeger RAL, at en sådan oplægning kan medføre både direkte- og afledte udgifter. NPANN har i bemærkningerne præciseret, hvilke udgifter RAL kan forvente at blive kompenseret for. Herudover er der tilføjet tekst i bemærkningerne, som sikrer, at myndighederne har bedre mulighed for at tage hensyn til RAL's virksomhed, fx ved at give længere frist for fjernelse, hvis den længere frist betyder, at der lettere kan skabes plads til skibet i havn.

RAL bemærker ligeledes, at det ikke klart fremgår, hvorvidt "rimelig tid" omfatter oplægning af skibe i havn. NPANN bemærker hertil, at det nu er præciseret i bemærkningerne til lovforslaget, at der kan tages hensyn til forholdene i en havn ved fastlæggelsen af fristen efter § 30.

Råstofstyrelsen

Råstofstyrelsen har ikke nogen bemærkninger til lovforslaget.

SIK

SIK tilslutter sig bemærkningerne fra RAL, Visit Greenland og PAN.

SIK bemærker hertil, at forbundet lægger vægt på, at der etableres relevante modtageanlæg i de større byers havne samt andre områder, hvor der er behov herfor, ikke mindst i forhold til de arbejdspladser dette kan tænkes at skabe for SIK's medlemmer. NPANN noterer sig SIKs bemærkninger.

Søfartsstyrelsen

Søfartsstyrelsen har afgivet bemærkninger vedrørende lovforslagets § 15, stk. 3, og § 49, stk. 2, nærmere bestemt deres indhold for så vidt angår tilsynsmyndigheden. Søfartsstyrelsen påpeger, at der er indgået aftale med Miljøstyrelsen i Danmark om tilsyn og udstedelse af certifikater i forbindelse med internationale konventioners bestemmelser. Dette er en del af havnestatskontrollen. Søfartsstyrelsen udtrykker i denne forbindelse bekymring for, at ressortfordelingen af havmiljøområdet i Grønland medfører risiko for dobbeltregulering og dobbeltkontrol. For at modvirke denne risiko gør Søfartsstyrelsen gældende at tilsyns- og indgrebsbestemmelser så vidt muligt udformes i overensstemmelse med rigslovgivningen. NPANN er enig i de af Søfartsstyrelsen anførte betragtninger, og har indføjet bestemmelser i lovforslaget, som gør det muligt, mod betaling at lægge opgaver over til andre myndigheder, herunder Søfartsstyrelsen, og til klassifikationsselskaber.

Søfartsstyrelsen bemærker, at efter lovforslagets § 15, stk. 3, kan Naalakkersuisut give dispensationer vedrørende behandling af ballastvand, som allerede er tildelt af andre lande, virkning for søterritoriet ved Grønland. Søfartsstyrelsen påpeger i denne sammenhæng ligesom Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen, at dette vil kræve en risikoanalyse af forholdene i de havne som skibene anløber. NPANN har præciseret dette i lovforslagets bemærkninger.

Søfartsstyrelsen har en række bemærkninger i forhold til lovforslagets kapitel 11 om anbragte og efterladte skibe. I forhold til lovforslagets § 30, stk. 1 og 2, opfordrer Søfartsstyrelsen til, at det præciseres i teksten, at bestemmelserne ikke omfatter opankringer og andre anbringelser af skibe på søterritoriet, der er led i skibenes almindelige drift. NPANN har præciseret dette i lovforslaget ved tilføjelse af et nyt stk. 2 i § 27.

Søfartsstyrelsen påpeger, at såfremt bortskaffelse i henhold til lovforslagets kapitel 11 medfører ophugning eller anden form for destruktion eller andet, som forringer værdien for skibets ejer eller eventuelle panthavere, så kan indgrebet have karakter af ekspropriation. Søfartsstyrelsen efterlyser yderligere regler for fremgangsmåde og indkaldelse af rettighedshavere. NPANN har justeret i lovforslaget og bemærkningerne for at imødekomme det af Søfartsstyrelsen anførte om ekspropriation m.v.

I forhold til lovforslagets § 30 stk. 3, om tvangsfuldbyrdelse og anvendelse af salgsprovenuet til dækning af myndighedernes udgifter til håndtering af skibet, bemærker Søfartsstyrelsen, at der i lovforslagets tekst ikke er taget højde for eksisterende panterettighedshavere. Søfartsstyrelsen gør opmærksom på, at dette er i strid med sølovens bestemmelser om panterettigheder og muligvis også retsplejeloven for Grønlands bestemmelser om tvangsfuldbyrdelse. Søfartsstyrelsen gør endvidere opmærksom på, at lovforslagets § 30, stk. 5, 2. pkt. om arrestrekvirenten ligeledes strider mod søloven. Søfartsstyrelsen opfordrer til, at lovforslagets § 30, stk. 3, og § 30 stk. 5, 2. pkt. udgår. NPANN har tilrettet lovforslaget i overensstemmelse med det af Søfartsstyrelsen anførte.

Søfartsstyrelsen bemærker, at der efter lovforslagets § 29 kan gives miljøtilladelse til midlertidig anbringelse af et skib på søterritoriet. Søfartsstyrelsen påpeger i denne forbindelse, at bestemmelsen kan give anledning til misforståelser, idet den kan læses således, at der gælder et generelt forbud mod anbringelse af skibe på søterritoriet. NPANN har omformuleret lovforslagets § 29, således at det nu tydeligt fremgår at der kan gives dispensation fra pålæg om fjernelse af skibe, som er udstedt i medfør af § 27 eller § 28. Ordet ”miljøtilladelse” er af samme grund nu erstattet af ordet ”dispensation”.

Søfartsstyrelsen påpeger, at det i bemærkningerne til lovforslaget er anført, at enhver fjernelse af et skib vil skulle godkendes af Søfartsstyrelsen, såfremt skibet ikke er sødygtigt. Søfartsstyrelsen anbefaler, at bemærkningerne ændres så Søfartsstyrelsen blot skal konsulteres. Dette begrundes med, at der kan være akut behov for at fjerne skibet grundet risiko for forurening. NPANN har justeret ordlyden i bemærkningerne, så der nu tales om konsultation, ikke godkendelse.

Søfartsstyrelsen bemærker i forhold til lovforslagets § 34, at Naalakkersuisut kan fastsætte regler for at begrænse sejlads med bestemte typer af skibe. Det følger af lovforslagets bemærkninger, at en sådan regulering skal fastsættes i overensstemmelse med international ret, herunder reglerne om fri passage. Søfartsstyrelsen udtrykker ønske om, at denne betragtning fremgår direkte af lovteksten. NPANN har tilføjet hensynet til international ret direkte i bestemmelsen.

Søfartsstyrelsen bemærker, at det i lovforslagets § 47, stk. 1, bør præciseres, at en række bestemmelser i søloven om ejers ansvar også finder anvendelse for forhold, som er omfattet af lovforslaget, når de pågældende kapitler i søloven bliver sat i kraft for Grønland. NPANN har indført Søfartsstyrelsens betragtninger i bemærkningerne til § 47.

Søfartsstyrelsen oplister en række unøjagtigheder i afsnittet om internationale konventioner i de generelle bemærkninger. NPANN har tilrettet afsnittet, således at det nu afspejler Søfartsstyrelsens bemærkninger.

Søfartsstyrelsen har ligeledes afgivet bemærkninger i forhold til lovforslagets beskrivelse af myndighedsrollerne i forbindelse med indgreb og tilsyn. NPANN henviser i den forbindelse til bemærkninger til Politiets hørings svar.

Tele-Post

Tele-Post har indgivet hørings svar igennem Nautisk Udvalg. Tele-Post bemærker, at udrulning af søkabel må antages at have så lav risiko for påvirkning af miljøet, at det må anses for unødvendigt med en VVM-undersøgelse. NPANN bemærker hertil, at det vil blive vurderet fra sag til sag, om et projekt eller et anlæg kræver VVM. Det bemærkes i den sammenhæng, at lovforslagets kapitel 15 primært er en rammebestemmelse, og at der forventes udarbejdet mere detaljerede regler om VVM, herunder regler om, hvornår der overhovedet er VVM-pligt.

Timmiaq

Timmiaq gør i deres hørings svar gældende, at det arktiske miljø og økosystemer er lige så sårbare som Antarktis og understreger i denne forbindelse vigtigheden af, at lovforslaget tager højde for den forventede øgede skibstrafik. Det påpeges derfor, at det er vigtigt, at loven tager sigte på den højeste internationale standard.

Timmiaq anbefaler at lovforslaget strammes, så der er mulighed for at vedtage en lov med tilsvarende internationale standarder, som gælder ved Antarktis for de områder i Grønland, som er udpegede som Ramsar-områder (Important Bird Areas). NPANN påpeger, at der ikke kan sættes lighedstegn mellem de miljømæssige forhold i Grønland og Antarktis. Grønland har fulgt og følger fortsat IMOs arbejde tæt, herunder arbejdet med den nyligt vedtagne polarkode. Det er endvidere NPANN's generelle holdning, at det er vigtigt, at Grønland ikke går enegang, da forurening og anden påvirkning af havmiljøet i høj grad er et problem, der ikke respekterer nationale grænser, men nødvendiggør internationalt samarbejde.

Timmiaq redegør for de problemer, som stærkt lys og lyskegler kan medføre for havfugle i form af fuglekollision. Timmiaq udtrykker ønske om, at dette lovforslag bør indeholde regler som gør det muligt at regulere brug af stærkt lys til havs. NPANN kan oplyse, at Departementet for Fiskeri, Fangst og Landbrug er ved at revidere Hjemmestyrets Bekendtgørelse nr. 8 af 2. marts 2009 om beskyttelse og fangst af fugle (fuglebekendtgørelsen). Regler om fuglebeskyttelse vil lovteknisk og ressortmæssigt primært henhøre under fuglebekendtgørelsen. Dog er det muligt efter dette lovforslags regler at udfærdige visse regler om emnet. Disse regler ville skulle hjemles i lovforslagets § 35, hvoraf det bl.a. fremgår, at "Naalakkersuisut kan fastsætte regler til forebyggelse og forhindring af forurening af havet med energi...". Det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 35, at energi bl.a. omfatter lys- og støjforurening. Det vil således være muligt at udstede regler herom, idet der dog ikke på nuværende tidspunkt er taget beslutning om dette.

Timmiaq rejser spørgsmål til, hvorfor lovens § 2, stk. 3, undtager orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, og som anvendes i statsligt, ikkekommercielt øjemed fra lovens anvendelsesområde. NPANN påpeger, at bestemmelsen følger af MARPOL-konventionens artikel 3.3. Undtagelsen er med andre ord nødvendig for at overholde internationale konventioner, som generelt undtager statsskibe. Det er derfor ikke muligt at ændre denne bestemmelse, uden at det vil være i strid med international ret.

Timmiaq stiller ligesom KNAPK spørgsmål til lovforslagets § 6, hvorefter råstofområdet er udtaget fra lovens anvendelsesområde. NPANN påpeger, at råstofområdet er generelt udtaget fra den almindelige miljølovgivning, idet råstofaktiviteter, herunder disses miljøaspekter, reguleres i den grønlandske råstoflovgivning, jf. § 6, stk. 1, og bemærkningerne hertil.

Timmiaq foreslår, at lovforslagets § 11 ændres, således at bestemmelsen omfatter forbud mod udslip af skadelige stoffer. Reglerne i § 11 udgør en gennemførelse af regler fra MARPOL-konventionens bilag III, der er ajourført med virkning fra 2014. NPANN er ikke bekendt med, at der er problemer med udslip af sådanne stoffer. Såfremt der viser sig problemer hermed, kan der fastsættes regler herom, jf. bemyndigelsen i § 11, stk. 2.

Timmiaq udtrykker bekymring for, at reglerne om håndtering af ballastvand ifølge lovforslagets § 17 tidligt træder i kraft samtidig med tilsvarende krav i ballastvandskonventionen. Timmiaq foreslår, at reglerne allerede træder i kraft samtidig med dette lovforslag. Selvom NPANN finder det vigtigt, at bestemmelserne om ballastvand snarest muligt træder i kraft, så er det ligeledes vigtigt at give erhvervet passende tid til at tilpasse sig de nye regler. Endvidere vil det være uhensigtsmæssigt for Grønland at gå enegang på området, da dette kan medføre, at grønlandsk skibsfart kan blive ramt uforholdsmæssigt hårdt af de nye regler. Det skal bemærkes, at reglerne § 17, stk. 1 og 3, er flyttet til lovforslagets § 71, stk. 3, og at der er sket en forenkling heraf af retssikkerhedsmæssige grunde. Således er der nu fastsat en præcis dato for, hvornår reglerne om håndtering af ballastvand og sedimenttræder i kraft.

Timmiaq påpeger, at loven ikke indeholder bestemmelser om begrænsning af forurening igennem forbud eller krav om begrænset brug af heavy fuel. NPANN påpeger, at lovforslaget i § 33 indeholder mulighed for at fastsætte sådanne regler.

Timmiaq anbefaler, at jagtbetjente opgraderes så de også kan indgå som en kontrollerende myndighed. Jagtbetjentenes ligger ressortmæssigt uden for NPANNs område. Timmiaqs forslag er dog noteret.

Transparency International Greenland

Transparency International Greenland har ikke nogen bemærkninger til lovforslaget.

Udenrigsdirektoratet (UD)

UD fremfører, at direktoratet ikke har nogen bemærkninger såfremt lovforslaget ikke omhandler kontinentalsokkelprojektet eller kompetencefordelingsspørgsmål på råstofområdet mellem Selvstyret og Rigsmyndighederne. NPANN kan bekræfte, at lovforslaget ikke indeholder bestemmelser, som berører disse emner.

UD henleder NPANN's opmærksomhed på de generelle bemærkninger, nærmere bestemt en utidssvarende henvisning til 2025-planen, som blev udarbejdet af et tidligere Naalakkersuisut. NPANN har slettet denne henvisning.

Visit Greenland

Visit Greenland påpeger, at rådets navn er benævnt forkert på NPANNs høringsliste. NPANN beklager fejlen og retter listen således, at Visit Greenland nu er anført korrekt.

Visit Greenland fremfører en række betragtninger om lovforslagets § 19 om spildevand. Herunder påpeger rådet, at krydstogtskibe udpeges som en særlig gruppe, som, uanset størrelse, ikke må udlede kloakspildevand på søterritoriet. NPANN gør opmærksom på, at lovforslaget er ændret, således at krydstogtskibe ikke længere fremhæves som en særlig gruppe. § 19 er ændret således, at forbuddet nu bl.a. omfatter skibe med en bruttotonnage (BRT) på over 400BRT og skibe med en bruttotonnage på under 400BRT, men som er godkendt til befordring af mere end 50 personer.

Visit Greenland påpeger, at bestemmelsen vil ramme mindre krydstogtskibe, turistbåde og skibe, der går for sejl, samt meget små passagerskibe særligt hårdt, og at nogle af disse vil være tvunget til at indstille en del af deres nuværende operationer. Hertil vil NPANN gerne henlede opmærksomheden på lovforslagets § 19, stk. 3, hvorefter der kan meddeles tilladelse til udledning af kloakspildevand fra skibe med en bruttotonnage (BRT) på over 400BRT, såvel som skibe under 400BRT med godkendelse til befordring af mere end 50 personer.

Visit Greenland ønsker en præcisering af, hvordan muligheden for at udstede tilladelser efter stk. 3 vil blive administreret, og om det påtænkes at udlægge særlige områder i henhold til bemyndigelsen i stk. 4. NPANN henviser til høringssvaret fra AECO.

Visit Greenland vurderer, at der ikke er grund til at forbyde udledning af kloakspildevand fra meget små krydstogts- og passagerfartøjer såfremt dette sker i nærheden af større byer eller i områder med stor vandudskifning. NPANN vil i denne sammenhæng gerne påpege, at det netop er denne afvejning, som skal ske, før at der meddeles tilladelse efter lovforslagets § 19, stk. 3. Dog skal det påpeges, at der ikke vil blive givet tilladelse til udledning i nærheden af

beboelse m.v. For at imødekomme Visit Greenlands anmodning er lovforslagets bemærkninger til § 19 ændret, således at de hensyn, som skal afvejes, fremgår af bemærkningerne.

Visit Greenland foreslår, at reglerne om kloakspildevand udformes således, at de tager sigte på udledningmængden fremfor skibenes bruttotonnage. NPANN bemærker, at det vil være sværere at administrere en ordning, der er afhængig af udledte mængder. Samtidig bemærkes det, at netop den forventede udledte mængde vil være en af de faktorer, der kan indgå i en ansøgning om tilladelse efter § 19, stk. 3.

Visit Greenland fremfører følgende betragtninger om lovforslagets kapitel 13 om begrænsning af sejlads og tilknyttede aktiviteter for bestemte typer af skibe med henblik på at forebygge eller begrænse forurening. I lovforslagets bemærkninger til § 34 nævnes krydstogtskibe som en særlig type skibe, der kan reguleres. Hertil bemærker Visit Greenland, at der synes at være en urimelig grad af fokus på krydstogtskibe, som Visit Greenland ikke mener, udgør en større forureningskilde end andre typer skibe. Teksten i lovforslaget og i bemærkningerne er ændret, således at der ikke længere fokuseres på krydstogtskibe.

WWF Danmark

WWF Danmark støtter implementeringen af ballastkonventions retningslinjer for udtømning af ballastvand såvel som MARPOL-konventionens retningslinjer for udtømning af affald.

WWF støtter det foreslåede forbud mod udledning af spildevand fra større skibe og passagerskibe, men stiller samtidig spørgsmål til, hvordan spildevandet vil blive håndteret på land, idet der på nuværende tidspunkt ikke findes spildevandsbehandlingsanlæg i Grønland. NPANN påpeger, at udledning af kloakspildevand alene er forbudt tæt på land, hvorfor det forventes, at der nu i højere grad vil ske udledning længere fra land. Forbuddet har med andre ord ikke mindst til formål at bringe udledningerne længere væk fra land, hvor de har mindre indvirkning på kystmiljøet.

WWF støtter indførelse af forbud mod dumpning af fartøjer samt bestemmelser, der giver Naalakkarsuisut adgang til at sikre fjernelse af anbragte og efterladte skibe. WWF påpeger samtidig af disse bestemmelser ikke løser den afledte problemstilling i forhold til miljømæssig forsvarlig bortskaffelse af skibene. Her påpeges det, at det skal sikres, at kommunerne har de nødvendige ressourcer til at sikre korrekt bortskaffelse af skibets forskellige dele. NPANN noterer sig WWF's bemærkninger, som dog delvist vedrører bortskaffelsesforholdene på land, hvilket hovedsagligt falder uden for nærværende lovforslags anvendelsesområde. Samtidig skal NPANN henlede opmærksomheden på den endnu ikke ikrafttrådte Hong Kong-konvention fra 15. maj 2009, som netop omhandler forsvarlig bortskaffelse af skibe, og som vil kunne tage hånd om en væsentlig del af problemerne forbundet med bortskaffelse af større skibe. Konventionen har kort sagt til formål at sikre, at ophugning af skibe sker på en måde,

der ikke medfører unødige risici for hverken miljøet eller for menneskers sundhed og sikkerhed. Konventionen dækker ikke blot selve driften af ophugningsfaciliteterne, men omfatter også design, konstruktion og drift, såvel som forberedelse af skibet før ophugningen, med henblik på at sikre en forsvarlig ophugning. Konventionen indeholder endvidere en håndhævelsesmekanisme, der skal sikre, at konventionens regler bliver overholdt i praksis, såvel som certificerings- og rapporteringskrav, der ligeledes skal sikre overholdelse af reglerne. Det drøftes i øjeblikket, hvad der skal til, for at Grønland kan ratificere konventionen.

Endvidere stilles der spørgsmål til, om Naalakkersuisut har overvejet at indføre en skrotpræmie-model for at sikre incitament til ikke at efterlade skibe. NPANN har ikke på nuværende tidspunkt overvejet en sådan model, men WWF's forslag vil indgå i de fortsatte overvejelser.

WWF påpeger, at lovforslaget kunne have været anvendt til at opstille mål for reduktion af udledning af miljø- og sundhedsskadelige stoffer. Herunder henleder WWF særlig NPANN's opmærksomhed på nedsættelse af brugen af heavy fuel, eller at der alternativt kunne stilles krav om brug af partikelfiltre, som WWF mener, der kunne sættes mål for. Hertil kunne der være blevet lavet en målsætning om, at krydstogtskibe skal kunne anvende vedvarende strøm fra land i de mange byer, hvor der er adgang til vedvarende energi fra vandkraft. NPANN påpeger, at det overordnet set ikke er formålet med lovforslaget og den gældende landstingsforordning at nå konkrete mål, men derimod at fastsætte regler indeholdende forbud mod, og grænser for, forurening og andre skadelige aktiviteter. Disse regler medvirker til at nå sådanne målsætninger.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til kapitel I

Til § 1

Formålsbestemmelsen er opdelt i 3 stykker, og er med enkelte ændringer en videreførelse af landstingsforordningens formålsbestemmelse.

Til stk. 1

Stk. 1 angiver lovforslagets formål i bred og generel forstand under inddragelse af bæredygtighedsprincippet og med fokus på økosystembaseret forvaltning.

Der er foretaget en mindre sproglig justering af stk. 1, idet ”skal medvirke til” i lovforslaget er erstattet af ”har til formål”. Denne formulering er hentet fra miljøloven, og har til formål at gøre de to love mere enslydende.

Med udtrykket ”bæredygtigt grundlag” understreges det, at menneskelig udnyttelse og påvirkning af havet og dets ressourcer ikke må forhindre hverken nuværende eller fremtidige generationers fortsatte anvendelse af havet, herunder dets ressourcer. En af de overordnede målsætninger for lovforslaget er således bl.a. at undgå et uopretteligt overforbrug af naturressourcer og uoprettelige skader på natur og miljø.

Økosystemer er nu nævnt direkte i stk. 1, hvor dette begreb erstatter ”dyre- og plantelivet”, der fremgår af den gældende landstingsforordningens § 1, stk. 1. Denne ændring har til formål at bringe lovforslagets ordlyd i overensstemmelse med bl.a. biodiversitetskonventionen, OSPAR-konventionen og ballastvandkonventionen, hvor økosystemer er nævnt flere steder.

I biodiversitetskonventionen, som er af særlig betydning grundet fokus på ikke blot naturbeskyttelse, men også oprindelige folks rettigheder til naturressourcer og viden knyttet hertil, defineres økosystemer som *”et dynamisk system af plante-, dyre- og mikroorganismesamfund og disses abiotiske miljø, der vekselvirker som en funktionel enhed”*.

Ved at nævne økosystemer eksplicit i lovforslaget understreges det, at begreber såsom forurening og fare for forurening bl.a. skal forstås ud fra en vurdering af, hvilken skade eller risiko for skade på økosystemerne en given aktivitet har medført eller vil kunne medføre, herunder skade på enkelte arter.

Denne fokus på bæredygtig udvikling og økosystembaseret forvaltning reflekterer samtidig en del af det arbejde, der foregår både i Nordisk Ministerråd og Arktisk Råd, specielt i arbejdsgrupperne CAFF (Conservation of Arctic Flora and Fauna) og PAME (Protection of the Arctic Marine Environment).

Til stk. 2

I stk. 2, der mere specifikt angiver lovforslagets formål, er det objekt, der skal beskyttes, nu mere bredt ”miljøet, herunder særligt havmiljøet” og ikke blot ”havmiljøet”, ligesom der nu tales mere generelt om forurenende ”aktiviteter”, i stedet for forurening fra ”skibe og luftfartøjer”.

Formålet med den ændrede formulering af stk. 2 er bl.a. at gøre det klart, at lovforslaget også rummer ”grænseoverskridende” forurening, som fx luftforurening, idet sådan forurening i nogle tilfælde kun har mindre indvirkning på havmiljøet, men i stedet eller især kan påvirke atmosfæren eller natur og miljø på land. Den ændrede formulering af stk. 2 vurderes at være bedre dækkende i forhold til lovforslagets nye regler om luftforurening fra skibe, herunder regler om svovl og andre skadelige stoffer i skibes brændselsolie, ligesom den modsvarer udvidelsen af lovforslagets anvendelsesområde til aktiviteter, der ikke involverer skibe, jf. § 2, stk. 5 og 6.

Den ændrede formulering tjener endvidere det formål at give plads til udvidelserne i § 2, stk. 5 og 6, at sikre, at lovforslagets formålsbestemmelse kan favne de nye regler om VVM, og at gøre det klart, at forurening *med* skibe og luftfartøjer, såsom ved dumpning eller efterladelse af disse, også er omfattet. Samtidig vurderes det, at den nærmere afgrænsning af anvendelsesområdet i bl.a. § 2 på passende vis supplerer og afgrænser formålsbestemmelsen i § 1, og gør det overflødigt at nævne skibe direkte i § 1.

Som en del af den nye ordlyd er ordet ”forhindre” erstattet af ordet ”begrænse”. Dette er gjort fordi udtrykket ”forebygge” i høj grad svarer til udtrykket ”forhindre”, og fordi en lang række af lovforslagets bestemmelser både har til formål at begrænse og forebygge forurening.

I stk. 2, nr. 1-4, opregnes en række ”beskyttelseskriterier”. I overensstemmelse med den bredere, mere generelle, beskrivelse af formålet med lovforslaget i stk. 1, bør disse kriterier underlægges en ganske bred fortolkning.

Kriterierne, der afspejler tilsvarende kriterier i de internationale havforureningskonventioner, svarer i vidt omfang til gældende ret, idet nr. 2 dog er udvidet så den også nævner de levende ressourcer og livet på land. Dette afspejler ønsket om at sikre, at lovforslaget også kan rumme grænseoverskridende forurening.

Med begrebet ”retmæssig udnyttelse af havet” i stk. 2, nr. 3, tænkes bl.a. på fiskeri og søfart. Begrebet skal som nævnt fortolkes bredt, og en lang række andre aktiviteter vil også kunne henregnes hertil. I overensstemmelse hermed, vil en opremsning af alle sådanne aktiviteter ikke blive foretaget her, da dette kunne føre til en indskrænkende fortolkning af stk. 2, nr. 3.

Til stk. 3

I henhold til stk. 3 skal lovforslaget endelig sikre opretholdelsen af et beredskab til indsats mod forurening på havet, på kyster og i havne. Dette beredskab er nærmere beskrevet i kapitel 16 om indgreb, og uddybet i bemærkningerne hertil, samt omtalt i de almindelige bemærkninger, afsnit 2.18.

Til § 2

§ 2 angiver lovforslagets anvendelsesområde, og udgør i vidt omfang en videreførelse af gældende ret. Der er dog foretaget enkelte væsentlige udvidelser, jf. bemærkningerne til de enkelte stykker nedenfor.

Det fremgår af § 2's forskellige bestemmelser, at søterritoriet udgør lovforslagets geografiske anvendelsesområde, jf. definitionen heraf i § 4, stk. 10. Alene området inden for 3 sømilegrænsen er således hjemtaget til Grønland. Uden for søterritoriet, det vil sige i EEZ'en, på kontinentalsoklen og på åbent hav, finder den til enhver tid gældende danske

havmiljølovgivning anvendelse. Der henvises i den forbindelse til de almindelige bemærkninger, afsnit 1.1.

Til stk. 1

I henhold til stk. 1 finder lovforslaget anvendelse på skibe, der befinder sig på grønlandsk søterritorium. Skibe skal i denne sammenhæng forstås i overensstemmelse med definitionen i § 4, stk. 6, og omfatter således vidt forskellige søgående fartøjer. Der henvises i denne sammenhæng ligeledes til § 4, stk. 10, der definerer ”søterritoriet”, herunder især bemærkningerne til § 4, stk. 10, hvori § 2, stk. 1, omtales som et eksempel på, at lovforslaget ikke blot omfatter forurening af fx vandsøjlen.

Lovforslaget gælder for skibe, der fører dansk eller grønlandsk flag, som befinder sig på grønlandsk søterritorium. I det omfang det er foreneligt med international ret, herunder i overensstemmelse med almindelige folkeretlige principper om staters jurisdiktionskompetence og under hensyn til de folkeretlige regler om uskadelig passage, gælder lovforslaget ligeledes for skibe, der fører udenlandsk flag, som befinder sig på grønlandsk søterritorium. Det bemærkes i denne sammenhæng, at det færøske flag i dette lovforslag vil blive betragtet som et udenlandsk flag, og at skibe, der fører færøsk flag, derfor vil blive reguleret efter de regler, der gælder for skibe, der fører udenlandsk flag.

Til stk. 2

I henhold til stk. 2 gælder lovforslaget alle luftfartøjer, der befinder sig på eller over grønlandsk søterritorium.

Til stk. 3

Bestemmelsen i stk. 3 svarer til MARPOL-konventionens artikel 3.3, og undtager visse statskibe fra lovforslagets anvendelsesområde. Sådanne skibe skal dog bestræbe sig på, så vidt muligt, at overholde lovforslagets bestemmelser.

Til stk. 4

Som en nyskabelse fremgår det af stk. 4, at lovforslaget også omfatter større bygge- og anlægsarbejder eller anden etablering af virksomhed på søterritoriet, der må antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet. Formålet med denne tilføjelse er at give plads til et krav om VVM-godkendelse af større bygnings- og anlægsarbejder m.v. på søterritoriet. Stk. 4 skal ses i sammenhæng med reglerne i det nye kapitel 15, herunder den nye bemyndigelse i § 36, stk. 3, til at udstede regler om sådan VVM-godkendelse. For en nærmere omtale heraf, henvises der til bemærkningerne til kapitel 15.

Til stk. 5

I stk. 5 er der ligeledes indsat endnu en ny bestemmelse, som udvider lovforslagets anvendelsesområde i forhold til den gældende landstingsforordning. Bestemmelsen gør det klart, at lovforslagets forureningsregulering finder tilsvarende anvendelse på aktiviteter, der

foregår på isdækkede områder af søterritoriet, uanset om der er tale om skibs- eller luftfartsbaserede aktiviteter, eller andre aktiviteter. Således vil forurenende aktiviteter, der foregår på isen, såsom bortskaffelse af stoffer og materialer på isen eller gennem huller i isen, være omfattet af lovforslaget, i det omfang sådanne aktiviteter ville være omfattet af lovforslaget, hvis de fandt sted fra et skib eller et luftfartøj. Formålet er at sikre, at sådanne aktiviteter, der kan tænkes at forurene havet på samme måde som skibs- og luftfart, ikke efterlades uregulerede, blot fordi de foregår på isdækkede områder af havet og ikke involverer skibe eller luftfartøjer.

For at undgå overlap med anden lovgivning understreges det i stk. 5, at bestemmelsen alene finder anvendelse, såfremt en given aktivitet ikke allerede udtrykkeligt er reguleret i henhold til anden lovgivning såsom naturbeskyttelsesloven, miljøloven, råstoflovgivningen eller søsikkerhedslovgivningen. Hermed gøres det klart, at tilføjelsen af § 2, stk. 5, ikke giver lovforslagets regler forrang frem for eventuel eksisterende lovgivning, men alene supplerer denne.

Det understreges, at det forhold, at stk. 5 viger for anden lovgivning, ikke ændrer på, at en aktivitet godt kan være omfattet af mere end en lov, men alene præciserer, at hvor der er overlap, fx hvor anden lovgivning har til hensigt udtømmende at regulere en given aktivitet, finder nærværende lovforslag ikke anvendelse.

Til stk. 6

Stk. 6 giver, sammen med den nye bestemmelse i § 35, stk. 2, mulighed for at regulere enhver forurenende aktivitet, der foregår på søterritoriet. På samme måde som § 2 stk. 5, viger bestemmelsen i § 2, stk. 6, og dermed også den tilhørende § 35, stk. 2, for anden lovgivning. Bestemmelsen er begrænset til aktiviteter, der medfører forurening eller skade på miljøet, eller fare herfor. Der henvises til bemærkningerne til § 35, stk. 2, for en nærmere beskrivelse af formålet med § 2, stk. 6, og § 35, stk. 2.

Til § 3

Bestemmelsen i § 3, der er ny, er inspireret af miljølovens § 5, og opregner en række miljøretlige principper.

I forhold til kravet om anvendelse af en økosystemtilgang, henvises der til bemærkningerne til § 1, stk. 1, ovenfor, hvor økosystembegrebet er nærmere beskrevet. Ved at stille krav om en økosystemtilgang i § 3, gøres det klart, at denne tilgang ikke alene er en del af det mere overordnede formål med lovforslaget, men at myndighederne er forpligtede til at tænke beskyttelse af økosystemerne ind i den konkrete administration af lovforslagets regler.

§ 3 henviser endvidere til forsigtighedsprincippet, som også er reflekteret i miljølovens § 5, stk. 2, der bl.a. taler om ”forureningens sandsynlige indvirkning” på miljøet. Princippet betyder, at en begrundet mistanke om, at miljøet kan tage skade, i sig selv kan udgøre en tilstrækkelig begrundelse til at foretage konkrete handlinger eller lave regler på et bestemt område. Det gælder bl.a. klimaforandringer og brug af kemikalier, hvor der er mistanke om, at miljøet kan tage skade.

Mangel på fuld videnskabelig sikkerhed kan derfor ikke anvendes som begrundelse for, at der ikke gribes ind ved risiko for alvorlige og uoprettelige miljøskader.

Princippet indebærer fx, at beredskabsforanstaltninger bør iværksættes, selvom det ikke med sikkerhed kan afgøres, hvorvidt der er behov herfor, jf. de almindelige bemærkninger, afsnit 2.18., og bemærkningerne til kapitel 16.

Ved udformningen af regler og vejledninger på områder, hvor der ikke foreligger et tilstrækkeligt eksakt vidensgrundlag, indebærer princippet ligeledes, at der kan indregnes en vis sikkerhedsmargin ved fastsættelsen af grænseværdier eller retningslinjer for forureningsmæssige beregninger.

Forureneren betaler-princippet, der er en del af forebyggelsesprincippet, betyder, at virksomheder og borgere selv skal betale for at rydde op efter egne forurenende aktiviteter. Princippet er udgangspunktet for en minimering af risikoen for, at der opstår situationer, hvor der ikke er mulighed for at påbyde nogen at foretage oprydning af forurening. Myndighederne skal ved administrationen af lovforslagets regler tilskynde en forsvarlig adfærd således, at der sikres en høj grad af miljøbeskyttelse.

Endvidere stilles der krav om anvendelse af den bedst tilgængelige teknologi, også benævnt BAT-princippet (”Best Available Technology”). Ved bedste tilgængelige teknologi forstås:

- ”teknologi”: både den anvendte teknologi og den måde, hvorpå en teknisk indretning konstrueres, bygges, vedligeholdes, drives og lukkes ned.

- ”tilgængelig”: udviklet i en målestok, der medfører, at den pågældende teknik kan anvendes i den relevante industrisektor på økonomisk og teknisk mulige vilkår, idet der tages hensyn til både omkostninger og fordele.

- ”bedste”: den mest effektive teknik til opnåelse af et højt generelt beskyttelsesniveau for miljøet som helhed.

”BAT-princippet” dækker således over den mest avancerede teknologi for en bestemt sektor, herunder den måde, hvorpå den pågældende tekniske indretning konstrueres, bygges, vedligeholdes, drives og lukkes ned. Teknologien skal være teknisk og økonomisk gennemførlig for den relevante sektor, og skal sikre et så højt beskyttelsesniveau som muligt, herunder gennem anvendelse af mindre forurenende råvarer, processer og anlæg og de bedste tilgængelige forureningsbekæmpende foranstaltninger. Der skal

i denne sammenhæng lægges særlig vægt på en forebyggende indsats gennem anvendelse af renere teknologi.

I brugen af ”BAT-princippet” skal der i de konkrete tilfælde ske en afvejning af alle fordelene ved anvendelse af ”BAT-princippet” i forhold til de økonomiske konsekvenser, der er ved anvendelsen af princippet.

”BAT-princippet” suppleres af princippet om anvendelse af bedste miljøpraksis, også benævnt BEP-princippet (Best Environmental Practice). Dette princip sammenkobler i vidt omfang ovenstående principper, og stiller krav om, at der sker anvendelse af den mest hensigtsmæssige kombination af miljømæssige kontrolforanstaltninger og strategier.

Det følger implicit af ovenstående, at de krav, der stilles af BAT- og BEP-principperne, vil ændre sig med tiden i lyset af teknologiske fremskridt og økonomiske og samfundsmæssige faktorer, samt ændringer i den videnskabelige viden og forståelse.

Det bemærkes afslutningsvist, at § 3 ikke udtømmende angiver de afvejn timer, der skal foretages på miljøområdet. Således indgår fx også økonomiske hensyn, tekniske hensyn, sikkerhedsmæssige hensyn, væsentligheds- og proportionalitetsvurderinger i disse afvejn timer.

Til § 4

§ 4 er til dels en videreførelse af gældende ret, men er samtidig udvidet med en række nye definitioner, og udgør derfor nu i højere grad en central definitionsbestemmelse. Dog er det valgt at bibeholde en række definitioner i umiddelbar tilknytning til visse af lovforslagets enkelte bestemmelser, fx i kapitel 6, der regulerer ballastvand.

Til stk. 1

I stk. 1 fastlægges begrebet ”udtømning”. Udtømning relaterer sig hovedsagligt til den normale drift af skibe. Her tænkes bl.a. på stoffer og materialer, der enten er nødvendige for skibets drift eller tages om bord som sædvanlig last. Begrebet svarer til bestemmelsen i MARPOL-konventionens artikel 2. I forhold til den gældende landstingsforordning er ordet ”normale” dog fjernet fra selve lovteksten. Dette er gjort idet også ”unormal” udtømning, fx som resultat af et uheld såsom grundstødning eller anden utilsigtet udtømning, også er omfattet af begrebet ”udtømning”, som dette anvendes i lovforslaget.

Til stk. 2

I stk. 2 er begrebet ”dumpning” nærmere defineret. Definitionen heraf er baseret på definitionen af ”udtømning”, og anfører, at enhver bortskaffelse, som ikke falder ind under udtømningsbegrebet, bortset fra afbrænding, skal betragtes som dumpning. Dermed sikres det, via reglerne om dumpning i kapitel 10, herunder især dumpningsforbuddet i § 22, at bortskaffelse i havet, som falder uden for definitionerne af udtømning eller afbrænding, ikke efterlades ureguleret.

I forhold til den gældende landstingsforordning er der sket en væsentlig forenkling af definitionen af ”dumpning”. Ændringen er alene sket for at gøre bestemmelsen lettere at forstå, og skal derfor ikke forstås som en ændring af definitionen af ”dumpning”. Således omfatter dumpning i lovforslaget fx stadig enhver udledning, udflydning eller bortskaffelse af stoffer eller materialer, der er bragt om bord eller transporteres med henblik på bortskaffelse eller som stammer fra behandling af stoffer eller materialer, der er bragt om bord eller transporteres med henblik på bortskaffelse, men som ikke er udtømmning eller afbrænding. Endvidere omfatter definitionen ligeledes stoffer eller materialer, der bortskaffes sammen med skibe eller luftfartøjer, fx hvor et skib sænkes indeholdende stoffer eller materialer, der ønskes bortskaffet. Dumpning omfatter ligeledes bortskaffelse af hele eller dele af skibe eller luftfartøjer.

Det bør bemærkes, at udskylning af sand, grus og lignende, som sker ved lovlig optagelse af havbundsmateriale, er ikke dumpning i nærværende lovforslags forstand.

Til stk. 3

I stk. 3 bestemmes det, at anbringelse af stoffer eller materialer i havet med andet formål end bortskaffelse ikke er omfattet af begreberne udtømmning og dumpning. Som eksempel kan nævnes opfyldning af havområder med henblik på anlæg af kunstige øer, udfyldning af havneområder og bygning af moler samt etablering af kunstige rev.

Til stk. 4

”Afbrænding” er som noget nyt defineret i lovforslagets stk. 4. Dette begreb skal ses i sammenhæng med begreberne udtømmning og dumpning, idet disse alle er at betegne som bortskaffelsesmetoder. I modsætning til udtømmning og dumpning, der sker *i* havet, sker afbrænding *på* havet. Afbrænding vil således alene omfatte bortskaffelse til luften, mens en eventuel efterfølgende bortskaffelse af fx aske eller delvist forbrændte stoffer eller materialer, herunder fx dele af et udbrændt skib, vil være at betragte som dumpning eller eventuelt udtømmning.

Til stk. 5

I stk. 5 defineres ”fisk og fangst”. Definitionen, der primært er et juridisk begreb, er udvidet væsentligt i forhold til den gældende definition af ”fisk” i landstingsforordningen, og omfatter nu også havpattedyr såsom sæler, hvaler og isbjørne. Af samme grund anvendes der nu et bredere begreb end blot ”fisk”.

Udvidelsen skal ses i sammenhæng med ophævelsen af adgangen til at give tilladelse til dumpning af organisk materiale i henhold til reglerne i kapitel 10. Ved at erstatte begrebet ”fisk” med begrebet ”fisk og fangst”, sikres det, at adgangen til at give tilladelse til dumpning af fisk og fangst samt affald herfra i § 23 også omfatter havpattedyr og dele heraf.

Til stk. 6

Stk. 6, der definerer begrebet ”skib”, er ny, men svarer i alt væsentligt til forståelsen af skib i gældende ret. I henhold til stk. 6 skal begrebet skib forstås i bred forstand. Som eksempler nævnes i bemærkningerne til landstingsforordningen hydrofoilbåde, luftpudefartøjer,

undervandsfartøjer, flydende platforme og flydende materiel. Imidlertid er en lang række andre fartøjer ligeledes omfattet, fx sejl- og motorbåde, flydende indretninger, flydende lagringsfaciliteter (FSU'er) og flydende produktionsanlæg med lagrings- og afskibningsfunktioner (FPSO'er). Med flydende platforme i lovtæksten tænkes også på flydende platforme, der bugseres eller forhales.

Det bør i denne forbindelse bemærkes, at skibe, herunder ikke mindst flydende platforme, der er omfattet af den grønlandske råstoflovgivning, ikke er omfattet af lovforslaget. Dette fremgår af lovforslagets § 6, stk. 1, og bemærkningerne hertil. I det omfang sådanne flydende platforme ikke er omfattet af råstoflovgivningen, vil de dog være omfattet af lovforslagets bestemmelser.

Til stk. 7

I stk. 7 er indsat en definition af "affald", hvilket primært er af betydning for reglerne om affald i kapitel 8. Denne tilføjelse udgør en nyskabelse, idet landstingsforordningen ikke indeholdt en tilsvarende definition. I praksis sker selve definitionen af affald reelt i det nye bilag 2 til loven, som indeholder en detaljeret oversigt over, hvad der forstås ved affald.

Til stk. 8

I stk. 8 defineres "kysten", hvorved forstås lavvandslinjen. En tilsvarende definition fandtes ikke i landstingsforordningen.

Til stk. 9

I stk. 9 defineres som noget nyt begrebet "basislinjen". Definitionen henviser til anordning om afgrænsning af søterritoriet ved Grønland, hvori findes en detaljeret angivelse af basislinjens placering. Med denne henvisning, der ikke nævner en specifik version af anordningen, er det søgt at gøre klart, at lovforslaget vil følge den til enhver tid gældende angivelse af basislinjen.

Basislinjen er på nuværende tidspunkt fastlagt i anordning nr. 191 af 27. maj 1963 om afgrænsningen af søterritoriet ved Grønland, som ændret ved anordning nr. 636 af 6. september 1991 og senest ved anordning nr. 1004 af 15. oktober 2004.

Tidligere var der to sæt basislinjer i Grønland: et sæt basislinjer, hvorfra søterritoriet måles, jf. anordning nr. 191 af 27. maj 1963 som ændret ved anordning nr. 636 af 6. september 1991, og et sæt basislinjer, hvorfra fiskeriterritoriet (200 sømil) måles, jf. lov nr. 597 af 17. december 1976 om Danmarks riges fiskeriterritorium og tre tilhørende bekendtgørelser: nr. 176 af 14. maj 1980, nr. 437 af 31. august 1981 og nr. 637 af 6. september 1991. Med den seneste ændring af anordning om afgrænsning af søterritoriet ved Grønland, jf. anordning nr. 1004 af 15. oktober 2004, er denne uoverensstemmelse bragt til ende.

Til stk. 10

I stk. 10 er "søterritoriet" defineret. En lignende definition findes ikke i den gældende landstingsforordning, men det er fundet hensigtsmæssigt at medtage en sådan definition i lovforslaget, for at gøre lovforslagets anvendelsesområde mere tydeligt.

Afgrænsningen af søterritoriet sker i overensstemmelse med international ret, og er baseret på den til enhver tid gældende basislinje, jf. bemærkningerne til stk. 9.

Søterritoriet deles af basislinjen i to områder: de indre og ydre territorialfarvande. De indre territorialfarvande udgøres af de havområder, der strækker sig fra kysten, som defineret i stk. 8, og ud til basislinjen, og omfatter bl.a. havne, havneindløb, rede, bugter, fjorde, sund, bæltter m.v. Det ydre territorialfarvand grænser op til det indre territorialfarvand, og strækker sig 3 sømil ud i havet målt fra basislinjen.

Basislinjen følger til tider kysten. Hvor dette er tilfældet, er der således ikke noget indre territorialfarvand. De præcise regler for placeringen af basislinjen findes i FN's Havretskonvention, der også er omtalt i de almindelige bemærkninger, afsnit 7.2.2, hvoraf det også fremgår, at begreberne indre og ydre territorialfarvand stammer fra havretskonventionen.

Det skal understreges, at der alene er tale om en geografisk afgrænsning af lovforslagets anvendelsesområde, og at lovforslaget således ikke blot finder anvendelse på forurening af havet, men også fx forurening af luften over havet og forurening af kyststrækninger. Dette følger også af bl.a. § 2, stk. 1, som angiver, at lovforslaget omfatter skibe, der befinder sig på søterritoriet. Denne formulering favner således skibe på søterritoriet og disses aktiviteter generelt, og ikke blot disses påvirkning af fx vandsøjlen.

Til stk. 11

I stk. 11 beskrives det, hvordan "den eksklusive økonomiske zone" (EEZ) fastlægges. Mens dette havområde ikke er omfattet af nærværende lovforslag, men af den danske havmiljølovgivning, er det alligevel fundet relevant at medtage en omtale heraf, da handlinger foretaget i EEZ'en i visse tilfælde kan have betydning for anvendelsen af visse bestemmelser i nærværende lovforslag, jf. § 14, stk. 1, nr. 3, § 64, § 65, stk. 2, nr. 4, og § 66, stk. 4, nr. 4.

EEZ'en er fastlagt i henhold til lov nr. 411 af 22. maj 1996 om eksklusive økonomiske zoner, nærmere bestemt i bekendtgørelse nr. 1020 af 20. oktober 2004, som ændret ved bekendtgørelse nr. 864 af 8. august 2006. Lov om eksklusive økonomiske zoner er sat i kraft for Grønland ved anordning nr. 1005 af 15. oktober 2004.

EEZ'en udgøres herefter af det havområde, som begynder hvor søterritoriet hører op, og som strækker sig ud til 200 sømil fra den ovenfor beskrevne basislinje, hvilket vil sige 197 sømil fra grænsen til søterritoriet. Rækkevidden af EEZ'en er dog visse steder begrænset af andre landes havområder, og strækker sig disse steder kun ud til midterlinjen mellem Grønlands og nabolandenes havområder. Midterlinjen kan enten være fastsat i henhold til havretskonventionens artikel 15, eller ved bilateral aftale mellem de berørte lande.

Til stk. 12

Stk. 12 definerer som noget nyt begrebet ”åbent hav”. Herved forstås havområder uden for national jurisdiktion, det vil sige uden for søterritorium, EEZ og kontinentalsokkelområde. Definitionen er indsat af hensyn til de nye ballastvandreger, hvor begrebet har betydning for undtagelsesbestemmelsen i § 14, stk. 1, nr. 3.

Til § 5

Til stk. 1

Det fremgår af stk. 1, at der kan gives tilladelse til udledning eller afbrænding af stoffer eller materialer, der sker med henblik på bekæmpelse af forurening af havet eller som led i videnskabelig forskning, herunder forskning i forureningsbekæmpelse. Det fremgår samtidig, at en sådan udledning eller afbrænding kun må finde sted efter Naalakkersuisuts forudgående godkendelse.

Der tænkes her bl.a. på udledning eller spredning af kemiske bekæmpelsesmidler (dispergering). Denne form for forureningsbekæmpelse er forholdsvis sjældent anvendt, idet den kan være forbundet med gener for havmiljøet, og må bl.a. derfor kun finde sted med forudgående tilladelse.

Formålet med bestemmelsen i stk. 1 har hidtil været at sikre, at lovforslaget afspejler undtagelsen i MARPOL-konventionens artikel 2.3, som giver adgang til at udlede skadelige stoffer i havet, såfremt dette sker som led i videnskabelig forskning i forureningsbekæmpelse eller i forureningskontrol. Anvendelsesområdet for bestemmelsen i stk. 1 er imidlertid blevet udvidet i forhold til den gældende landstingsforordning, og går nu videre end hvad der kræves efter MARPOL's artikel 2.3.

Det fremgår således nu af lovteksten, at Naalakkersuisut kan tillade ikke blot udledning men også afbrænding, der sker som led i videnskabelig forskning eller som led i forureningsbekæmpelse. Endvidere er der foretaget en yderligere udvidelse, idet der nu kan gives tilladelse til udledning i forbindelse med al videnskabelig forskning, mens der efter landstingsforordningen alene kunne gives tilladelse til forskningsmæssig udledning, hvis formålet var at forske i forureningsbekæmpelse.

Formålet med disse udvidelser er at sikre, at Naalakkersuisut har mulighed for at tillade forskning i alternative forureningsbekæmpelsesmetoder, der fx kunne gøre brug af afbrænding, og at sikre, at der udover forskning i forureningsbekæmpelse også kan gives tilladelse til forskning mere generelt.

Inden der gives tilladelse til udledning eller afbrænding i forbindelse med forskning, bør det så vidt muligt sikres, at udledningen eller afbrændingen ikke har mere end begrænsede virkninger på miljøet, og at en sådan eventuel virkning som minimum står mål med, hvor vigtig den ønskede udledning eller afbrænding er for det pågældende forskningsprojekt.

Til stk. 2

I henhold til stk. 2 kan tilladelse efter stk. 1 gives enten i konkret foreliggende enkelttilfælde, eller under særlige omstændigheder for en nærmere angiven periode. Med tilladelse i konkret foreliggende enkelttilfælde tænkes primært på tilladelser forbundet med aktuel forureningsbekæmpelse, mens der i forhold til adgangen til at foretage udledning i en nærmere angiven periode primært tænkes på forskning i forureningsbekæmpelse.

I begge tilfælde forudsætter en tilladelse, at der foretages en nøje vurdering, hvori navnlig tænkes at indgå biologiske overvejelser vedrørende eventuelle virkninger på miljøet. Tilladelsen skal ligeledes angive, hvilke stoffer eller materialer, der vil kunne udledes i havet, såvel som en angivelse af den samlede mængde af sådanne stoffer eller materialer. Endvidere skal tilladelsen angive eventuelle vilkår for opbevaring, udtagning af periodiske kontrolprøver og krav om indberetning.

Til § 6

Til stk. 1

I stk. 1 er det gjort klart, at nærværende lovforslag ikke gælder for råstofaktiviteter. Dette er en konsekvens af, at beskyttelse af havmiljøet, herunder regulering, tilsyn, beredskab og bekæmpelse, i forbindelse med råstofaktiviteter er omfattet af den grønlandske råstoflovgivning.

Selvstyret har overtaget råstofområdet med virkning fra den 1. januar 2010. I forbindelse med overtagelsen blev Inatsisartutlov nr. 7 af 7. december 2009 om mineralske råstoffer og aktiviteter af betydning herfor (råstofloven) vedtaget. Råstofloven ophævede den danske lov om mineralske råstoffer i Grønland, som før var retsgrundlaget for reguleringen af mineralske råstoffer i Grønland.

Et centralt spørgsmål for den i bemærkningerne til § 37 nævnte arbejdsgruppe, der behandlede myndighedskompetencerne i relation til havmiljøområdet i Grønland, var vurderingen af, om råstofrelaterede havmiljøforhold hører under havmiljøområdet eller råstofområdet. Afklaringen i arbejdsgruppen viste bl.a., at råstofrelaterede havmiljøforhold er en integreret del af råstofområdet, og at Selvstyret dermed har overtaget kompetencen også for de råstofrelaterede havmiljøforhold som en del af råstofområdet den 1. januar 2010.

Med råstofrelaterede havmiljøforhold tænkes på havmiljøforhold i bred forstand, der knytter sig til råstofområdet, dvs. havmiljøforhold, der knytter sig til forundersøgelse, efterforskning eller udnyttelse af mineralske råstoffer eller andre ikke-levende ressourcer i Grønland eller andre dermed forbundne aktiviteter. Råstofrelaterede havmiljøforhold omfatter således havmiljøforhold ved anvendelse af undergrunden under havbunden til lagring eller formål vedrørende råstofaktiviteter og andre dermed forbundne aktiviteter, samt havmiljøforhold i forbindelse med forundersøgelse og udnyttelse af energi fra vand, vind eller undergrund til råstofaktiviteter og andre dermed forbundne aktiviteter. Råstofrelaterede havmiljøforhold omfatter desuden havmiljøforhold vedrørende rørledninger og andre installationer på havbunden, som er knyttet til råstofaktiviteter, herunder rørbunden transport af mineralske råstoffer, samt faste og mobile offshoreanlæg, boreskibe, supplyskibe, flydende produktions-, lager- og afskibningsenheder og andre skibe, når disse anvendes i tilknytning til forundersøgelse,

efterforskning eller udnyttelse af mineralske råstoffer eller andre ikke-levende ressourcer i Grønland ("råstofskibe").

Ved råstofrelaterede havmiljøforhold forstås endvidere bl.a. udledning af stoffer til luften fra offshoreanlæg på havet og råstofskibe; afbrænding af affald på offshoreanlæg på havet og råstofskibe; udledning til havet af stoffer og materialer fra offshoreanlæg på havet og råstofskibe; krav til offshoreanlæggets beredskab til at bekæmpe forurening samt bekæmpelse og oprydning i tilfælde af forurening af havet fra offshoreanlægget og råstofskibe. Råstofrelaterede havmiljøforhold omfatter derudover videnskabelige, praktiske og andre undersøgelser af betydning for ovennævnte aktiviteter.

Området råstofrelaterede havmiljøforhold omfatter således havmiljøforhold vedrørende alle aktiviteter og forhold omfattet af råstofområdet, herunder alle aktiviteter og forhold omfattet af den grønlandske råstoflovgivning samt tilladelser og godkendelser meddelt i medfør af den grønlandske råstoflovgivning.

Råstofrelaterede havmiljøforhold omfatter skibstransport af mineralske råstoffer mellem to aktiviteter (fx olie fra indvindingsstedet eller en mine til et anlæg på land), som begge er reguleret af den grønlandske råstoflovgivning. Almindelige skibstransporter er derimod ikke omfattet af råstofområdet, uanset om transporten måtte indebære transport af mineralske råstoffer. Eksempelvis kan en rettighedshaver sælge mineralske råstoffer til en køber, der foranlediger transport af de mineralske råstoffer med skib fra udnyttelsesstedet i Grønland til et andet sted i Grønland eller et andet land. Det forudsættes i dette eksempel, at ingen af destinationerne er reguleret af den grønlandske råstoflovgivning. Havmiljøforhold i forbindelse med denne skibstransport vil ikke være omfattet af råstofområdet, men i stedet være omfattet af denne Inatsisartutlov, i det omfang skibstransporten udføres inden for søterritoriet.

Selvstyret vil dog som hidtil kunne fastsætte yderligere bestemmelser og tilladelsesvilkår om rettighedshaverens forpligtelser og ansvar med hensyn til blandt andet havmiljøforhold i forbindelse med skibstransporten i Grønland, herunder også inden for søterritoriet.

Det skal bemærkes, at den ovenstående afgrænsning alene omhandler afgrænsningen mellem råstofområdet og havmiljøområdet. Beskrivelsen forholder sig ikke til afgrænsningen mellem råstofområdet og andre områder, ligesom beskrivelsen heller ikke forholder sig til Grønlands Selvstyres aftalemæssige forhold.

Ved Selvstyrets overtagelse af råstofområdet, herunder råstofrelaterede havmiljøforhold, den 1. januar 2010, overtog Grønland den lovgivende og udøvende magt inden for råstofområdet. Regler, der var gældende for Grønland ved Selvstyrets overtagelse af kompetencen på råstofområdet den 1. januar 2010, og som ikke efterfølgende er blevet ændret eller ophævet af de grønlandske myndigheder, er fortsat gældende med de ændringer, der følger af selvstyreloven, indtil det vælges at ændre eller ophæve disse regler. Dette følger af selvstyrelovens § 28, som sikrer, at der ikke opstår et rets tomrum på de sagsområder, som Selvstyret overtager.

Afslutningsvist skal det bemærkes, at aktiviteter, der godkendes i henhold til råstoflovgivningen, vil blive sendt i høring hos den eller de myndigheder, der er ansvarlige for havmiljøet, p.t. Departementet for Selvstændighed, Natur, Miljø og Landbrug (NPANN), inden råstofmyndighederne træffer en endelig afgørelse.

Udover ovenstående omtale, vil der ikke i dette Inatsisartutlovforslag blive redegjort for reguleringen af råstofrelaterede havmiljøforhold, herunder platforme.

Til stk. 2

I stk. 2 understreges det, at beskyttelse af havmiljøet, herunder regeludstedelse, i visse tilfælde sker i henhold til miljøloven. Dette er tilfældet ved udledning i havet af stoffer direkte fra land, såsom spildevand fra en rørledning, der munder ud i havet, eller anden bortskaffelse fra land omfattet af miljøloven.

Til stk. 3

Bestemmelsen i stk. 3 er indsat i lovforslaget for at gøre det klart, at havmiljøet inden for søterritoriet er et grønlandsk anliggende, mens de danske myndigheder er ansvarlige for havmiljøet uden for søterritoriet. I stk. 3 gøres det således klart, at lovforslaget kun omfatter havområdet inden for søterritoriet. Området uden for søterritoriet er reguleret efter dansk lovgivning.

I langt de fleste tilfælde vil denne geografiske afgrænsning med tilstrækkelig tydelighed afgøre, hvorvidt det er det ene eller det andet regelsæt, der finder anvendelse ved en given hændelse. Dog kan det fx i tilfælde af grænseoverskridende forurening ske, at samme hændelse medfører forurening både inden for og uden for 3 sømilegrænsen. I sådanne tilfælde kan det vise sig nødvendigt at bringe begge regelsæt i anvendelse over for samme forureningshændelse, men inden for deres respektive geografisk afgrænsede anvendelsesområder.

Til kapitel 2

Til § 7

Definitionen af "olie" stammer fra MARPOL-konventionens bilag I, og er videreført uændret i nærværende lovforslag. Definitionen indebar ved sin indføjelse i den gældende landstingsforordning en udvidelse i forhold til definitionen i den tidligere gældende olieforureningslovs § 1, stk. 1, som kun omfattede de tunge olietyper. Når de internationale havforureningskonventioner har udvidet begrebet skyldes det, at også de lettere olier kan forvolde skader på kysterne og på havmiljøet, herunder på fuglelivet. "Olie" i lovforslagets forstand omfatter enhver blanding, der indeholder olie, herunder vand indeholdende olierester m.v.

Til § 8

Den foreslåede bestemmelse indeholder et generelt forbud mod udtømning af olie på grønlandsk søterritorium. Forbuddet sikrer ikke blot opfyldelse af kravene i MARPOL-konventionen, men går til dels videre og yder et højere beskyttelsesniveau, idet konventionen i visse tilfælde tillader udledning af begrænsede mængder olie, jf. konventionens bilag I.

Forbuddet gælder som udgangspunkt uanset om, der er tale om en bevidst/forsætlig udledning, eller om der er tale om et uheld m.v., jf. dog undtagelsesbestemmelserne i lovforslagets § 58. Hvis et skib fx støder på grund og dette fører til udsivning af olie, vil en sådan udsivning være omfattet af forbuddet mod udtømning af olie i § 8, og dermed også kunne sanktioneres med bøde, jf. § 62, medmindre udsivningen, eller eventuelt en del af udsivningen, falder ind under en af undtagelserne i § 58.

Til kapitel 3

Bestemmelserne i dette kapitel skal ses i sammenhæng med reglerne i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, skibes bygning og udstyr m.v., der i kapitel XXII indeholder en række regler om kontrol med skadelige, flydende stoffer i bulk. Disse regler gennemfører, ligesom reglerne i dette kapitel, dele af MARPOL-konventionens bilag II. Opdelingen mellem kapitel XXII og nærværende lovforslag afspejler den gældende ressortfordeling mellem myndighederne.

Til § 9

Til stk. 1

I stk. 1 defineres "flydende stoffer". Bestemmelsen sigter på opfyldelse af dele af MARPOL-konventionens bilag II. I forhold til den gældende landstingsforordning er det nu i 2. pkt. gjort klart, at vand ikke hører under definitionen "flydende stoffer". Denne ændring, og en tilknyttet ændring i § 10, stk. 1, er foretaget for at gøre det muligt at regulere ballastvand selvstændigt. Således har det hidtil, med hjemmel i den gældende landstingsforordnings § 10, været lovligt at udtømme rent ballastvand, hvorved forstås ballastvand, der ikke indeholder lastrester, olie eller lignende, og som har været ført i tanke, som alene anvendes til føring af ballastvand. Med de foreslåede ændringer indsnævres definitionen af flydende stoffer således, at vand, herunder ballastvand, fremover ikke vil være omfattet heraf. Ballastvand, der ikke indeholder rester af stoffer eller materialer, udover de naturligt forekommende stoffer i rent ballastvand såsom sedimenter, reguleres nu af reglerne i kapitel 6.

Til stk. 2

I et nyt stk. 2 er indsat en definition af "skadelige, flydende stoffer". Definitionen er hentet fra MARPOL-konventionens bilag II, og henviser til de stoffer, der til enhver tid er opregnet i den nedenfor omtalte IBC-kode som skadelige stoffer. Stoffer klassificeres som tilhørende en af kategorierne X, Y, Z eller OS, afhængig af deres farlighed. Kategorierne er beskrevet nærmere nedenfor i bemærkningerne til § 10, stk. 2. Herudover henviser begrebet til de stoffer, der måtte blive midlertidigt kategoriseret i henhold til § 10, stk. 2. Formålet med definitionen er primært at gøre det klart, hvilke stoffer, der allerede er klassificeret, og dermed også hvilke stoffer, der eventuelt vil skulle klassificeres efter § 10, stk. 2.

Skadelige, flydende stoffer udgør i praksis en undergruppe under ”flydende stoffer”, og forbuddet mod udtømmning af flydende stoffer i § 10, stk. 1, omfatter i overensstemmelse hermed også skadelige, flydende stoffer.

IBC-koden (International Bulk Chemical Code) er en international kode for konstruktion og udrustning af skibe, som fører skadelige kemikalier i bulk. IBC-koden blev vedtaget af IMO’s komité til beskyttelse af havmiljøet (MEPC) ved Res. MEPC.19(22). IBC-koden opdateres løbende i overensstemmelse med bestemmelserne i MARPOL-konventionens artikel 16 vedrørende ændringsprocedurer, der gælder for tillæg til et bilag til MARPOL-konventionen.

Omfattet af definitionen ”skadelige, flydende stoffer” er endvidere senere tilføjelser til IBC-koden i form af de lister over flydende stoffer, der optrykkes i IMO’s årlige dokument MEPC.2/Circular. Det sidstnævnte dokument tjener som midlertidigt register for flydende stoffer inden disses formelle optagelse i IBC-koden. Dokumentet består bl.a. af en liste over flydende stoffer, der midlertidigt er klassificeret af et MARPOL-konventionsland, jf. den fremgangsmåde, der er beskrevet i § 10, stk. 2, og bemærkningerne hertil.

Til § 10

Til stk. 1

Bestemmelsen i stk. 1 indeholder et generelt forbud mod udtømmning af flydende stoffer, som transporteres i bulk, uanset om disse er klassificerede eller ej. Forbuddet sigter først og fremmest mod udtømmning af skadelige, flydende stoffer, som i MARPOL-konventionen defineres som stoffer, der kan forårsage fare for den menneskelige sundhed, havets ressourcer og de rekreative værdier eller for anden retmæssig udnyttelse af havet. Omfattet af forbuddet er også vand såsom tankskyllevand og ballastvand, som indeholder rester af flydende stoffer.

Ligesom efter § 8, er det ikke et krav, at udtømmningen sker bevidst. Forbuddet gælder således enhver udtømmning, medmindre udtømmningen falder ind under en af undtagelserne i § 58. Der henvises i denne sammenhæng til bemærkningerne til § 8.

Til stk. 2

Stk. 2 er ny og pålægger Naalakkersuisut en pligt til midlertidigt at klassificere flydende stoffer, såfremt disse ønskes transporteret til eller fra en grønlandsk havn, og stofferne ikke allerede er klassificerede efter IBC-koden. Klassificeringen vil skulle ske i overensstemmelse med MARPOL-konventionens bilag II, der indeholder detaljerede regler for, hvilken af kategorierne X, Y, Z eller OS et givet stof tilhører. De fire kategorier er:

1) Kategori X: skadelige, flydende stoffer, som, hvis de blev udtømt i havet ved tankrensning eller ved udtømmning af ballast, ville frembyde stor fare enten for havenes ressourcer eller den menneskelige sundhed, og derfor berettiger til et forbud mod udtømmning i havet.

2) Kategori Y: skadelige, flydende stoffer, som, hvis de blev udtømt i havet ved tankrensning eller ved udtømning af ballast, ville frembyde fare enten for havenes ressourcer eller den menneskelige sundhed eller ville volde skade på havenes rekreative værdier eller være til gene for anden retmæssig udnyttelse af havet, og derfor berettiger til begrænsninger i metoden og mængden af udtømning i havet.

3) Kategori Z: skadelige, flydende stoffer, som, hvis de blev udtømt i havet ved tankrensning eller ved udtømning af ballast, ville frembyde en mindre fare enten for havenes ressourcer eller den menneskelige sundhed, og derfor berettiger til mindre restriktioner for metoden og mængden af udtømning i havet.

4) Andre stoffer: stoffer anført som OS (Other Substances) i kolonnen med forureningskategorier i kapitel 18 i IBC-koden, som er vurderet til at falde uden for kategori X, Y eller Z, fordi de ikke på nuværende tidspunkt anses for at udgøre en risiko for havets ressourcer, den menneskelige sundhed, havenes rekreative værdier eller for at være til gene for anden retmæssig udnyttelse af havet, hvis de blev udtømt i havet ved tankrensning eller ved udtømning af ballast.

Som det fremgår af stk. 1 og bemærkningerne hertil, er det på grønlandsk søterritorium forbudt at udtømme flydende stoffer, som transporteres i bulk, uanset disses eventuelle klassifikation. Klassifikationen af stoffer efter nærværende lovforslag er dermed primært relevant i forhold til Naalakkersuisuts pligt til midlertidigt at klassificere stoffer.

Klassifikationen er dog også relevant i forhold til det nye forbud mod transport af uklassificerede stoffer i stk. 2, 3. pkt. Transportforbuddet omfatter, udover sådanne uklassificerede stoffer, ligeledes vand såsom tankskyllevand eller ballastvand indeholdende rester af uklassificerede stoffer.

I de tilfælde hvor Naalakkersuisut måtte tage initiativ til en midlertidig klassifikation, skal Naalakkersuisut senest 30 dage efter, at aftale herom er indgået med det eller de øvrige berørte lande, underrette IMO's sekretariat med detaljerede oplysninger vedrørende stoffet og den midlertidige vurdering.

MARPOL-konventionens bilag II indeholder en række yderligere regler om skadelige flydende stoffer, der stiller krav vedrørende tankrensning, udtømning af ballastvand indeholdende skadelige, flydende stoffer og brug af rensmidler. Disse regler er ikke medtaget i nærværende lovforslag, da de primært knytter sig til adgangen til at udtømme vand indeholdende rester af skadelige flydende stoffer. Sådant udtømning må imidlertid ikke finde sted inden for det grønlandske søterritorium, hvilket er reflekteret i det generelle forbud mod udtømning af flydende stoffer i stk. 1, som også omfatter tankskyllevand indeholdende rester af skadelige flydende stoffer. Endvidere er reglerne ikke medtaget på grund af den begrænsede adgang til modtagefaciliteter i grønlandske havne, der ellers ville kunne modtage vand indeholdende rester af skadelige, flydende stoffer. Såfremt der i fremtiden måtte opstå behov for gennemførelse af visse af disse regler, vil Naalakkersuisut kunne benytte bemyndigelsesbestemmelsen i stk. 4 til at udstede en bekendtgørelse indeholdende disse regler.

Til stk. 3

Bestemmelsen i stk. 3 giver Naalakkersuisut adgang til at fastsætte nærmere regler om klassifikation af flydende stoffer, der transporteres i bulk, og til at udfærdige en fortegnelse over sådanne stoffer. Udarbejdes sådanne regler, vil de blive udformet i overensstemmelse med eventuelt tilsvarende regler gældende udenfor det grønlandske søterritorium.

Til stk. 4

Stk. 4 giver Naalakkersuisut bemyndigelse til at udstede nærmere regler om losning og udtømning af tankskyllevand og om kontrol hermed, samt regler om udpegning og bemyndigelse af kontrolpersonale.

Såfremt der opstår behov for, at Naalakkersuisut gør anvendelse af bemyndigelsen i stk. 4, er det forventningen, at regler om udtømning og losning, jf. stk. 4, vil blive fastsat i en bekendtgørelse sammen med regler om klassifikation af flydende stoffer, der transporteres i bulk, jf. stk. 3.

Til kapitel 4

Til § 11

Til stk. 1

I stk. 1 er det nu præciseret, at overbordkastning af skadelige stoffer, der transporteres i emballeret form, ikke må finde sted inden for det grønlandske søterritorium. Denne præcisering stemmer overens med lovforslagets øvrige regler, herunder forbuddet mod udtømning af affald i § 20 og dumpningsforbuddet i § 22.

Endvidere er det anført i stk. 1, 2. pkt., at der skal træffes passende foranstaltninger for at undgå overbordskylning af emballerede stoffer, der måtte være sivet ud. Dette krav gælder, i overensstemmelse med undtagelsesbestemmelsen i § 58, kun såfremt gennemførelsen af sådanne foranstaltninger ikke vil forringe sikkerheden for skibet og de ombordværende.

Til stk. 2

Det tidligere stk. 1, der nu er gengivet i stk. 2, bemyndiger Naalakkersuisut til at udstede nærmere regler om skadelige stoffer og materialer i emballeret form, containere m.v. og giver bl.a. mulighed for at gennemføre bestemmelser fra MARPOL-konventionens bilag III. Ved skadelige stoffer forstås stoffer, der er identificeret som forurenende for havmiljøet (marine pollutants) i den internationale maritime farligt gods-kode (the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-koden), som udstedes af FN's Søfartsorganisation (IMO), eller som er at betegne som skadelige i henhold til en række nærmere bestemte kriterier i et appendiks til MARPOL's bilag III. På nuværende tidspunkt er der fastsat detaljerede regler om skadelige stoffer i emballeret form i Meddelelser D fra Søfartsstyrelsen (teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart), jf. bekendtgørelse nr. 556 af 26. maj 2011. Disse regler udgør sammen med tilføjelsen af det nye stk. 1, som er beskrevet ovenfor, på nuværende tidspunkt implementeringen af MARPOL-konventionens bilag III.

Bemyndigelsen udgør derfor primært en fremtidssikring, såfremt der senere skulle vise sig behov for, med hjemmel i havmiljølovgivningen, at fastsætte nærmere regler om skadelige stoffer i emballeret form.

Af hensyn til områdets internationale karakter og nærværende lovforslags sammenhæng **med** lovgivningen udenfor 3 sømil forventes det, at man ved udarbejdelse af eventuelle fremtidige bekendtgørelser lægger sig tæt op ad de uden for 3 sømil gældende regelsæt.

Til kapitel 5

Til § 12

Bestemmelsen i § 12, der er videreført uændret fra den gældende landstingsforordning, giver bl.a. mulighed for at fastsætte regler om klassificering og udtømning af faste stoffer, der transporteres i bulk. På nuværende tidspunkt er behovet for bestemmelsen i § 12 begrænset, idet fastsættelse af regler om udtømning af faste stoffer, der transporteres i bulk i praksis i vidt omfang vil være håndteret af lovforslagets regler om dumpning og om håndtering af affald. § 22 indeholder således et generelt forbud mod dumpning, herunder dumpning af en last eller dele heraf. Endvidere medfører forbuddet mod udtømning af affald i § 20, sammen med definitionen af affald i det foreslåede bilag 2, en yderligere indskrænkning i behovet for særskilt at regulere udtømning af faste stoffer, som transporteres i bulk. I henhold til bilag 2 er lastrester, herunder faste stoffer, at betragte som affald, og således omfattet af forbuddet i § 20.

Affaldsdefinitionen i det nye bilag 2 til loven afspejler en række ændringer til MARPOL-konventionens bilag V. MARPOL-konventionen er nærmere omtalt i de almindelige bemærkninger, afsnit 7.2.1, mens konventionens bilag V er nærmere omtalt i bemærkningerne til § 20.

Til kapitel 6

Kapitel 6, der gennemfører dele af ballastvandkonventionen, stiller detaljerede krav til håndtering af ballastvand. I modsætning hertil, stiller den gældende landstingsforordning ikke krav til håndteringen af ballastvand, udover visse krav i forhold til forurenede ballastvand, der er blandet med last- eller olierester m.v.

Formålet med de nye regler i kapitel 6 er at forhindre, formindske og kontrollere overførslen af skadelige vandorganismer og patogener, såkaldt invasive arter, ved hjælp af kontrol og behandling af skibes ballastvand og sedimenter.

Ved invasive arter forstås vandorganismer, herunder sygdomsfremkaldende organismer (patogener), der, såfremt de udledes eller på anden måde introduceres i et givet vandområde, herunder åbent hav, fjorde, flodmundinger, og ferskvandsløb, kan forårsage skade på miljø, menneskers sundhed eller ejendom, forringe den biologiske mangfoldighed eller forstyrre anden retmæssig brug af havet.

De dele af ballastvandkonventionen, der vedrører søfartsforhold, implementeres af Erhvervs- og Vækstministeriet (Søfartsstyrelsen) via eksisterende lovgivning.

Det foreslås, at lovteksten kommer til at indeholde de centrale regler vedrørende håndtering af ballastvand og sedimenter, suppleret af mere detaljerede og tekniske betonedede bestemmelser i det nye bilag 1 til loven. Bilag 1 angiver således fra hvilket tidspunkt et skib skal overholde de forskellige ballastvandreger, samt en nærmere beskrivelse af, hvad der forstås ved henholdsvis ”behandlingsstandarden” og ”udskiftningsstandarden” for håndtering af ballastvand.

I bilag 1, afsnit A opregnes en række definitioner, som er relevante for forståelsen af kravene i bilag 1. Fx defineres det, hvordan det fastlægges, hvornår et skib er ”bygget”. Skibets byggetidspunkt er således afgørende for, hvornår et skib skal overholde de forskellige standarder for udskiftning henholdsvis behandling af ballastvand.

I afsnit B gøres det således klart, fra hvornår et skib vil skulle overholde standarder for udskiftning henholdsvis behandling af ballastvand. Indfasningen er forholdsvis simpel og tager udgangspunkt i, om skibet er bygget før eller efter konventionens ikrafttræden.

I modsætning hertil er de oprindelige indfasningsregler i selve konventionen ganske detaljerede. De er baseret på, hvornår et skib er bygget, og hvor stort skibet er. Da hovedparten af konventionens indfasningsregler er forældede, forventes det imidlertid, at disse indfasningsregler vil blive ændret væsentligt så snart konventionen træder i kraft og dermed kan ajourføres. FN’s Søfartsorganisations Generalforsamling vedtog således på sit 28. møde, den 4. december 2013, en anbefaling indeholdende en ajourføring og forenkling af indfasningsreglerne i konventionen. For at fremtidssikre lovforslaget tager indfasningsreglerne i afsnit B højde for denne anbefaling, som forventes at blive fulgt når konventionen træder i kraft.

Samtidig skal det bemærkes, at det fremgår af lovforslagets § 71, stk. 3, at kravene til håndtering af ballastvand og sedimenter her i kapitel 6 og i bilag 1, samt i eventuelle bekendtgørelser, først træder i kraft 3 år efter lovforslagets ikrafttræden. Hermed gives de berørte parter et passende varsel i forhold til de potentielt omkostningstunge regler om behandling af ballastvand, ligesom det sikres, at de grønlandske ballastvandreger ikke træder i kraft før ballastvandkonventionens ikrafttræden den 8. september 2017. Det skal dog understreges, at grønlandske og danske skibe, der sejler til og fra Grønland, vil være omfattet af den danske ballastvandbekendtgørelse og eventuelt af andre landes ballastvandreger ved sejlads uden for grønlandske havområder, hvorfor denne overgangsordning ikke garanterer, at disse skibe kan vente 3 år inden de skal overholde konventionen. Der henvises til bemærkningerne til § 71, stk. 3, for en nærmere omtale af denne overgangsordning.

I afsnit C beskrives behandlingsstandarder. Denne standard er en af de helt centrale dele af ballastvandkonventionen. Behandlingsstandarder kræver, at indholdet af en række forskellige levende organismer er bragt ned under nærmere fastsatte grænseværdier. Grænseværdierne er fastsat ud fra videnskabelige vurderinger af, hvor rent ballastvandet skal være, for at sikre, at

overførsel af invasive arter undgås. Grænseværdierne er dog samtidig udtryk for et kompromis, der bl.a. er baseret på, hvad der er teknisk muligt. Standarden angiver dels grænseværdier for organismer af forskellig størrelse, dels grænseværdier for en række sygdomsfremkaldende bakterier.

I afsnit D beskrives standarden for udskiftning af ballastvand. Afsnit D indeholder både et krav om, hvor meget vand der skal udskiftes, og et krav om, hvor langt fra kysten udskiftningen skal finde sted.

Endelig henvises der i afsnit B og D til to af retningslinjerne til ballastvandkonventionen, nærmere bestemt retningslinjerne G4 og G6. Disse henvisninger gør det klart, at behandling og udskiftning af ballastvand bør ske under hensyntagen til disse retningslinjer. Formålet med retningslinjerne til konventionen er at hjælpe regeringer, relevante myndigheder, skibsførere, redere, ejere og havnemyndigheder samt andre berørte parter med at overholde konventionens regler. Det er valgt at henvide til disse to retningslinjer, da de er særligt relevante for anvendelsen af bilag 1. Det bemærkes, at udover disse to retningslinjer, vil der ligeledes kunne søges mere generel vejledning i de øvrige 13 retningslinjer til konventionen.

Retningslinje G4 omhandler håndtering af ballastvand og sedimenter mere generelt, og er inddelt i to hoveddele. I del A, benævnt "Retningslinjer for håndtering af ballastvand", gives der vejledning i de generelle principper for håndtering af ballastvand, som vil kunne hjælpe berørte parter med at overholde lovforslagets krav til håndtering af ballastvand og sedimenter. Del A indeholder fx vejledning vedrørende håndtering af sedimenter. I del B, benævnt "Retningslinjer for udarbejdelsen af planer for håndtering af ballastvand", gives der vejledning i struktur og indhold af planer for håndtering af ballastvand. I nærværende sammenhæng er primært del A af interesse, idet planer for håndtering af ballastvand primært falder under Søfartsstyrelsens ressort.

Retningslinje G6 omhandler udskiftning af ballastvand, og beskriver bl.a. de forskellige metoder, der kan anvendes ved udskiftning af ballastvand - nærmere bestemt sekvensmetoden, gennemstrømningsmetoden, og fortyndingsmetoden. Ligesom G4, indeholder G6 vejledning, der primært vedrører spørgsmål, som hører under Søfartsstyrelsens ressort. Således indeholder G6 en omfattende omtale af sikkerhed og ballastvandudskiftning.

I § 15, stk. 2, bemyndiges Naalakkersuisut til, hvor nødvendigt, at fastsætte mere detaljerede regler for håndtering af ballastvand. Det bemærkes endeligt, at bl.a. regler om udpegning af udskiftningsområder, regler om prøvetagning og om godkendelse af ballastvandbehandlingsanlæg, ikke er medtaget i nærværende lovforslag, da behovet for sådanne bestemmelser i Grønland vurderes at være yderst begrænset.

For en overordnet beskrivelse af ballastvandkonventionen, henvises der til de almindelige bemærkninger, afsnit 7.2.3.

Til § 13

Til stk. 1

Stk. 1 definerer ballastvand som vand i et skibs ballastvandtanke, der tages om bord på et skib for at regulere skibets trim, slagside, dybgang, stabilitet eller spændinger. De suspenderede stoffer, der er i vandet, er også omfattet af reglerne om håndtering af ballastvand. Ved suspenderede stoffer forstås partikler, der enten flyder på eller svæver i vand, herunder partikler, der er blevet gensuspenderet, fx i forbindelse med skylning af ballastvandtanke. Ved sedimenter forstås bundfald af suspenderede stoffer fra et skibs ballastvand. Definitionerne af ballastvand og sedimenter svarer til definitionerne, der er indeholdt i ballastvandkonventionen.

Tages vand om bord af flere grunde, vil det stadig være at betragte som ballastvand, hvis en af disse grunde er regulering af skibets trim, slagside, dybgang, stabilitet eller spændinger. Således vil vand, der tages om bord på et skib både som ballastvand og med henblik på fx rensning eller kølning af en fiskelast, være omfattet af begrebet ballastvand, og dermed af konventionens krav. Er vandet derimod ikke nødvendigt til stabilisering m.v. af skibet, men tages dette alene om bord med henblik på rensning eller kølning af lasten, vil det ikke være omfattet.

Til stk. 2

Stk. 2 definerer sedimenter. Efterhånden som suspenderede stoffer bundfældes, bliver de til sedimenter. Sedimenter er nærmere reguleret i § 16.

Til stk. 3

Stk. 3, definerer ”et typegodkendt anlæg” som et anlæg til behandling af ballastvand, der er typegodkendt af en myndighed eller virksomhed i overensstemmelse med konventionens krav. Behandlingen har til formål at bringe antallet af levende organismer i det udtømte vand ned under de grænseværdier, der er fastsat i det nye bilag 1 til loven, inden ballastvandet udtømmes. Det er en forudsætning, at virksomheden eller myndigheden er udpeget af en stat, der har tiltrådt konventionen.

Det bemærkes, at Grønland ikke har intentioner om at foretage typegodkendelse af ballastvandbehandlingsanlæg. Af samme grund indeholder lovforslaget ikke regler herom. I overensstemmelse med polarkodens del II-B, retningslinje 4.2, skal opmærksomheden dog henledes på behovet for at sikre, at det valgte ballastvandbehandlingsanlæg fungerer tilfredsstillende under de særlige forhold i havet omkring Grønland, herunder at dets typegodkendelse viser, at anlægget er i stand til at rense effektivt i det koldere klima.

Til § 14

§ 14 indeholder en nærmere afgrænsning af kapitel 6's anvendelsesområde, som supplerer den generelle afgrænsning af lovforslagets anvendelsesområde i § 2.

Til stk. 1

§ 14, stk. 1, nr. 1 og 2 understreger, at skibe, der enten ikke er konstrueret til at anvende ballastvand, eller anvender permanent ballastvand i forseglede tanke, falder uden for kapitel 6's anvendelsesområde.

Undtagelserne gælder kun så længe sådanne skibe aldrig optager og udleder ballastvand.

Af stk. 1, nr. 3 fremgår det, at skibe, der ikke opererer i andre staters havområder, dvs. skibe, der alene opererer på søterritoriet, på kontinentalsokkelområdet, i den eksklusive økonomiske zone og på åbent hav, ikke er omfattet af kapitel 6. Det er uden betydning, om et skib bevæger sig inden for et, flere eller alle de nævnte områder. Havet, som omgiver Grønland udgør i denne sammenhæng én stats hav, selvom der er en intern kompetencefordeling mellem Danmark og Grønland.

Som eksempler på bestemmelsens anvendelsesområde kan nævnes ballastvandbenyttende fiskeskibe, som fra Grønland sejler ud til fiskepladser på åbent hav og tilbage igen, samt supply-skibe, der fra Grønland servicerer platforme på kontinentalsoklen eller i EEZ'en.

Et skib, der kommer fra et andet lands havområder, vil derimod først skulle udtømme alt ballastvand og rense alle ballastvandtanke for sedimenter under overholdelse af reglerne i kapitel 6 og eventuelle regler fastsat i medfør heraf, før det kan påberåbe sig undtagelsen i § 14, stk. 1, nr. 3.

Selvom lovforslaget i geografisk forstand alene gælder på søterritoriet, må det forventes, at § 14, stk. 1, nr. 3, har en vis indirekte virkning på aktiviteter, der finder sted uden for søterritoriet, idet visse skibe, for at undgå at blive omfattet af kravene i kapitel 6, muligvis vil vælge at indskrænke deres sejlads til de i nr. 3 nævnte områder, såfremt dette er muligt.

I § 14, stk. 1, nr. 4, 1. pkt., undtages skibe under 50 meter, som har en maksimal ballastvandkapacitet på 8 kubikmeter, såfremt der enten er tale om fritids- eller konkurrenceskibe, eller skibe, der anvendes til efterforskning og redning (search and rescue). Af stk. 1, nr. 4, 2. pkt., fremgår det dog også, at skibe omfattet af stk. 1, nr. 4, 1. pkt., så vidt muligt skal efterleve de til enhver tid gældende krav til håndtering af ballastvand og sedimenter. Bestemmelsen har karakter af en henstilling, og manglende efterlevelse er således ikke sanktioneret.

Til stk. 2

I stk. 2 er der anført en indskrænkning, som finder anvendelse for alle skibe omfattet af lovforslaget. Således vil skibe, der alene optager og udtømmer ballastvand på samme sted, ikke skulle foretage hverken udskiftning eller behandling heraf.

Med begrebet "samme sted" tænkes fx på en enkelt havn eller andet tilsvarende afgrænset område såsom en ankerplads eller området omkring en enkelt platform. Derimod vil fx to eller flere platforme, der befinder sig mere end nogle få km fra hinanden, ikke udgøre "samme sted". På samme vis vil to forskellige havne ikke kunne siges at udgøre "samme sted". Derimod vil en havn og en dertil hørende ankerplads godt kunne betragtes som "samme sted" i § 14, stk. 2's forstand.

Det er efter stk. 2 et krav, at det ballastvand, som ønskes udtømt, ikke er blandet med ballastvand, der stammer fra andre områder. Ved ”andre områder” forstås områder, der ikke kan betegnes som hørende til ”samme sted”. Det kan, jf. ovenstående eksempler, fx dreje sig om en anden havn eller en platform, der befinder sig mere end nogle få km væk.

Til § 15

Til stk. 1

Det foreslås i § 15, stk. 1, 1. pkt., at skibe omfattet af kapitel 6 fremover kun må udtømme ballastvand i overensstemmelse med reglerne i kapitel 6, behandlings- og udskiftningsstandarderne og indfasningsordningen angivet i det nye bilag 1 til loven, samt eventuelle regler fastsat i medfør af kapitel 6. Bilag 1 er omtalt nærmere ovenfor i de indledende bemærkninger til kapitel 6.

Endvidere foreslås det i § 15, stk. 1, 2. pkt. at indføre et krav om, at behandling af ballastvand skal ske ved anvendelse af et funktionsdygtigt og godkendt anlæg. Herved understreges det, at anvendelse af et godkendt anlæg, som viser sig at være defekt, vil udgøre en overtrædelse af reglerne for udtømning af ballastvand. De almindelige principper i § 11 i kriminallov for Grønland finder anvendelse ved vurderingen af, om der kan pålægges bødesanktion. Det vil sige, at der som minimum kræves simpel uagtsomhed, førend der kan pålægges bøde.

Ved ”godkendt anlæg” forstås et anlæg, der er godkendt af de relevante nationale myndigheder i et konventionsland. Anlæg, der anvender aktive stoffer, skal ligeledes godkendes af FN’s Søfartsorganisation, for så vidt angår anlæggets brug af aktive stoffer. Ved ”konventionsland” forstås et land, der er part til konventionen. Med begrebet ”internationalt fastsatte behandlingsstandarder” forstås grænseværdierne for indhold af levende organismer i behandlet ballastvand, som udtømmes i havet. Disse standarder er fastsat i det nye bilag 1 til loven og svarer til kravene i ballastvandkonventionen.

Det bemærkes, at ballastvandkonventionens regler ikke ændrer på forpligtelser, der måtte følge af anden lovgivning. Det forhold, at et skib lever op til konventionens krav, fritager således ikke skibet fra evt. at gennemføre nødvendige miljøundersøgelser, konsekvensvurderinger m.v., som måtte være pålagt efter anden lovgivning.

Til stk. 2

Det foreslås, at der i stk. 2 indsættes en bemyndigelse for Naalakkersuisut til at fastsætte nærmere regler om håndtering af ballastvand. Der kan bl.a. fastsættes regler om, hvor og hvornår et skib må udtømme ballastvand og om, hvordan udtømningen skal foregå. Behovet for sådanne regler vurderes dog på nuværende tidspunkt at være begrænset, idet kapitel 6 og det foreslåede bilag 1 tilsammen medfører en forholdsvis detaljeret regulering af ballastvand i selve lovforslaget.

Til stk. 3

I henhold til stk. 3 kan Naalakkersuisut fastsætte nærmere regler om kontrol, herunder prøvetagning og om gebyrfinansiering af myndighedernes udgifter i forbindelse med sådan kontrol.

På nuværende tidspunkt arbejdes der stadig med den tekniske udvikling af både prøvetagnings- og analysemetoder, samtidig med, at FN's Søfartsorganisation anbefaler, at der indføres en overgangsfase på 2-3 år fra konventionens ikrafttræden, hvor prøvetagning ikke kan medføre tilbageholdelse af skibe. Eventuel fastsættelse af regler herom kan derfor tidligst ske, når der er opnået international konsensus omkring disse metoder, og når det ligger endelig fast, hvornår prøvetagning kan medføre tilbageholdelse.

Stk. 3, vil ikke blive anvendt til at fastsætte regler om kontrol af skibes planer, journaler og certifikater for håndtering af ballastvand. Grunden hertil skal søges i ikraftsættelsen af den danske lov om sikkerhed til søs ved anordning nr. 607 af 25. juni 2001. Baggrunden herfor var, at Danmark i 1998 med vedtagelse af lov om sikkerhed til søs præciserede grænsefladen mellem den danske lov om beskyttelse af havmiljøet (havmiljøloven) og lov om sikkerhed til søs, hvorefter krav til selve skibet og dets administration reguleres i lov om sikkerhed til søs, mens udledningskriterier m.v. fortsat reguleres af havmiljøloven. Skibssiden blev således i praksis den generelle administrative skillelinje mellem de to lovgivningsområder. Samtidig med vedtagelsen ophævede man en række bestemmelser om fx olie-, last- og affaldsjournaler i den danske havmiljølov og overførte dem til lov om sikkerhed til søs. Som en konsekvens heraf, ophævedes ligeledes en række bestemmelser i den gældende landstingsforordning omhandlende bl.a. skibes oliejournaler og journaler for skadelige flydende stoffer (lastjournaler).

I overensstemmelse med denne præcisering i grænsefladen, der således også er lagt til grund i forholdet mellem lov om sikkerhed til søs og havmiljølovgivningen i Grønland, er det Søfartsstyrelsen, der, via deres eksisterende lovgivning, implementerer ballastvandkonventionens regler om certifikater, planer og journaler for rigsfællesskabet som helhed. Søfartsstyrelsen vil under deres inspektion af skibe fremover, som en del af havnestatskontrollen, undersøge om disse medbringer gyldige og korrekt udfyldte planer, journaler og certifikater.

Til stk. 4

Da der ikke planlægges tilsidesat ressourcer til opbygning af den ekspertise, der kræves ved behandling af komplicerede dispensationsansøgninger, foreslås det i stedet i § 15, stk. 4, at Naalakkersuisut kan tilslutte sig dispensationer fra kravene om behandling af ballastvand, der udarbejdes i andre lande. Herved gives dispensationer udarbejdet af udenlandske myndigheder virkning for det grønlandske søterritorium. Denne model er fundet hensigtsmæssig, idet sådanne dispensationer under alle omstændigheder vil skulle tage stilling til forholdene både i sådanne andre lande og i Grønland. Det er en forudsætning for tilslutning til dispensationer udarbejdet af andre lande, at disse indeholder en risikovurdering for hver havn omfattet af dispensationsansøgningen, det vil sige både udenlandske og grønlandske havne. Det er endvidere et krav, at risikovurderinger for grønlandske havne er af samme omfang og kvalitet som for udenlandske havne.

I § 15, stk. 4, 2. pkt., gives der adgang til at føje yderligere vilkår til sådanne dispensationer.

Bestemmelsen har primært til formål at give de grønlandske myndigheder mulighed for at reagere på eventuelle mangler ved udenlandsk udarbejdede dispensationer, herunder ikke mindst mangler i risikovurderinger for grønlandske og udenlandske havne omfattet af

dispensationen. Bestemmelsen er bl.a. fundet nødvendig, da der i visse tilfælde kan være risiko for overflytning af invasive arter fra et fremmed land til Grønland, mens en sådan risiko ikke nødvendigvis er til stede i modsat retning. Med bestemmelsen sikres det altså bl.a., at myndighederne kan tilføje krav til en dispensation, hvis dette er nødvendigt for at tage vare om en risiko, der kun berører Grønland, men ikke et andet land omfattet af dispensationen. Bestemmelsen i stk. 4, 2. pkt., er dog ikke begrænset til at udbedre egentlige mangler, men kan mere generelt benyttes til at føje vilkår til en dispensation, som efter de grønlandske myndighedernes skøn er relevante.

Endvidere gives der i § 15, stk. 4, 3. pkt., mulighed for at kræve, at ansøgeren for egen regning får foretaget uvildig vurdering af en dispensation udarbejdet af et andet land. Denne bestemmelse har ligesom § 15, stk. 4, 2. pkt., til formål at sikre, at dispensationer også tager tilstrækkeligt hensyn til beskyttelsen af miljøet i Grønland. En sådan uvildig undersøgelse vil skulle tage udgangspunkt i konventionens retningslinjer og krav, herunder især retningslinje G7, der bl.a. indeholder vejledning og information om risikovurderingsprincipper og metoder, databehov og vejledning om anvendelsen af risikovurderingsmetoder.

Til § 16

Til stk. 1

§ 16, stk. 1, medfører et totalt forbud mod dumpning eller udtømmning af sedimenter i havet, på linje med bl.a. det generelle dumpningsforbud i § 22. Det er dog fundet nødvendigt at fastsætte en separat regel om, at sedimenter ikke må bortskaffes i havet af to grunde. Først og fremmest gøres det herved klart, at sedimenter fra skibes ballastvandtanke ikke falder ind under begrebet ”optaget havbundsmateriale”, og derfor ikke kan tillades dumpet i henhold til reglerne i kapitel 10. Da sedimenter imidlertid ikke blot ville kunne dumpes som fast stof, men også kunne gensuspenderes og skylles ud, tjener bestemmelsen samtidig det formål at gøre det klart, at bortskaffelse i havet af sedimenter fra skibes ballastvandtanke, er forbudt, uanset om der er tale om dumpning eller udtømmning.

Mens al bortskaffelse af sedimenter således som udgangspunkt er omfattet af forbuddet i § 16, gælder dette dog ikke hvor ballastvand indeholdende gensuspenderede sedimenter udtømmes, så længe det ved udtømmningen sikres, at den for skibet gældende udskiftnings- eller behandlingsstandard i det nye bilag 1 til loven bliver overholdt.

Endelig bemærkes det, at det ligeledes følger af bestemmelsen i stk. 1, at såfremt der er behov for at fjerne sedimenter fra ballastvandtanke, skal dette foregå, således at der ikke er risiko for, at sedimenter eller rester heraf kommer i kontakt med havmiljøet.

Til stk. 2

I stk. 2 bemyndiges Naalakkersuisut til at fastsætte nærmere regler om håndtering af sedimenter fra skibes ballastvandtanke. Bestemmelsen udgør primært en fremtidssikring af lovforslaget, som gør det muligt at fastsætte nærmere regler for, hvordan sedimenter bør

håndteres, med henblik på at minimere risikoen for introduktion af invasive arter som resultat af håndtering af sådanne sedimenter.

Til § 17

I § 17 gøres det klart, at håndtering af ballastvand ligeledes kan overlades til en modtagefacilitet, fx ved aflevering af ballastvand til ballastvandbehandlingsanlæg, der befinder sig på land, på et andet skib, m.v. Det er en forudsætning, at et sådant anlæg overholder konventionens krav, herunder at det behandler ballastvandet i overensstemmelse med standarderne i det nye bilag 1 til loven. Naalakkersuisut kan fastsætte nærmere regler om modtagefaciliteter for ballastvand, jf. § 21.

Til kapitel 7

Til § 18

Til stk. 1

I § 18, stk. 1, er nu indsat definitioner af kloakspildevand. Dette er gjort for at differentiere mellem denne type spildevand, og gråt spildevand som defineret i stk. 2.

Til stk. 2

I stk. 2 er nu indsat definitioner af gråt spildevand. Ligesom definitionen i stk. 1, er dette gjort for at differentiere mellem kloakspildevand og gråt spildevand.

Til stk. 3

§ 18, stk. 3, er udvidet i forhold til den tilsvarende bestemmelse i den gældende landstingsforordnings § 16, og giver nu mulighed for at fastsætte regler om ikke blot kloakspildevand, men spildevand generelt. Som det fremgår af § 18, stk. 3, medfører dette bl.a., at gråt spildevand nu også kan reguleres. Der er dog ikke på nuværende tidspunkt konkrete planer om at regulere gråt spildevand, eller andre nye typer af spildevand, hvorfor udvidelsen af § 18, stk. 3, primært har karakter af en fremtidssikring af lovforslaget.

Stk. 3 giver bl.a. adgang til at indføre egentlige forbud mod udtømning af forskellige typer spildevand. Sådanne forbud kan gælde hele søterritoriet, eller inden for nærmere afgrænsede områder såsom bugter, fjorde, havne m.v., jf. § 59.

Bestemmelsens anvendelsesområde er således ganske bredt, og § 18, stk. 3, vil bl.a. kunne anvendes til at gennemføre de dele af forbuddet mod udtømning af spildevand i MARPOL-konventionens bilag IV, som ikke allerede er gennemført i grønlandsk ret eller påtænkes gennemført med dette lovforslag.

Bestemmelsen i § 18, stk. 3 vil også kunne anvendes til at fastsætte regler om udledning af kloakspildevand fra skibe, der ellers falder uden for forbuddet i § 19, stk. 1, eller er omfattet af undtagelsesbestemmelsen i § 19, stk. 2, 1. pkt. Naalakkersuisut vil for disse skibe kunne stille vilkår til

udledningen, og vil ligeledes kunne fastsætte regler om helt eller delvist forbud mod udledning af kloakspildevand fra disse skibe.

Vedrørende reguleringen af kloakspildevand bemærkes det generelt, at såfremt der sker sammenblanding af kloakspildevand og andet spildevand eller affald, som er underlagt andre udledningskrav, finder de strengeste udledningskrav anvendelse på det sammenblandede spildevand. Strengere udledningskrav kan med andre ord ikke omgås ved at fx at blande olieholdigt spildevand med kloakspildevand med henblik på at udlede dette under de mere lempelige krav til kloakspildevand.

Det bør endvidere understreges, at kapitel 7 ikke finder anvendelse på spildevand, der stammer fra land, jf. lovforslagets § 6, stk. 2, og bemærkningerne hertil. Sådant spildevand vil dog som minimum blive fanget af dumpningsforbuddet i lovforslagets § 22, jf. bemærkningerne til § 22 og især § 4, stk. 2.

Til § 19

§ 19 er en nyskabelse, som har til formål at begrænse forureningen fra den stadig tiltagende skibstrafik, herunder sejlads med krydstogtskibe, i grønlandske farvande.

Til stk. 1

Bestemmelsen i stk. 1 forbyder udledning af urensset kloakspildevand på søterritoriet. Forbuddet omfatter skibe over 400BRT såvel som skibe under 400BRT, der er godkendt til befordring af mere end 50 personer.

Til stk. 2

I stk. 2, 1. pkt., undtages fiskeskibe under 75BRT og fritidsfartøjer dog fra forbuddet i stk. 1. Grænsen for fiskeskibe er fastsat i overensstemmelse med disse skibes adgang til at fiske inden for henholdsvis uden for søterritoriet, jf. bekendtgørelse nr. 1 af 2. februar 2012 om licens og kvoter til fiskeri. Denne undtagelse vil dog kunne indskrænkes eller helt ophæves ved fastsættelse af regler i medfør af § 18, stk. 3, såfremt der måtte opstå et ønske herom.

Af stk. 2, 2. pkt. fremgår det, at forbuddet i stk. 1 heller ikke omfatter udtømning af kloakspildevand, der sker under anvendelse af et anlæg til behandling af kloakspildevand godkendt i overensstemmelse med MARPOL-konventionens bilag IV. Dette forudsætter dog, at spildevandet ved udløbet fra anlægget ikke frembringer synlige spor i havet.

Til stk. 3

I stk. 3 åbnes der op for, at skibe omfattet af stk. 1 kan meddeles tilladelse til udledning af urensset kloakspildevand. Idéen er således ikke fuldstændigt at forbyde udledning af urensset kloakspildevand, men at give myndighederne mulighed for at bestemme, i hvilket omfang og på hvilke vilkår udledning af kloakspildevand kan accepteres.

I lovteksten nævnes som eksempel på situationer, hvor der kan gives tilladelse til udledning på søterritoriet, skibe som ikke regelmæssigt forlader søterritoriet. Dette eksempel skal ikke læses som en begrænsning af adgangen til at udstede tilladelser, men alene som et signal om, at myndighederne ikke mindst bør tage hensyn til, hvilken ulempe forbuddet måtte have for det enkelte skib, henset til skibets sejlads mønstre. Et skib, der fx alene forlader søterritoriet en gang om året, bør således som udgangspunkt tildeles en tilladelse. Endvidere vil det kunne indgå i overvejelserne, om et skib har tilstrækkelig holding-tank kapacitet til at gennemføre en planlagt rejse uden at udlede kloakspildevand.

Med nærmere bestemte vilkår i stk. 3 tænkes fx på krav om, at udledning alene må finde sted i nærmere afgrænsede områder, der befinder sig i passende afstand fra kysten, sårbare områder og bebyggelse. Sådanne krav vil have til formål bl.a. at sikre, at udledning ikke har negativ indvirkning på livet i havet, herunder særligt følsomme områder eller områder med begrænset vandudskiftning, eller er til gene for menneskelige aktiviteter. Erhvervet vil blive passende inddraget, såfremt sådanne områder overvejes udpeget.

Der kan ligeledes stilles krav til omfanget af udtømningen, såvel som skibets fart, mens udledningen finder sted. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, stk. 2, de heri opregnede beskyttelseskriterier og til bemærkningerne hertil, for en mere generel beskrivelse af de hensyn, der skal indregnes ved anvendelsen af stk. 3.

I henhold til MARPOL-konventionens bilag IV må udtømning af urensset kloakspildevand kun ske under nærmere opregnede omstændigheder. Bilag IV kræver endvidere et totalt forbud mod udtømning af urensset kloakspildevand mindre end 4 sømil fra basislinjen.

Der er taget forbehold for Grønland i forbindelse med Danmarks ratifikation af bilag IV. Trods lovforslagets stramminger på spildevandsområdet, vil dette forbehold sandsynligvis ikke kunne ophæves. Grunden hertil er ikke mindst manglen på modtageanlæg for kloakspildevand i Grønland. Denne mangel betyder, at det ville være yderst byrdefuldt for skibsfarten at indføre det i MARPOL's bilag IV krævede totalforbud mod udledning af urensset kloakspildevand på søterritoriet.

Som nævnt ovenfor vil bestemmelsen i § 18, stk. 3, dog bl.a. kunne anvendes til, på et senere tidspunkt, at udstede en bekendtgørelse til gennemførelse af de resterende dele af bilag IV. Lovforslaget giver med andre ord Grønland mulighed for at udstede en bekendtgørelse indeholdende de regler, der er nødvendige for at kunne ophæve forbeholdet over for bilag IV, såfremt der sker en ændring i spildevandsforholdene i fremtiden.

Til stk. 4

I stk. 4 gives mulighed for at udstede nærmere regler om udledning af kloakspildevand, trods forbuddet i stk. 1. Som det også er anført i bemærkningerne til bestemmelsen i stk. 3, er idéen er således ikke fuldstændigt at forbyde udledning af urensset kloakspildevand, men at give myndighederne mulighed for at bestemme, i hvilket omfang og på hvilke vilkår udledning af kloakspildevand kan accepteres.

Bemyndigelsen i stk. 4 går dog et stykke videre end bestemmelsen i stk. 3, og giver således myndighederne mulighed for at fastsætte egentlige regler, der fraviger forbuddet i stk. 1.

Ved anvendelse af stk. 4 gælder de samme betragtninger som ved anvendelse af bestemmelsen i stk. 3, hvorfor der henvises til bemærkningerne til stk. 3, der nærmere angiver, hvilke overvejelser myndighederne bør gøre sig i forbindelse med en eventuel anvendelse af bemyndigelsen i stk. 4.

Til kapitel 8

Til § 20

§ 20 indeholder regler om forbud mod udtømmning af affald på søterritoriet i henhold til MARPOL-konventionens bilag V, **som for nylig er blevet opdateret, jf. de almindelige bemærkninger, afsnit 7.2.1.**

Til stk. 1

§ 20, stk. 1, indeholder et generelt forbud mod udtømmning af affald. Hvad der forstås ved affald er nærmere defineret i det nye bilag 2 til loven, der reflekterer de seneste ændringer af MARPOL-konventionens bilag V. Ændringerne bygger på det princip, at udtømmning af affald generelt skal være forbudt, og at der alene kan være tale om begrænsede og nærmere afgrænsede undtagelser fra dette princip. Dette generelle forbud udgør et grundlæggende skift i tilgangen til håndteringen af affald, idet den tidligere udgave af bilag V ikke indeholdt et generelt forbud, men alene en liste over stoffer og materialer, som ikke måtte udtømmes. Det bemærkes, at der i lovforslagets bilag 2 er foretaget enkelte justeringer i forhold til affaldsdefinitionen i MARPOL's bilag V. Disse ændringer er hovedsagligt foretaget for at forenkle affaldsdefinitionen. Dog udgør adgangen til at udtømme ikke blot fisk, men også fangst, der er nærmere omtalt i bemærkningerne til § 20, reelt en udvidelse af undtagelsen i bilag V, regel 1, 9. Bortset fra denne udvidelse, tilsigtes der ikke indholdsmæssige ændringer i forhold til definitionen af affald i MARPOL's bilag V.

Det er det enkelte skibs eget ansvar at sikre sig, at det kan overholde forbuddet mod udtømmning af affald, og at det samtidig er forberedt på forholdene i Grønland, herunder den begrænsede adgang til at aflevere affald på land. Dog bør de grønlandske myndigheder så vidt muligt gøre skibe, som de ved, er på vej til Grønland, opmærksomme på denne begrænsning i forhold til håndtering af affald i Grønland.

Til stk. 2

Af stk. 2, nr. 1, fremgår det, at frisk fisk og fangst, jf. definitionen af fisk og fangst i § 4, stk. 5, godt må udtømmes, trods forbuddet i stk. 1. Med "frisk fisk og fangst" tænkes i nr. 1 primært på fisk, fangst og rester heraf, der stammer fra rensning af friskfanget fisk og flænsning af friskfanget fangst om bord på et skib. Har et skib været i havn for at aflevere en fangst, må det dog ikke på en efterfølgende sejlads medtage og bortskaffe fisk, fangst og dele heraf, som stammer fra en tidligere sejlads, idet der i lovforslagets forstand ikke længere er tale om "frisk fisk og fangst". Endvidere vil overbordkastning af en hel last, fx på grund af forrådnelse, heller ikke falde ikke ind under undtagelsesbestemmelsen, men vil derimod være omfattet af adgangen til at meddele dumpningstilladelse efter reglerne i kapitel 10.

Som noget nyt er det i stk. 2, nr. 2, gjort klart, at en lignende adgang til udtømning af frisk fisk og dele heraf gælder ved sejlads til og fra akvakulturanlæg.

Endvidere er det nu i stk. 2, nr. 3, gjort klart, at heller ikke udtømning af frisk fisk, fangst eller dele heraf i forbindelse med rensning, flænsning på eller nær kysten er omfattet af forbuddet mod udtømning af affald i stk. 1. Bestemmelsen sigter ikke mindst mod flænsning af havpattedyr på kysten, fx hvor en hval slæbes ind til land med henblik på flænsning af denne. De dele af havpattedyret, der ikke anvendes, kan i overensstemmelse med stk. 2, nr. 3, efterlades eller sendes retur i havet i umiddelbar forbindelse med flænsningen, uden dermed at overtræde forbuddet mod udtømning af affald i stk. 1.

Overordnet set stemmer undtagelserne i stk. 2 overens med definitionen af affald i det nye bilag 2 til loven, der netop undtager de i stk. 2 nævnte typer af frisk fisk og fangst fra definitionen af affald. Det er dog fundet mest hensigtsmæssigt at bibeholde stk. 2 i lovforslaget, for derved at undgå tvivl om, hvorvidt bortskaffelse af frisk fisk og fangst skulle være forbudt efter andre af lovforslagets bestemmelser, fx forbuddet mod dumpning, hvilket netop ikke er tilfældet.

Det bemærkes, at begrebet fisk og fangst er bredere end det typisk anvendte begreb fisk, som anvendes i forskellige internationale konventioner. Det er imidlertid de grønlandske myndigheders vurdering, at det ikke er hensigten med disse internationale regler at indskrænke grønlandske fangsttraditioner, og at international ret derfor ikke blot tillader udtømning af frisk fisk og rester heraf, men også frisk fangst og rester heraf. Formålet med de pågældende internationale konventioner er således primært at begrænse forurening fra landbaserede kilder, ikke selektivt at begrænse fangsttraditioner. Dette afspejles ligeledes i den brede definition af fisk i MARPOL-konventionens bilag V og den gældende landstingsforordning, som udtrykkeligt omfatter både skaldyr og fisk i biologisk forstand.

Til stk. 3

I stk. 3 gøres det klart, at hændeligt tab af fiske- og fangstredskaber i visse tilfælde ikke vil blive betragtet som ulovlig bortskaffelse af affald omfattet af § 20, stk. 1. Dog bør det efterfølgende forsøges at bjærge tabte redskaber omfattet af § 20, stk. 3, i det omfang dette kan gøres uden at medføre fare for skibet eller miljøet.

Til stk. 4

Endelig indeholder stk. 4 en bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om udtømning af frisk fisk og fangst fra indhandlings- og produktionsskibe.

Til kapitel 9

Til § 21

§ 21 indeholder regler, der giver Naalakkersuisut adgang til at fastsætte nærmere regler om, og beslutte at oprette modtageanlæg i havne til håndtering af affald, ballastvand og sedimenter fra ballastvandtanke og rester af olie og skadelige flydende stoffer i relation til MARPOL-konventionens bilag I, II, IV og V. Det er uden betydning, om havnen ejes eller drives i offentligt eller privat regi.

Bestemmelsen er ligeledes ikke en hindring for, at modtageanlæg etableres og drives af private virksomheder. I det omfang en beslutning om etablering af modtageanlæg må forventes at påføre en eller flere kommuner udgifter til affaldsbortskaffelse, vil det dog være nødvendigt på forhånd at forhandle med den eller de berørte kommuner herom.

Kapitlet skal ses i sammenhæng med reglerne i kapitlerne 2, 3, 5, 6, 7, 8 og 12. Der er mulighed for, hvis ønsket, at pålægge enhver havn at etablere modtageordninger eller for at differentiere ordningen, så modtageanlæg til olie fx kun etableres i nogle byer. Bemyndigelsen til Naalakkersuisut giver ligeledes adgang til at pålægge visse virksomheder at etablere disse anlæg, og til at fastsætte regler om brugerbetaling (gebyr) for anvendelse af sådanne ordninger.

Til kapitel 10

Dette kapitel indeholder regler om dumpning. Lovforslaget udgør en opstramning i forhold til den gældende landstingsforordning, og bringer lovforslaget i overensstemmelse med ikke mindst OSPAR-konventionen. Modsat den gældende landstingsforordning, kan der efter lovforslaget ikke længere gives tilladelse til dumpning af fartøjer eller organisk materiale af naturlig oprindelse, men alene tilladelse til dumpning af fisk og fangst samt affald herfra, inert materiale af naturlig oprindelse og optaget havbundsmateriale (klapning). Vedrørende adgangen til at tillade udtømning af fisk og fangst samt rester heraf, henvises der til bemærkningerne til § 20, stk. 3, der nærmere redegør for, hvorfor det ikke vurderes at være i strid med international ret at tillade udtømning af ikke blot fisk, men også havpattedyr. Se i denne sammenhæng ligeledes definitionen af fisk og fangst i § 4, stk. 5.

Til § 22

§ 22 indeholder et generelt forbud mod dumpning af stoffer og materialer, bortset fra dumpning af fisk og fangst samt affald herfra, inert materiale af naturlig oprindelse og dumpning af optaget havbundsmateriale.

Ved inert materiale af naturlig oprindelse forstås ikke-kemisk forarbejdet geologisk materiale, som ikke undergår signifikante fysiske, kemiske eller biologiske forandringer. Inert affald er hverken opløseligt eller brændbart eller på anden måde fysisk eller kemisk reaktivt. Det er ikke bionedbrydeligt og har ingen negativ indflydelse på andet materiale, det kommer i berøring med, på en sådan måde, at det kan formodes at ville medføre forurening af miljøet eller skade menneskers sundhed. Materialets totale indhold af forurenende stoffer og den totale udvaskelighed af disse samt perkolatets økotoksicitet skal være af ubetydeligt omfang, og må navnlig ikke bringe kvaliteten af grundvand eller overfladevandområder i fare. Som eksempel kan det nævnes, at beton ikke er omfattet af begrebet inert materiale af naturlig oprindelse.

Uden for bestemmelsens anvendelsesområde falder såkaldt nøddumping, idet dumpning uden tilladelse lovligt kan ske, såfremt der er overhængende fare for menneskeliv eller for at betydelige værdier skal gå tabt, jf. lovforslagets § 58.

Tilladelse til dumpning meddeles af Naalakkersuisut, i overensstemmelse med §§ 23 og 24.

Angående fisk og fangst samt affald herfra tænkes der i nærværende sammenhæng på fisk og fangst, der falder uden for undtagelsen i § 20, stk. 3. Således kræves der ikke tilladelse til udtømmning af frisk fisk og fangst eller dele heraf, som er omfattet af § 20, stk. 3, en sådan tilladelse kræves derimod ved dumpning af fisk og fangst samt fiske- og fangstaffald, der falder uden for § 20, stk. 3's, anvendelsesområde. Dette kan fx være en last af fisk, der er gået i forrådnelse, eller affald fra rensning eller anden forarbejdning af fisk eller fangst i land, som ønskes dumpet efterfølgende.

For en mere detaljeret beskrivelse af begrebet ”dumpning”, herunder dettes karakter af et bredt favnende opsamlingsbegreb, henvises der til bemærkningerne til § 4, stk. 2.

Til § 23

Til stk. 1

I henhold til § 23, stk. 1, forudsætter en tilladelse til dumpning af fisk, fangst, fiske- og fangstaffald, inert materiale af naturlig oprindelse såvel som optaget havbundsmateriale, at der foretages en undersøgelse af forholdene i det område, hvor dumpningen ønskes foretaget. Det skal bl.a. undersøges hvilke arter og naturtyper, der forefindes i området, eksisterende påvirkning af miljøet, områdets arter og naturtypers evne til at modstå påvirkninger fra det materiale, der ønskes dumpet m.v. Der henvises i øvrigt til bilag 3.

I overensstemmelse med lovforslagets formål skal en sådan vurdering tage hensyn til behovet for at sikre en bæredygtig samfundsudvikling, der ikke forhindrer bevarelsen af havets økosystemer. Dumpning bør således ske et sted, hvor der er minimal risiko for en negativ indvirkning på havmiljøet. Endvidere må en eventuel negativ indvirkning alene være midlertidig. Vurdering af ansøgninger vil generelt skulle ske under hensyntagen til Grønlands internationale forpligtelser, hvilket primært vil sige kravene i OSPAR-konventionen og London-protokollen.

Til stk. 2

Efter stk. 2 skal der som noget nyt, i forbindelse med behandling af ansøgninger om tilladelse til dumpning af havbundsmateriale, indgå de forhold og hensyn, der er anført i bilag 3. Dette bilag er en sammenskrivning af tilsvarende bilag fra Oslo- og London-konventionerne. Det følger af bestemmelsen og det tilknyttede bilag 3, at der i vurderingen af en ansøgning indgår miljømæssige, sundhedsmæssige, rekreative, økologiske, biologiske og økonomiske hensyn, såvel som overvejelser vedrørende dumpning contra deponering på land. Også muligheden for nyttiggørelse skal særskilt overvejes, idet nyttiggørelse ud fra såvel en miljømæssig som en ressourcemæssig betragtning er ønskværdig.

Til stk. 3

Stk. 3 fastsætter begrænsninger for, hvornår der må meddeles tilladelse til dumpning af forurenede havbundsmaterialer. Således må der kun meddeles sådan tilladelse, hvis havbundsmaterialet vurderes at indeholde uvæsentlige mængder og koncentrationer af de i bilag 3 nævnte stoffer og materialer, og såfremt disse stoffer ikke er tilført materialet, men forekommer i materialet allerede når det optages fra havbunden.

Til § 24

Til stk. 1

Stk. 1 angiver hvilke vilkår en dumpningstilladelse skal indeholde og afspejler reglerne i London-protokollens bilag 2, afsnit 17. Således kan der fx ikke gives generelle, uspecificerede tilladelser. Der kan heller ikke gives tilladelse til dumpning af ukendte mængder og typer af materialer, eller til dumpning på en udefineret position. Stk. 1 henviser endvidere til bilag 3, der angiver hvilke oplysninger en tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale skal indeholde, og dermed også angiver hvilke oplysninger en ansøgning skal indeholde.

Til stk. 2

Bestemmelsen i stk. 2 om, at tilladelse ikke blot skal meddeles skriftligt til ansøgeren, men også til de myndigheder, der har været inddraget i sagens behandling, og at tilladelse tillige skal meddeles til privatpersoner, som må antages at have en væsentlig, individuel interesse i afgørelsen, skal sikre disse gruppers mulighed for at reagere, evt. klage, jf. reglerne i kapitel 21. Da det kan være vanskeligt at afklare den kreds af privatpersoner, der har den nævnte interesse i sagen, åbnes der mulighed for i bestemmelsen, at underretning kan finde sted ved offentlig annoncering.

Til stk. 3

I et nyt stk. 3 gives Naalakkersuisut adgang til at vælge at foretage offentlig annoncering udelukkende ved anvendelse af digital kommunikation. Det kan herunder vælges at foretage offentlig annoncering af meddelelser via internettet, fx på myndighedernes hjemmesider. Der henvises til bemærkningerne til § 51, der nærmere omtaler adgangen til at anvende digital kommunikation.

Til stk. 4

Endelig gives der i et nyt stk. 4, 1. pkt., Naalakkersuisut adgang til at kræve, at ansøgeren betaler for analyser af stoffer eller materialer, der ønskes dumpet. Formålet hermed er at sikre, at sådanne stoffer eller materialer ikke indeholder stoffer, der er skadelige for miljøet, eller at sådanne stoffer alene findes i koncentrationer, der ikke medfører fare for skade på miljøet.

I stk. 4, 2. pkt., gives der Naalakkersuisut adgang til at kræve udgifter til sagsbehandling forbundet med dumpningssager dækket af ansøger. Denne nye bestemmelse er indsat som et resultat af, at udgifterne til behandling af sådanne sager kan være forholdsvis omfattende. Udgifter til ekstern rådgivning og til annoncering er nævnt udtrykkeligt, da disse kan udgøre væsentlige udgiftsposter i behandlingen af

dumpningsansøgninger, men andre udgifter vil også kunne kræves dækket, i det omfang de overstiger de mere konventionelle udgifter til sagsbehandling.

Til § 25

I overensstemmelse med forbuddet mod dumpning i § 22, 1. pkt., indeholder § 25 et forbud mod at overlade stoffer og materialer til transport eller at indlaste dem eller transportere dem med henblik på dumpning, medmindre der er meddelt dumpningstilladelse i overensstemmelse med §§ 23 og 24. Herved sker der en væsentlig begrænsning af mulighederne for at omgå dumpningsforbuddet.

Til § 26

§ 26 bemyndiger Naalakkersuisut til at fastsætte nærmere regler om dumpning. Bemyndigelsen omfatter hele kapitel 10 og dermed er alle aspekter af dumpning omfattet af adgangen til at fastsætte nærmere regler.

Bemyndigelsen vil primært kunne anvendes til nærmere at præcisere kravene til dumpningstilladelser anført i kapitel 10. Der kan fx stilles krav til indholdet i vurderinger af aktuelle recipientforhold, som er omtalt i § 23, stk. 1, 2. pkt., fremgangsmåden ved udførelse af dumpning og indberetning i forbindelse med selve dumpningen, som er omtalt i § 24, stk. 1, 2. pkt., og krav til analyser af stoffer eller materialer, der ønskes dumpet, som er omtalt i § 24, stk. 4.

Til kapitel 11

Lovforslagets kapitel 11 er en nyskabelse i forhold til den gældende landstingsforordning. Formålet med disse nye regler er at sikre, at der kan gribes ind over for efterladte skibe, og over for forurening fra anbragte skibe.

Med ”anbragt skib” menes et skib, som er placeret på søterritoriet, og som ikke anvendes til en konkret aktivitet, uanset om anbringelsen er for en nærmere afgrænset periode eller på ubestemt tid, men hvor det er sandsynligt, at skibet vil blive taget i brug igen. Som eksempel kan nævnes et skib, der uden særskilt tilladelse, ligger for anker uden for en havn.

Med ”efterladt skib” menes et skib, der befinder sig på søterritoriet, uanset hvordan dette er endt på søterritoriet, og som, efter myndighedernes vurdering, ikke kan forventes at blive taget i brug igen, og hvor efterladelsen således reelt må sidestilles med bortskaffelse. Skibet kan fx ligge fortøjet, for anker, ligge på kysten neden for lavvandslinjen, være grundstødt eller blot drive ufortøjet rundt. Efterladte skibe omfatter dermed en række skibe, som ikke falder ind under begrebet ”anbragte skibe”.

Generelt kan det siges, at et skib kan betegnes som efterladt, hvis der ikke er realistiske planer for fremtidig brug af skibet. Som eksempel kan nævnes skibe, der befinder sig på søterritoriet,

hvor der ikke er andre planer for skibet end at afvente, at en mulig køber vil indfinde sig, men hvor der ikke er foretaget konkrete skridt til at finde en køber, hvor sådanne skridt ikke har ført til et salg af skibet, eller hvor det under alle omstændigheder er urealistisk, at en køber vil indfinde sig, fx fordi skibets værdi ikke overstiger udgifter til lovlig bortskaffelse af skibet, eller fordi sælger har sat en pris, der overstiger markedsværdien af skibet.

Det er ikke afgørende, om et skib kan betegnes som et vrage, som defineret i sølovens § 165, stk. 3, førend det kan betegnes som efterladt. Sødygtige skibe forventes således at udgøre langt hovedparten af skibe omfattet af kapitel 11, mens egentlige vrage i væsentligt omfang bliver håndteret med hjemmel i anden lovgivning. Formålet med kapitel 11 er således ikke at gribe ind i den gældende regulering af vrage. Formålet er alene at sikre, at Naalakkersuisut, hvor det er nødvendigt, kan gribe ind over for anbragte eller efterladte skibe, såfremt anden lovgivning ikke hjemler indgreb over for sådanne skibe.

Kapitlet gælder alene for skibe, der ikke allerede er omfattet af lovforslagets øvrige bestemmelser. Fx vil reglerne kunne supplere forbuddet mod dumpning, der netop ikke omfatter anbragte eller efterladte skibe, der fx ligger for anker, men alene omfatter skibe, der rent faktisk er sunket.

Kapitel 11 skal endvidere ses i sammenhæng med § 10, stk. 2, i Inatsisartutlov om miljøbeskyttelse, der giver mulighed for at fastsætte regler om kasserede skibe. Denne bestemmelse giver således mulighed for at stille nærmere krav til, hvad der på land skal ske med et skib, som efter kapitel 11 af myndighederne er krævet fjernet, og som ejeren vælger at bortskaffe, eller som efter den foreslåede § 30 bortskaffes af myndighederne.

Bestemmelserne i kapitel 11 indeholder ikke nogen afgrænsning af, hvem der må anses som ansvarlig for et skib eller en anden flydende genstand. Dette afgøres efter grønlandsk/dansk rets almindelige principper, idet det dog forudsættes, at ejeren vil være ansvarlig, såfremt rederen – hvor denne er en anden end ejeren – ikke efterkommer et påbud. Det forudsættes ligeledes, at en person, som er ansvarlig for skibets opankring, ikke ved at overdrage skibet til tredjemand vil kunne unddrage sig forpligtelserne. Efterfølgende overdragelse fritager ikke ejeren for opståede forpligtelser. Bestemmelsen skal tillige sikre, at ejere ikke har mulighed for at efterlade myndighederne med ansvaret for skibe eller flydende genstande, der fx kræver overvågning eller vedligeholdelse eller ikke har den fornødne besætning.

Reglerne i kapitel 11 har ikke til hensigt at regulere søsikkerhedsforhold. Disse forhold er omfattet af bl.a. lov om sikkerhed til søs. Bestemmelserne i kapitel 11 er således begrænset til situationer, hvor et skib enten allerede har medført, eller risikerer at medføre forurening, og situationer, hvor et skib i praksis må siges at være bortskaffet i forbindelse med efterladelsen på søterritoriet. Det er uden betydning, om et skib har været efterladt på land, eller længere ude på havet uden for søterritoriet. Det afgørende er, om skibet på tidspunktet for myndighedernes indgriben befinder sig på søterritoriet. Befinder størstedelen af skibet sig

neden for lavvandslinjen, vil reglerne i kapitel 11 finde anvendelse. Befinder størstedelen af skibet sig over lavvandslinjen, finder lovgivningen, der gælder på land, anvendelse.

Det skal ligeledes bemærkes, at Departementet for Bygder, Yderdistrikter, Infrastruktur og Boliger (KNIAIN) påtænker at indføre regler, der har en vis lighed med de i kapitel 11 foreslåede regler. Disse regler forventes primært anvendt til at foretage indgreb over for skibe med udgangspunkt i bl.a. sejladsikkerhedsmæssige vurderinger. Trods en væsentlig forskel i formålene med dette påtænkte regelsæt og nærværende lovforslags fokus på miljø, er der dog et vist overlap imellem disse. Således er der bl.a. stor sandsynlighed for, at et skib på samme tid kan give anledning til både miljømæssige og sejladsikkerhedsmæssige problemer, såvel som andre problemer.

I praksis vil overlappet dog være begrænset, da KNIAIN's påtænkte regulering primært forventes anvendt over for skibe, der befinder sig i havne, eller i umiddelbar nærhed af havne eller sejlruiter. Hvor et efterladt eller anbragt skib befinder sig i en havn eller i umiddelbar nærhed af en havn eller sejlroute, foreslås det derfor at håndtere skibet i overensstemmelse med den af KNIAIN påtænkte regulering, forudsat at denne regulering er trådt i kraft. Såfremt skibet udgør et miljøproblem medfører den gældende ressortfordeling mellem myndighederne dog, at der vil skulle ske inddragelse af de ansvarlige miljømyndigheder, fx i form af høring. For skibe uden for havne, og som ikke befinder sig i umiddelbar nærhed af havne eller sejlruiter, vil KNIAIN's påtænkte regulering alene blive givet forrang, såfremt begge regelsæt søges bragt i anvendelse.

I situationer, hvor KNIAIN's påtænkte regulering gives forrang jf. ovenstående, men hvor de ansvarlige myndigheder ikke ser grund til at gribe ind, vil reglerne her i kapitel 11 kunne finde anvendelse. I sådanne tilfælde vil der ske inddragelse af de myndigheder, der er ansvarlige for KNIAIN's påtænkte regulering, fx i form af høring.

Inddragelserne vil variere afhængig af, hvor hurtigt et indgreb, der er behov for. I sager, hvor der er behov for øjeblikkelig indgriben, vil det være tilstrækkeligt alene at underrette berørte myndigheder om iværksatte tiltag.

Det bør ligeledes bemærkes, at de grønlandske myndigheders krav efter reglerne i kapitel 11, ikke er tillagt søpanteret og derfor skal respektere eksisterende søpanterrettigheder og registrerede panterrettigheder. Et eventuelt salg vil derfor skulle ske med respekt af de eksisterende rettigheder i skibet.

Der henvises endvidere til bemærkningerne til § 68, hvor der beskrives en række vejledende bødesatser, som bl.a. gælder for nærværende kapitel.

Afslutningsvist skal det ligeledes nævnes, at den ovenfor omtalte sølov ikke fuldt ud er gældende i Grønland. En lang række af dens bestemmelser er dog, via kongelige anordninger,

løbende blevet sat i kraft for Grønland. Søloven indeholder bl.a. bestemmelser om økonomisk ansvar ved transport af gods og passagerer, erstatningsansvar og forsikringspligt ved olieudslip, sammenstød, søpant, bjærgning og ansvarsbegrænsning. Søloven er bl.a. omtalt nedenfor i bemærkningerne til § 30, stk. 6, og § 47.

Til § 27

Til stk. 1

Stk. 1 omfatter ”anbragte” skibe, hvorfra der er sket eller er fare for forurening, og bemyndiger Naalakkersuisut til at kræve sådanne skibe fjernet. Begrebet ”anbragte” skibe er defineret ovenfor i de indledende bemærkninger til kapitel 11.

Ved vurdering af, om der er fare for forurening fra et skib, kan det indgå i vurderingen, om skibet er i stand til at modstå hårdt vejr, om det kan sejle for egen kraft, og om det har fornødent udstyr om bord, eller om der er risiko for udflydning af miljøfarlige stoffer fra skibet, fx brændstof. Der henvises endvidere til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.18., for en nærmere omtale af begrebet fare for forurening.

Bestemmelsen omfatter ikke blot forurening, der fx måtte sive ud fra skibet, men også forurening eller fare for forurening i form af, at skibet eller dets udstyr, samt dele heraf, strander, går på grund, brækker i mindre stykker eller på anden måde forliser.

Det bemærkes, at Søfartsstyrelsen skal konsulteres forud for enhver bjærgning eller anden fjernelse af et skib, såfremt det pågældende skib skønnes at være usødygtigt. Sådant konsultation har til formål at sikre, at skibet ikke forliser under fjernelsen. Søfartsstyrelsen vil derfor bl.a. blive kontaktet i situationer, hvor den ansvarlige for et skib, der ikke er sødygtigt, tænkes pålagt at fjerne skibet.

Ved fjernelse af et skib tænkes ikke blot på lovlig bortskaffelse af skibet. Den ansvarlige for et skib vil også kunne opfylde kravet om fjernelse ved fx tage skibet i brug, hvorved tænkes på bl.a. fiskeri- og transport-aktiviteter, m.v.; ved at anbringe skibet i havn; ved at bringe skibet på land til lovlig opbevaring; eller sælge skibet til en anden part, som herefter tager sig af skibet. Påbud gælder dog selvom skibet bliver solgt.

Til stk. 2

I stk. 2 understreges det, at bestemmelsen i stk. 1 ikke finder anvendelse over for skibe, der er anbragt på søterritoriet som led i den normale drift af skibet. Formålet hermed er at henlede opmærksomheden på, at skibe ofte anbringes på søterritoriet med et specifikt formål relateret til skibets drift, og at så længe anbringelsen tjener et sådant formål, kan bestemmelsen i stk. 1, og dermed hele kapitel 11, ikke finde anvendelse. Såfremt der opstår behov for at gribe ind over for forurening fra et skib, der er undtaget efter § 27, stk. 2, vil de almindelige indgrebsbestemmelser i lovforslagets kapitel 18, herunder især § 45, kunne finde anvendelse.

Myndighederne bør ved vurderingen af, om et skib er omfattet af § 27, stk. 1, eller undtaget i medfør af stk. 2, tillægge begrebet normal drift en tilpas bred fortolkning, for derved at begrænse anvendelsen af de mere omfattende indgrebsbeføjelser i kapitel 11 til tilpas klare tilfælde af ikke-driftsrelateret anbringelse af skibe.

Til § 28

§ 28 omfatter alle skibe, der er ”efterladt” på søterritoriet, jf. definitionen heraf ovenfor i bemærkningerne til kapitel 11, og giver Naalakkersuisut bemyndigelse til at kræve sådanne skibe fjernet, uanset om der er sket eller er fare for forurening fra skibet.

Bestemmelsen bygger således på definitionen af efterladte skibe i de indledende bemærkninger til kapitel 11, hvorefter et efterladt skib reelt vil være at betragte som ulovligt bortskaffet. Et af hovedformålene med nærværende lovforslag er netop at begrænse bortskaffelse i havet – at undgå, at havet anvendes som dump. Med § 28 får Naalakkersuisut med andre ord mulighed for at gribe ind over for den type af bortskaffelse, der finder sted, når skibe efterlades på havet.

I overensstemmelse med det i bemærkningerne til § 27 anførte, vil fjernelse af efterladte skibe, der ikke er sødygtige, forudsætte konsultation af Søfartsstyrelsen. I forhold til kravet om fjernelse, henvises der ligeledes til bemærkningerne til § 27.

Det bemærkes afslutningsvist, at en bestemmelse svarende til § 27, stk. 2, blev overvejet indføjet i § 28. Det vurderedes imidlertid at være overflødig, da en af de væsentlige overvejelser ved vurderingen af om et skib er efterladt, vil være spørgsmålet om, hvorvidt skib er taget permanent ud af drift. I det omfang et skib betegnes som efterladt, vil det således pr. definition ikke længere være i normal drift.

Til § 29

Til stk. 1

I stk. 1 gives der adgang til at dispensere fra et pålæg om fjernelse udstedt i medfør af § 27 eller § 28, såfremt Naalakkersuisut vurderer, at risikoen for forurening fra skibet er tilpas lav, og såfremt den ansvarlige stiller passende sikkerhed eller tegner passende forsikring. Der tænkes her især på forsikringsdækning eller sikkerhedsstillelse, som er tilpas stor til at sikre, at skibet eller dele heraf kan fjernes for den ansvarliges regning, såfremt dette måtte forlise. Forsikringsdækning, sikkerhedsstillelse m.v. skal endvidere kunne dække alle udgifter til eventuelle indgreb, herunder udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, jf. § 47, såsom transport af flydespærre og andet materiel, bekæmpelse af olie- eller kemikalieforurening og bjærgning af skibet og dele heraf.

Dispensationen omfatter alene de krav, der stilles i nærværende lovforslag, og omfatter ikke krav stillet efter anden lovgivning. Eventuelle yderligere krav, der måtte blive stillet efter anden lovgivning, vil skulle overholdes, hvis et skib anbringes midlertidigt.

Til stk. 2

Af stk. 2 fremgår det, at en dispensation meddelt efter stk. 1 straks bortfalder, hvis krav stillet heri ikke overholdes. Så snart dispensationen bortfalder, vil Naalakkersuisut kunne udstede påbud i henhold til §§ 27 og 28, og eventuelt bortskaffe skibet med hjemmel i § 30.

Til § 30

Til stk. 1

§ 30, stk. 1, 1. pkt., giver Naalakkersuisut mulighed for at bortskaffe eller sælge et skib omfattet af § 27 eller § 28 for den ansvarliges regning. Det er en forudsætning, at der allerede er givet påbud om fjernelse af skibet, som ikke er efterkommet inden en fastsat rimelig frist.

Naalakkersuisut skal, for at undgå forringelse af skibets værdi, først forsøge at sælge skibet. Kun i tilfælde, hvor Naalakkersuisut forgæves har forsøgt at sælge skibet, eller hvor det på forhånd er tydeligt, at salg af skibet ikke er realistisk, fx på grund af skibets ringe stand, kan det overvejes at bortskaffe skibet ved fx ophugning eller destruktion. Der henvises i øvrigt til § 30, stk. 2, og bemærkningerne hertil, der nærmere redegør for de skridt, der skal tages, inden salg eller bortskaffelse.

Af stk. 1, 2. pkt., fremgår det, at Naalakkersuisut for ejerens regning kan foretage en række handlinger, med det formål at sikre skibet eller beskytte miljøet. Bestemmelsen skal sikre, at Naalakkersuisut kan tage foreløbige skridt, primært med henblik på at undgå eller begrænse forurening fra skibet, eller sikre, at skibet ikke går til grunde. Anvendelse af stk. 1, 2. pkt., forudsætter ikke, at der er truffet endelig beslutning om bortskaffelse af skibet, idet disse skridt dog kan udgøre en del af forberedelsen af en bortskaffelse.

Bestemmelsen i stk. 1, 2. pkt., supplerer den mere generelle indgrebsbestemmelse i § 45, stk. 2, der giver adgang til, uden påbud, at foretage indgreb for at undgå alvorlige skader på miljøet, idet bestemmelsen i stk. 1, 2. pkt., i modsætning til § 45, stk. 2, ikke stiller krav om, at der skal være risiko for alvorlige skader på miljøet, men dog forudsætter, at der er givet påbud efter § 27 eller § 28.

Alle myndighedernes udgifter, både direkte og indirekte, kan kræves dækket af den ansvarlige. Således vil mere direkte udgifter til fx fjernelse af skibet fra søterritoriet, betaling til private firmaer for ophugning af skibet, udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, herunder til overvågning (monitering), såvel som mere indirekte udgifter til myndighedernes administrative behandling af sagen, kunne kræves dækket. De udgifter, som Naalakkersuisut afholder, kan inddrives ved udpantning og ved

indeholdelse i løn m.v. efter reglerne om inddrivelse og forebyggelse af restancer til det offentlige.

Det bør ligeledes bemærkes, at det kan være nødvendigt at anvende udenlandske firmaer til at håndtere bortskaffelsen af skibet.

Hvad forstås ved rimelig tid, afhænger af de konkrete omstændigheder. Typisk vurderes det, at en frist på 6-12 uger vil være tilpas lang tid til, at der kan iværksættes fjernelse af skibet, jf. dog § 30 stk. 2, 2. pkt. Fristen vil kunne være kortere end 6 uger, jf. dog § 30 stk. 2, 2. pkt., hvor der fx på grund af klimatiske forhold er forøget risiko for, at skibet medfører forurening eller forliser, hvis der ikke gribes ind snarest muligt, men hvor situationen dog ikke vurderes at falde ind under § 30, stk. 3. Omvendt vil en længere frist kunne anvendes, fx hvor det er hensigtsmæssigt at udsætte fjernelse af et grundstødt skib til næste højeste højvande for derved at mindske risikoen for forurening og forlis. En længere frist vil også kunne anvendes, hvor passende assistance ikke er til rådighed inden for en frist på 6-12 uger. Ligeledes vil der kunne anvendes en længere frist, såfremt det dokumenteres, at udgifterne vil være væsentligt lavere, såfremt fjernelsen sker på et senere tidspunkt. Således kan der fx tages hensyn til forholdene i en havn, som efter stk. 5 tænkes pålagt at modtage et skib til oplægning. Der henvises i denne forbindelse til bemærkningerne til stk. 5 nedenfor.

Til stk. 2

I stk. 2, 1. pkt., gøres det klart, at fristen i stk. 1, 1. pkt., tidligst skal regnes fra det tidspunkt hvor alle rettighedshavere, herunder fx den ansvarlige, ejeren og eventuelle panthavere er blevet underrettet om Naalakkersuisuts pålæg om fjernelse.

Det er i denne forbindelse et krav, at myndigheden gør sig alle rimelige anstrengelser for at underrette alle rettighedshavere, herunder at det undersøges, om der er registeret panthavere i skibsregistret (skibe over 5 BT) eller personbogen (skibe under 5 BT). Kravet om underretning har til formål at sikre, at salg eller bortskaffelse ikke sker, uden at de eventuelle rettighedshavere er blevet behørigt informeret, og har haft mulighed for at tage vare om skibet, eller gøre indsigelser over for myndighedens planer, herunder fx redegøre for, at skibet ikke er omfattet af kapitel 11, såsom hvor skibet stadig er i normal drift.

I stk. 2, 2. pkt., er det gjort klart, at der skal ske fremlysning af skibet, såfremt en eller flere af rettighedshaverne ikke kan findes, og at fristen efter stk. 1 i sådanne tilfælde udgør mindst 3 måneder, regnet fra tidspunktet for fremlysningen. Hermed gives eventuelle rettighedshavere en frist på mindst 3 måneder til at reagere, inden der sker salg eller bortskaffelse af skibet.

Underretning af ejeren og andre rettighedshavere bør så vidt muligt ske ved direkte henvendelse til disse, mens fremlysning fx kan ske ved annoncering i landsdækkende aviser, eller ved anvendelse af en anden kommunikationsform, afhængig af hvad der vurderes at være tilstrækkeligt til at sikre underretning, herunder fx annoncering i lokale blade. Der vil, efter

omstændighederne, kunne ske anvendelse af digital kommunikation, i det omfang, der efter § 51 er fastsat regler herom.

Først efter udløbet af den fastsatte frist, og såfremt ejeren og andre rettighedshavere ikke giver sig til kende og tager vare om skibet eller gør tilstrækkeligt begrundede indsigelser, kan myndigheden iværksætte salg eller bortskaffelse af skibet. Vedrørende valget mellem salg og bortskaffelse, henvises der til bemærkningerne til stk. 1.

Til stk. 3

I modsætning til stk. 1, giver stk. 3 Naalakkersuisut mulighed for at foretage de i stk. 1 nævnte indgreb, uden forudgående påbud til den ansvarlige for skibet, såfremt der er overhængende fare for, at skibet forliser eller medfører betydelig forurening. Bestemmelsen finder alene anvendelse, hvor lovforslagets § 45, stk. 2, ikke vil kunne anvendes, fx fordi forureningsfaren ikke er tilstrækkelig alvorlig. Der skal dog være risiko for forurening af et betydeligt omfang, før § 30, stk. 3, kan finde anvendelse. Ved vurderingen heraf, kan der bl.a. tages hensyn til, om forureningen risikerer at få væsentlig indvirkning på et lokalområde. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.18, for en nærmere beskrivelse af forureningsbegrebet. Anvendelse af stk. 3, forhindrer ikke Naalakkersuisut i efterfølgende at udstede et påbud om fjernelse efter § 27 eller § 28. Det afgørende er her, at skibet på tidspunktet for myndighedernes indgriben faldt ind under enten § 27 eller § 28. Alle myndighedernes udgifter, både direkte og indirekte, kan kræves dækket af den ansvarlige. Der henvises i denne sammenhæng til bemærkningerne til stk. 1.

Til stk. 4

Bestemmelsen i stk. 4 svarer i vidt omfang til bestemmelsen i stk. 3, hvorfor der henvises til bemærkningerne til stk. 3. Forskellen på de to bestemmelser er, at Naalakkersuisut i henhold til stk. 4 vil kunne vælge at bortskaffe et skib. Sådan bortskaffelse vil kun kunne foretages i forholdsvis sjældne tilfælde, og vil bl.a. skulle ske i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Det er bl.a. et krav, at skibets værdi for skibets ejer eller eventuelle panthavere ikke forringes ved bortskaffelsen. Bestemmelsen sigter således primært på skibe, hvis værdi ikke overstiger udgifterne til bortskaffelse, eller der ikke er afgørende forskel på skibets salgspris, henholdsvis et eventuelt provenu ved ophugning af skibet.

Til stk. 5

Af stk. 5 fremgår det, at grønlandske havne vil være forpligtede til at bistå myndighederne ved oplægning af skibe efter reglerne i stk. 1-4.

Efter havnereglementet kan havnemyndigheden betinge anløb af, at skibets ejer eller repræsentant stiller økonomisk sikkerhed for eventuelle krav mod skibet. Oplægning af skibe i havn kræver forudgående tilladelse, der også kan betinges af økonomisk sikkerhedsstillelse. Udover kravet om sikkerhedsstillelse vil havnen også kunne stille krav om kontrol samt om iværksættelse af tiltag for at undgå risici. Havnen vil i princippet kunne stille sådanne krav til

det skib, som Naalakkersuisut ønsker oplagt, at det reelt ikke vil være muligt at bringe et anbragt eller efterladt skib i havn.

Det er derfor fundet nødvendigt i stk. 5 at gøre det klart, at havnen har pligt til at modtage og sikre plads til oplægning af skibe. Havne vil uanset stk. 5 stadig kunne stille krav om sikkerhedsstillelse, idet pligten til at modtage skibe dog medfører, at sådanne krav skal stå mål med de faktiske eller forventede udgifter til oplægningen inden for en rimelig tidsperiode. Sikkerhedsstillelse afholdes af den ansvarlige for skibet. Det bemærkes, at Naalakkersuisut, ved fastsættelse af fristen efter stk. 1, vil kunne tage højde for havnens forhold ved fastsættelse af ”rimelig tid”.

Ligeledes bemærkes det, at indgreb efter stk. 3 og 4, i højere grad kan forventes at medføre forstyrrelser af havnens normale drift, end indgreb efter stk. 1, da der i sådanne tilfælde vil være behov for hurtigere indgriben og dermed muligvis behov for oplægning i havn øjeblikkeligt eller med ganske kort varsel. Antallet af sådanne sager forventes dog at være yderst begrænset.

Havne, der pålægges at oplægge skibe efter stk. 5, har krav på dækning af alle rimelige udgifter forbundet med udnyttelse af havneplads, såfremt udgifterne er en uundgåelig følge af myndighedernes pålæg. Omfattet heraf er fx betaling for selve havnepladsen, udgifter til flytning af andre skibe m.v., såfremt der ikke findes alternativer hertil. Alternativer kunne fx være, at myndighederne vælger at fastsætte en længere frist i påbuddet om fjernelse udstedt efter § 30, stk. 1, eller at havnen har mulighed for at foretage mindre indgribende og mindre bekostelige ændringer i den løbende placering af andre skibe.

Til stk. 6

Efter stk. 6 kan Naalakkersuisut flytte et skib, herunder bringe skibet i havn, selv om der er foretaget arrest i skibet med forbud mod afsejling efter sølovens kapitel 4. Ved arrest i et skib efter sølovens kapitel 4 forstås tilbageholdelse af skibet efter retslig beslutning til sikring af et søretskrav. De søretskrav, der kan foretages arrest for, er udtømmende opregnet i sølovens § 91.

Til stk. 7

I stk. 7 er indsat en bemyndigelse, som giver Naalakkersuisut mulighed for at fastsætte nærmere regler om anbragte og efterladte skibe. Bemyndigelsen tænkes primært anvendt til at præcisere og eventuelt udbygge de i kapitel 11 indeholdte regler, efterhånden som der høstes erfaring med anvendelsen af disse regler. På nuværende tidspunkt er der med andre ord ikke konkrete planer om at anvende bemyndigelsen, som derfor primært udgør en fremtidssikring.

Til kapitel 12

Dette kapitel indeholder regler om forebyggelse af luftforurening, der stammer fra aktiviteter på søterritoriet.

Til § 31

I takt med at de fleste lande har gennemført miljølovgivning, der bl.a. stiller krav til afbrænding af affald på land, er der i stigende omfang sket afbrænding af navnlig flydende industriaffald til søs. I de internationale dumpningskonventioner har denne udvikling ført til vedtagelse af regler, der regulerer denne form for affaldsbortskaffelse.

Til stk. 1

Med bestemmelsen i stk. 1 forbydes al afbrænding af stoffer eller materialer på havet. Bestemmelsen er i overensstemmelse med OSPAR-konventionen, som indeholder et forbud mod afbrænding, såvel som reglerne i MARPOL-konventionens bilag VI. Ved afbrænding forstås enhver bortskaffelse på havet ved hjælp af termisk destruktion. Bestemmelsen omfatter således alle former for afbrænding, herunder også afbrænding af skibe og lignende med henblik på ophugning. Som en konsekvens af § 6, stk. 1, omfatter bestemmelsen dog ikke afbrænding af stoffer eller materialer, der sker i forbindelse med råstofaktiviteter.

Til stk. 2

I stk. 2 er der indsat et forbud mod at overlade stoffer eller materialer til transport eller at transportere eller indlaste dem med henblik på afbrænding på havet. Dette forbud gælder uanset om der i udlandet måtte være givet tilladelse til afbrænding på havet.

Til stk. 3

I stk. 3 er afbrænding af normaldriftsaffald fra skibe, i overensstemmelse med regel 16 i MARPOL-konventionens bilag VI, undtaget fra det generelle forbud mod afbrænding af affald, så længe dette sker ved anvendelse af et godkendt anlæg. De anlæg, der af skibe benyttes til dette formål, godkendes af Søfartsstyrelsen.

I stk. 3, 2. pkt., foreslås det endvidere, at afbrænding af kloakslam og olieslam, der stammer fra et skibs normale drift, kan finde sted i hoved- eller hjælpemaskineriet eller kedlerne i stedet for i et godkendt forbrændingsanlæg, men at sådan afbrænding ikke må finde sted i havne, bugter, fjorde og lignende områder.

Til stk. 4

I stk. 4 er der som noget nyt indsat en opregning af en række stoffer, som ikke må afbrændes, uanset adgangen til at afbrænde normaldriftsaffald, jf. stk. 1 og 3. Stk. 4 begrænser således rækkevidden af stk. 3, idet en række stoffer ikke kan afbrændes, selvom de måtte være at betegne som en del af skibets normaldriftsaffald.

Til stk. 5

Endelig gives der i stk. 5 Naalakkersuisut adgang til at fastsætte nærmere regler om afbrænding af normaldriftsaffald.

Til § 32

I § 32 fastsættes der som noget nyt regler om ozonlagsnedbrydende stoffer. Reglerne stammer fra MARPOL-konventionens bilag VI.

Ved ozonlagsnedbrydende stoffer forstås de stoffer, som er defineret i artikel 1, stk. 4, i Montreal-protokollen af 1987 om stoffer, der nedbryder ozonlaget, og som er opregnet i protokollens bilag A, B, C eller E i dens til enhver tid gældende udformning.

Til stk. 1

I stk. 1, nedlægges der forbud mod bevidst udledning af ozonlagsnedbrydende stoffer. Med udledning menes enhver frigivelse til luften eller havet. Stk. 1 indeholder en ikke-udtømmende opregning af situationer, hvor bevidst udledning kan tænkes at finde sted, men forbuddet er ikke begrænset til disse tilfælde.

Til stk. 2

I stk. 2 gøres det klart, at bagatelagte udslip som led i genindvinding eller genanvendelse af ozonlagsnedbrydende stoffer ikke er omfattet af forbuddet i stk. 1. Det er en forudsætning for anvendelse af stk. 2, at passende forholdsregler er taget for at undgå eller så vidt muligt begrænse sådanne udslip.

Til stk. 3

Endvidere understreges det i stk. 3, at installationer, der er taget i brug efter ikrafttrædelsen af MARPOL-konventionens bilag VI, det vil sige 19. maj 2005, ikke må indeholde ozonlagsnedbrydende stoffer. Dog må der i en overgangsperiode, der strækker sig frem til 1. januar 2020, anvendes hydrochlorofluorocarbon (HCFC). HCFC udgør også et ozonlagsnedbrydende stof, men er langt mindre skadeligt, end de stoffer det erstatter.

Til stk. 4

I stk. 4 gives der Naalakkersuisut adgang til at fastsætte nærmere regler om ozonlagsnedbrydende stoffer. Denne adgang til fastsættelse af regler var tidligere dækket af den brede bemyndigelsesbestemmelse i lovforslagets § 33, men foreslås dækket af en særskilt bestemmelse i stk. 4, for at gøre det muligt at placere denne bemyndigelse i umiddelbar tilknytning til lovforslagets nye regler om ozonlagsnedbrydende stoffer.

Til § 33

Til stk. 1

§ 33, stk. 1, bemyndiger Naalakkersuisut til at udstede regler om luftforurening, der ikke er omfattet af §§ 31 og 32.

Adgangen til at fastsætte regler om begrænsning af luftforurening fra skibe har hidtil bl.a. haft til formål at gøre det muligt at fastsætte regler til opfyldelse af Montreal-protokollens mål om reduktion af udslip af halon og CFC-gasser.

Siden udarbejdelsen af den gældende landstingsforordning, er der kommet nye internationale regler om luftforurening, der søger at reducere skadelige udledninger fra skibenes fremdrivningsmaskineri, primært forurening med kvælstof (NO_x) og svovl (SO_x). Sidstnævnte forhold er især blevet aktuelt efter generelle krav om lavere svovlindhold i brændselolier, der anvendes på land. Olieproducenternes mulighed for at sælge olie med et højt svovlindhold er generelt blevet begrænset i de senere år, hvilket har medført, at der nu i højere grad sælges olie med højt svovlindhold til brug i den internationale skibsfart, hvor brændstofkravene hidtil har været mindre strenge. Dette har medført, at en global regulering af svovlindholdet i skibsbrændstoffer er blevet væsentlig mere påtrængende.

Sådanne nye regler findes i MARPOL-konventionens reviderede bilag VI om luftforurening fra skibe, der trådte i kraft i 2010. Bilag VI indeholder bl.a. emissionslofter for kvælstof i skibes udstødningsgas og grænseværdier for svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Bilag VI indeholder herudover bl.a. også regler om forbud mod udledning af ozonnedbrydende stoffer, om afbrænding af affald om bord på skibe og om FN's Søfartsorganisations (IMO's) udpegning af særlige havområder med lavere emissionsgrænser.

Udover at give mulighed for at fastsætte regler, der gennemfører MARPOL's bilag VI, giver bestemmelsen i § 33, stk. 1, generelt mulighed for at gennemføre internationale regler om luftforurening i grønlandsk ret, ligesom bestemmelsen kan anvendes til at fastsætte rent grønlandske regler om luftforurening, herunder om emissioner fra skibe, der ligger i havn og forbud mod brug af heavy fuel. Sådanne nationale regler vil skulle fastsættes i overensstemmelse med Grønlands eventuelle internationale forpligtelser.

Afslutningsvist bemærkes det, at § 33, stk. 1, sammen med § 59, vil kunne anvendes til at udpege områder, hvori der gælder strengere krav til luftforurening, fx i form af de såkaldte Emission Control Areas (ECA), der udpeges i henhold til MARPOL-konventionen. Der henvises i denne sammenhæng til bemærkningerne til § 59.

Til stk. 2

I et nyt stk. 2, er det nu præciseret, at Naalakkersuisut kan fastsætte regler om, at en brændstofleverandør i forbindelse med levering af brændstof til et skib skal udlevere en bunkerleveringsmeddelelse, i hvilken leverandøren, udover at angive mængde og type af det leverede brændstof, også bekræfter, at det leverede brændstof overholder de krav, der måtte være fastsat i andre regler fastsat af Naalakkersuisut med hensyn til svovlindhold, kvalitet m.m. af sådant brændstof. I regler udstedt i medfør af § 33, stk. 2, tænkes det fastsat, at leverandøren skal udlevere en kopi af denne dokumentation til skibet, herunder en repræsentativ prøve af den leverede olie. Derudover er det intentionen, at det i sådanne regler fastsættes, at leverandøren skal opbevare en kopi af leveringsmeddelelsen i et nærmere bestemt antal år.

Til kapitel 13

Til § 34

Bestemmelsen i § 34 er ny, og bemyndiger Naalakkersuisut til at fastsætte nærmere regler om bl.a. sejladsbegrænsninger for skibe, herunder for nærmere angivne skibstyper, der befinder sig på grønlandsk søterritorium, hvor dette er nødvendigt for at forebygge eller begrænse forurening.

Bestemmelsen er indsat i lovforslaget for at give mulighed for at regulere sejlads med større skibe, med henblik på at minimere forurening fra disse, og skal ses i sammenhæng med ændringerne i § 19, der indfører forbud mod udtømning af urensset kloakspildevand fra større skibe. Med brugen af udtrykket ”befinder sig”, sikres det, at ikke blot sejlads, men også fx skibe, der ligger for anker, kan reguleres.

Bestemmelsen vil kunne anvendes til bl.a. at fastlægge miljøkorridorer og udpege områder hvor sejlads eller andre hertil knyttede aktiviteter er forbudt, begrænset eller skal følge bestemte retningslinjer. Sådanne regler vil typisk blive udarbejdet for nærmere afgrænsede områder, hvor der fx er hyppig forekomst af isbjerge eller forøget risiko for grundstødninger, kombineret med et behov for at beskytte særligt sårbare naturområder.

Bestemmelsen supplerer naturbeskyttelseslovgivningens regler om fredning, og tænkes primært anvendt, hvor en egentlig fredning eller et forbud mod visse aktiviteter vurderes at være unødigt indgribende. Bestemmelsen tænkes således primært anvendt til at regulere, hvordan visse sejladsaktiviteter udføres, med henblik på at forebygge eller begrænse forurening fra sådanne aktiviteter.

Bestemmelsen vil skulle anvendes under inddragelse af Søfartsstyrelsen, for at sikre passende sammenhæng med søsikkerhedslovgivningen. Eventuelle regler vil således skulle fastsættes under hensyntagen til den til enhver tid gældende ressortfordeling mellem de berørte myndigheder. Endvidere skal bestemmelsen som anført i selve lovtæksten skulle anvendes i overensstemmelse med international ret, herunder regler om fremmede skibes ret til uskadelig passage, der er nærmere omtalt i bemærkningerne til § 45.

Til kapitel 14

Til § 35

Til stk. 1

Bestemmelsen i § 35, stk. 1, har karakter af en ”opsamlingsbestemmelse”. Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse muliggør fastsættelse af regler til gennemførelse af nye internationale konventioner eller ændringer i eksisterende konventioner, der ikke kan rummes inden for lovforslagets mere specifikke bemyndigelsesbestemmelser. § 35, stk. 1, kan på samme måde anvendes til at fastsætte regler om specielle forhold, der har særlig betydning for miljøet i Grønland. Det er et krav, at sådanne

regler er i overensstemmelse med Inatsisartutlovens formål og anvendelsesområde, som beskrevet i bestemmelserne i lovforslagets kapitel 1.

I bemærkningerne til den gældende landstingsforordning nævnes som et eksempel på anvendelse af bemyndigelsen i § 35 (forordningens § 26), udstedelse af regler om oplægning af skibe i fjorde og lignende. Sådan oplægning vil nu primært være reguleret af kapitel 11, idet § 35, stk. 1, dog stadig kan finde anvendelse, såfremt kapitel 11 ikke omfatter en given oplægningssituation. Som et andet eksempel nævnes i bemærkningerne til landstingsforordningen regulering af fredede områder eller vådområder optaget på listen i henhold til Ramsar-konventionen. Mens sådan regulering stadig vil kunne foretages med hjemmel i § 35, vil den del heraf, der omfatter sejladsbegrænsninger, fremover primært skulle reguleres med hjemmel i § 34.

Det fremgår udtrykkeligt af ordlyden af § 35, stk. 1, at bestemmelsen kan anvendes til at regulere bl.a. energi. Her tænkes ikke mindst på regler, der regulerer støj- og lysforurening, herunder fx lyspåvirkning af havfugle, såvel som udledning af varme, hvor dette kan medføre skade på miljøet.

Som et yderligere eksempel på regler, der kunne udstedes med hjemmel i § 35, stk. 1, bør nævnes regler om anvendelse af antibegronings-maling på skibe. På dette område findes der internationale regler, herunder primært Anti Fouling Systems-konventionen (AFS-konventionen), som ikke er tiltrådt af Grønland. AFS-konventionen indeholder bl.a. et forbud mod anvendelse af malinger indeholdende Tributyltin (TBT), grundet de negative virkninger på miljøet forbundet med anvendelse af sådan maling. Da Grønland ikke på nuværende tidspunkt har planer om at tiltræde AFS-konventionen, og da anvendelsen af TBT-holdig bundmaling i Grønland vurderes at være ganske begrænset, er det valgt ikke at indføre en særskilt bemyndigelsesbestemmelse herfor, men i stedet at gøre opmærksom på, at § 35, stk. 1, vil kunne danne grundlag for sådanne regler, hvis der opstår behov herfor på et senere tidspunkt. Problemet med skibsbegroning og risikoen for overførsel af invasive arter omtales ovenfor i de almindelige bemærkninger, i slutningen af afsnit 7.2.3.

Til stk. 2

Stk. 2 er ny og skal læses i sammenhæng med § 2, stk. 6. Tilsammen giver disse to bestemmelser mulighed for at regulere de miljømæssige aspekter af aktiviteter, der finder sted på søterritoriet, som ikke omfattes af anden lovgivning.

Bestemmelsen har til formål at sikre, at Naalakkersuisut har mulighed for at gribe ind over for potentielt forurenende eller miljøskadelige aktiviteter på søterritoriet, både i form af generel regulering og i form af mere konkrete tiltag, inden der sker skade på natur og miljø.

Modsat § 35, stk. 1, der jf. lovforslagets § 2 kun omfatter skibe og luftfartøjer, er det uden betydning for anvendelsen af stk. 2, om de pågældende aktiviteter involverer et skib eller luftfartøj. Enhver aktivitet er således omfattet. Samtidig er bestemmelsens sigte imidlertid begrænset til de miljømæssige aspekter af sådanne aktiviteter, i det omfang disse må forventes at medføre forurening eller skade på miljøet, eller fare herfor. Det er dog uden

betydning for anvendelsen af § 35, stk. 2, om forureningen eller skaden, eller faren herfor, er begrænset.

Som eksempler kan nævnes placering af genstande på et isbjerg, hvor placeringen medfører forurening eller fare herfor, kørsel med snescootere, biler og andre køretøjer på havisen og afholdelse af større arrangementer på havisen. Som et andet eksempel kan nævnes omlastning af stoffer og materialer fra et skib til et andet, herunder bl.a. bunkring, såfremt denne omlastning medfører forurening eller skade på miljøet, eller fare herfor, men hvor omlastningen ikke er omfattet af lovforslagets øvrige regler, eller af anden lovgivning. Ligeledes vil fx sprængning af havis eller anden brug af sprængstoffer på havet kunne falde ind under bestemmelsens anvendelsesområde.

Naalakkersuisut kan anvende § 35, stk. 2, til at tage skridt til beskyttelse af havmiljøet både før, under og efter, at sådanne aktiviteter har fundet sted. Omfanget af forureningen, miljøskaden eller risikoen herfor skal dog indgå som et element i myndighedernes vurdering af, om der overhovedet bør udarbejdes nye generelle regler, eller gribes ind over for en konkret aktivitet, med hjemmel § 35, stk. 2.

Der kan fx træffes beslutning om konkrete tiltag, fx et midlertidigt forbud, indtil regler dækkende en ny type forurenende eller skadelig aktivitet kan udarbejdes.

Forsigtighedsprincippet vil her spille en central rolle. Lovforslagets øvrige bestemmelser, herunder primært indgrebsbestemmelserne i kapitel 18, men også beredskabs- og bekæmpelsesbestemmelserne i kapitel 16, vil ligeledes kunne finde anvendelse, hvor Naalakkersuisut har truffet beslutning efter § 35, stk. 2, i forhold til en given aktivitet, og der i tilknytning til denne beslutning viser sig at være behov for at skride ind af hensyn til beskyttelsen af miljøet.

§ 35, stk. 2, giver også mulighed for at stille vilkår til en given aktivitet. Et eksempel herpå kunne være, at der i forbindelse med ovennævnte omlastningsaktivitet, stilles krav om, at de involverede skibe udarbejder en beredskabsplan for aktiviteten, og at de sikrer sig passende adgang til beredskabs- og bekæmpelsesudstyr, inden omlastningsaktiviteten påbegyndes. Dette vil ikke mindst kunne vise sig relevant, hvor der ikke findes bekæmpelsesudstyr tilpas tæt på den pågældende aktivitet, eller hvor aktiviteten vil kunne medføre forurening, der medfører behov for øjeblikkelig indgriben.

Alle aspekter af en given aktivitet eller type af aktiviteter, der kan tænkes at medføre forurening eller miljøskade, eller fare herfor, kan inddrages i denne vurdering. For eksempel vil ovennævnte omlastning fra et skib til et andet ikke blot kunne medføre risiko for, at det pågældende stof eller materiale tabes i havet. Alene den blotte tilstedeværelse af skibe beskæftigede med omlastning, eller andre aktiviteter, vil kunne siges at medføre både reel forurening, fx afbrænding af brændstof eller udledning af forurenende spildevand, og fare for

forurening af eller skade på miljøet, herunder fx situationer, hvor myndighederne vurderer, at der er en forøget risiko for, at et eller flere skibe kommer ud for et uheld.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.18., for en nærmere beskrivelse af begrebet fare for forurening.

Bestemmelsen i stk. 2 vil skulle anvendes under inddragelse af eventuelle berørte myndigheder for sikre, at anvendelsen afspejler den til enhver tid gældende ressortfordeling mellem myndighederne og tager hensyn til allerede gældende lovgivning m.v. Det skal ligeledes sikres, at stk. 2 anvendes i overensstemmelse med international ret, herunder regler om fremmede skibes ret til uskadelig passage, jf. bemærkningerne til § 45.

Bestemmelsen ændrer ikke på ressortfordelingen på råstofområdet, og kan derfor ikke anvendes til at regulere fx omlastning af råstoffer som led i råstofaktiviteter, der reguleres efter råstoflovgivningen. Det skal samtidig understreges, at det er et krav, at anvendelsen af § 35, stk. 2, sker i overensstemmelse med Inatsisartutlovens formål og anvendelsesområde, som beskrevet i bestemmelserne i lovforslagets kapitel 1.

Til kapitel 15

Til § 36

Reglerne i § 36 stiller krav om forudgående vurdering af større anlægs virkninger på miljøet (VVM) i forbindelse med større bygnings- og anlægsarbejder på søterritoriet, og giver Naalakkersuisut bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler herom. § 36 svarer i høj grad til bestemmelserne i miljølovens kapitel 8.

Formålet med § 36 er at gøre det muligt at implementere Espoo-konventionens regler om miljøkonsekvensvurdering på søterritoriet. Espoo-konventionen indeholder krav om miljøvurdering af anlæg, der formodes at have grænseoverskridende miljøvirkninger. Formålet hermed er at mindske eller bekæmpe negative miljøpåvirkninger gennem en forebyggende miljøindsats.

Espoo-konventionen stiller krav om, at der gennemføres miljøkonsekvensvurderinger af en række oplyste anlæg, bl.a. kemiske anlæg, større kraftværker, minedrift og offshore produktion. Konventionen indeholder også regler om, at disse anlægs miljøvirkning skal offentliggøres og debatteres i fuld offentlighed. Espoo-konventionen blev tiltrådt af Grønland i 1993.

§ 36 omhandler ikke kun grænseoverskridende forurening, men giver også mulighed for, at der stilles krav om vurdering af virksomheders og anlægs miljømæssige virkninger internt i Grønland.

Ved projektering af større anlæg bør en vurdering af virkninger på miljøet indeholde en naturkonsekvensvurdering efter § 43 i Landstingslov nr. 29 af 18. december 2003 om naturbeskyttelse.

Til stk. 1

I § 36, stk. 1, fastsættes det mere specifikt, at større bygge- og anlægsarbejder, der må antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, ikke må anlægges eller påbegyndes før Naalakkersuisut har meddelt godkendelse hertil, hvilket skal ske i overensstemmelse med reglerne i § 36 samt regler fastsat i medfør af § 36, stk. 3. Afgrænsning af hvilke typer virksomheder, anlæg eller indretninger, der er omfattet af stk. 1, vil kunne fastlægges i en bekendtgørelse.

Ved godkendelsessagers behandling skal der tages stilling til den påvirkning, der hidrører fra virksomheden, herunder både i anlægsfasen, driften og en eventuel nedlukning. Dette omfatter bl.a. påvirkninger relateret til spildevand, affald, forureningen med luftformige stoffer, støjgener m.v.

Til stk. 2

§ 36, stk. 2, fastsætter, at der i forbindelse med en ansøgning om anlæggelse eller påbegyndelse af en i stk. 1 nævnt aktivitet skal fremsendes en redegørelse til Naalakkersuisut om projektets virkning på miljøet. De nærmere regler for hvilke krav, der stilles til en redegørelse, vil blive fastsat i en bekendtgørelse.

Til stk. 3

Af § 36, stk. 3, nr. 1-11, fremgår det, at Naalakkersuisut kan fastsætte nærmere regler om en lang række forhold af betydning for vurderingen af større bygnings- og anlægsarbejders virkning på miljøet. Denne regelfastsættelse vil ske på bekendtgørelsesniveau.

Nr. 1 giver mulighed for at regulere hvilke virksomheder, anlæg og indretninger, som er omfattet af godkendelsespligten i § 36, stk. 1. Regler herom kan fastsættes enten i form af lister over virksomhedstyper eller i form af mere generelle vurderingskriterier.

I henhold til nr. 2 kan der fastsættes krav til formen for, og indholdet af, en ansøgnings- og godkendelsesordning. Virksomheden skal inden behandlingen af godkendelsessagen tilvejebringe de oplysninger, der er nødvendige for en bedømmelse af sagen. Oplysningspligtens omfang vil afhænge af det ansøgte og det enkelte projekts karakter, og godkendelsesmyndigheden kan alene stille krav om oplysninger, der er nødvendige for at bedømme projektets virkning på miljøet.

Nr. 3 giver mulighed for fastsættelse af krav til indholdet i en redegørelse om vurdering af virkning på miljøet. Det forventes, at der med hjemmel i § 36, stk. 3, nr. 3, vil blive stillet krav om fremsendelse af en redegørelse om projektets virkning på miljøet, herunder nærmere krav til, hvad denne redegørelse skal indeholde. Her tænkes ikke blot på omfanget af redegørelsen, men også eventuelle krav til borgerinddragelse, for eksempel i form af høring af offentligheden.

Nr. 4 omhandler fastsættelse af regler om rapporteringspligt. I forbindelse med større bygnings- og anlægsarbejder kan der være behov for rapportering vedrørende forskellige miljøforhold. En godkendelse kan således, i regler udstedt med hjemmel i § 36, stk. 3, nr. 4, gøres betinget af en pligt til at

rapportere til Naalakkersuisut, herunder en pligt til at føre driftsjournaler. Denne pligt vil hyppigt dreje sig om løbende indberetninger af virksomhedens egne målinger og analyser.

Efter nr. 5 kan der fastsættes regler om vilkårsstillelse. En godkendelse vil normalt indeholde vilkår for bygnings- og anlægsarbejdes påbegyndelse, drift, udvidelse eller ændring. Vilkårene kan bl.a. vedrøre, hvordan negative påvirkninger mindskes, og hvordan positive effekter øges.

Nr. 6 omhandler nedlukning og efterbehandling. Der gives her mulighed for at opstille nærmere regler for, hvordan den VVM-pligtige virksomheds nedlukning skal foregå, herunder om reetablering. Her tænkes der især på, at der ved en nedlukning er behov for krav til håndtering og bortskaffelse af affald, herunder også produktionsmaterialer. Der kan ligeledes være behov for at fastsætte krav om, at et givet område skal holdes i forsvarlig stand.

Efter nr. 7 kan der fastsættes regler om sikkerhedsstillelse. Baggrunden herfor er, at visse typer bygninger og anlæg i høj grad må forventes at medføre udgifter i forbindelse med oprydning ved ophør. For at sikre, at der er tilstrækkelig kapital til oprydning, såfremt et firma ophører, herunder eventuelt til reetablering af landskabet, gives der i nr. 7 mulighed for at fastsætte nærmere regler omkring sikkerhedsstillelse til dækning af sådanne udgifter.

Hvor stort et beløb, der kræves i sikkerhedsstillelse, afhænger af typen af bygninger og anlæg og af projektets omfang. Virksomheden samt andre med en væsentlig interesse heri, vil blive hørt i forbindelse med vilkår om sikkerhedsstillelse.

Det samlede omfang af sikkerhedsstillingen vil blive beregnet på baggrund af omkostningsniveauer og sandsynligheder for, hvad der er nødvendigt. Sikkerhedsstillelse kan kræve en relativ stor kapital ved opstart af virksomheden eller ved en eventuel udvidelse. Det påtænkes ikke, at der skal kræves sikkerhedsstillelse fra den danske stat eller fra Selvstyremyndigheder.

Nr. 8 giver adgang til at fastsætte regler om vilkårsovertrædelse. Der kan herefter fastsættes nærmere regler, som gør det muligt at skride ind over for godkendte bygnings- og anlægsprojekter, der påvirker miljøet ud over hvad, der er lagt til grund ved godkendelsen, og dermed overtræder vilkårene i godkendelsen.

Ved en vilkårsovertrædelse kan reaktionen spænde fra en simpel indskærpelse, til påbud og politianmeldelse. Der må her skelnes mellem enkeltstående overtrædelser af begrænset omfang og grove, vedvarende eller gentagne vilkårsovertrædelser. Der kan fastsættes en tidsfrist for de påbudte foranstaltninger.

Med hjemmel i nr. 9 kan der fastsættes regler om forbud og påbud. Det bemærkes her, at godkendelsesmyndigheden ikke udtrykkeligt skal bestemme, hvilke foranstaltninger virksomheden skal gennemføre ved overtrædelse af opstillet vilkår, idet det i almindelighed bør overlades til virksomheden at afgøre, hvordan et påbud skal efterkommes. Baggrunden herfor er, at virksomheden selv er nærmest

til at vurdere, hvilke forholdsregler, der mest hensigtsmæssigt kan gennemføres under hensyntagen til indretning, procesforhold, drift m.v.

Nr. 10 omfatter egenkontrol og miljøundersøgelser. Det er herefter muligt at fastsætte nærmere regler for virksomhedernes egenkontrol og krav om miljøundersøgelse. Regler i forbindelse med miljøundersøgelser kan indeholde vilkår om udførelse og mulighed for betaling af miljøundersøgelser. Der tænkes her på undersøgelser af en art, der naturligt vil være et led i virksomhedens drift med henblik på at begrænse forurening.

Endelig indeholder nr. 11 en hjemmel til at fastsætte regler om gebyrer til dækning af myndighedernes udgifter i forbindelse med sagsbehandling. I forbindelse med store og omfattende projekter kan der bl.a. være behov for eksternt hjælp til sagsbehandlingen, hvorfor der med denne regel gives mulighed for gebyrfinansiering af sådanne udgifter.

Til kapitel 16

Kapitel 16 omhandler beredskab og forureningsbekæmpelse, herunder overvågning (monitering), og har til formål at tilvejebringe et samlet beredskab mod forurening af havet, havne og kyststrækninger. Reglerne sigter primært mod bekæmpelse af olieforurening, men også kemikalieforurening er omfattet af bestemmelserne. Endvidere vil også håndtering af biologisk forurening i form af invasive arter være omfattet af kapitel 16. Som eksempler på sådan biologisk forurening med invasive arter kan nævnes parasitter, sygdomsfremkaldende organismer, patogener fra fx sygdomsramte krydstogtskibe m.v.

Til § 37

Til stk. 1

Det kystnære olieberedskab blev overtaget den 1. januar 1989. Der er på nuværende tidspunkt etableret beredskab i tolv byer: Qeqertarsuaq, Ilulissat, Qasigiannnguit, Aasiaat, Sisimiut, Maniitsoq, Nuuk, Paamiut, Narsaq, Qaqortoq, Nanortalik og Tasiilaq. Det er Naalakkersuisut, der ejer de nævnte beredskaber, der drives af de kommunale brandvæsener.

Uden for søterritoriet vil bekæmpelse af olieforurening og lignende som hidtil blive varetaget i henhold til den gældende danske havmiljølovgivning.

Det fremgår af bindende aftale om ansvarsfordeling vedrørende kemikalie- og olieforureningsbekæmpelse indgået mellem Danmark og Grønland i forbindelse med overtagelsen af det kystnære olieberedskab og Principaftale om forureningsbekæmpelse i farvande ved Grønland indgået mellem Naalakkersuisoq og forsvarsministeren af 24. marts 2017, at Grønlands Selvstyre i tilfælde af omfattende forurening med olie og kemikalier i farvande ved Grønland kan anmode den danske stat om at bekæmpe forureningen, og at den danske stat har pligt til at imødekomme en sådan anmodning og afholde udgifterne til

bekæmpelsen af forureningen. Denne pligt for den danske stat til at bekæmpe omfattende forurening gælder således inden for søterritoriet.

Den danske finanslov indeholder en tekstanmærkning i overensstemmelse hermed. Den myndighed, som har betalt udgifter, kan søge disse inddrevet hos forureneren.

I forbindelse med overtagelsen af havmiljøområdet blev det tillige fastslået i det danske lovforslag, at ”Den i finansloven indeholdte bemyndigelse til miljøministeren til i tilfælde af omfattende forurening med olie og kemikalier at afholde alle fornødne udgifter til bekæmpelse heraf på havet og tilgrænsende strande og kyster, som også gælder farvande ved Grønland, berøres ikke af kompetenceoverførslen.”

Af forslaget til den gældende landstingsforordning fremgik det, at ”Skulle der opstå en forureningssituation af større omfang, vil dette fortsat være en statslig opgave”.

Den statslige opgave berøres ikke af lovforslaget.

Der er i stk. 1, 1. pkt., hjemmel til, at Naalakkersuisut efter aftale kan lade andre myndigheder varetage beredskabet og udarbejde beredskabsplaner. Dette er i overensstemmelse med hidtidig praksis.

Som noget nyt kan ikke blot andre myndigheder, men også private eller statsejede virksomheder inddrages i bekæmpelsesarbejdet, jf. stk. 1, 2. pkt. Der kan både indgås aftale med mindre virksomheder, herunder fx konkrete aftaler i forbindelse med enkelte forureningshændelser, og aftaler med større virksomheder, hvor formålet typisk vil være, at disse stiller et omfattende beredskab til rådighed for Naalakkersuisut. Der kan indgås aftale med både grønlandske og udenlandske virksomheder om bistand til forureningsbekæmpelse.

Ved varetagelsen af beredskabet, kan Naalakkersuisut endvidere inddrage fonde, organisationer og frivillige beredskabskorps, og hermed bl.a. drage nytte af viden, midler og træningsmuligheder, som disse kan bidrage med.

Til stk. 2

Af stk. 2 fremgår det, i overensstemmelse med den gældende landstingsforordning, at kommunalbestyrelsen forestår sanering af forurenede kyststrækninger. Dette reflekterer, at det allerede er kommunalbestyrelsen, der er ansvarlig for olieforurening på landjorden. Dog er Naalakkersuisut ansvarlig for de landområder, der ligger inden for Nationalparken i den nordøstlige del af Grønland.

Til stk. 3

Stk. 3 pålægger Naalakkersuisut at udarbejde beredskabsplaner for Naalakkersuisuts ansvarsområder efter stk. 1 og 2. Formålet med udarbejdelse af sådanne planer er primært at skabe overblik over og

klarhed i forhold til beredskabsindsatsen. Dette vil bl.a. omfatte redegørelser for beredskabets opbygning og funktion, herunder hvilket materiel beredskabet råder over, såvel som bestemmelser vedrørende alarmering og rapportering, og en rollefordeling mellem de involverede myndigheder.

Det fremgår endvidere af stk. 3, at Naalakkersuisut kan pålægge de i stk. 2 nævnte kommunalbestyrelser at udarbejde sådanne planer for arbejdet med sanering af kyststrækninger.

Endelig fremgår det af stk. 3, 2. pkt., at såfremt andre myndigheder eller virksomheder inddrages i beredskabsarbejdet i henhold til § 37, stk. 1, kan disse ligeledes inddrages i udarbejdelsen af beredskabsplanerne. Bestemmelsen sikrer, at eventuelle andre myndigheder eller beredskabsvirksomheder på passende vis kan inddrages i udarbejdelsen af de beredskabsplaner, som de vil skulle udføre beredskabet i henhold til, og giver samtidig Naalakkersuisut mulighed for at trække på sådanne myndigheders eller virksomheders beredskabserfaring ved udarbejdelsen af beredskabsplanerne.

Til § 38

§ 38 er indsat som en reaktion på tidligere situationer, hvor beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger er blevet iværksat, og hvor implicerede skibsejere, deres forsikringsselskaber og andre berørte personer eller virksomheder, efterfølgende har rejst tvivl om behovet for iværksættelse af sådanne foranstaltninger. Baggrunden for disse sager har primært været § 47, stk. 1, der pålægger ejeren af et skib at dække alle rimelige beredskabs- og bekæmpelsesudgifter. Med § 38 skabes der nu klarhed over sådanne situationer. Bestemmelsen er suppleret af enkelte præciseringer af, hvilke udgifter, der er dækket af § 47, stk. 1, hvorfor der ligeledes henvises til § 47, stk. 1, og bemærkningerne hertil.

Til stk. 1

I § 38, stk. 1, er det nu gjort klart, at beslutning om iværksættelse af beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, herunder overvågning, jf. § 39, stk. 2, træffes af den ansvarlige myndighed, hvad enten dette er Naalakkersuisut eller en af Naalakkersuisut bemyndiget myndighed, fx det lokale brandvæsen. Det er således alene myndigheden, og ikke den, der volder risiko for forurening, som foretager denne vurdering.

Beredskabsvirksomheder er ikke nævnt i § 38, stk. 1, idet beslutning om iværksættelse af beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger altid vil skulle træffes af den relevante myndighed, uanset om der er indgået beredskabsaftale med en virksomhed efter § 37, stk. 1, 2. pkt.

Til stk. 2

I stk. 2 understreges det endvidere, at beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger som udgangspunkt skal iværksættes, når der er sket eller er fare for forurening, men at den ansvarlige myndighed, efter en vurdering af de konkrete omstændigheder, dog kan vælge at undlade iværksættelsen, såfremt den vurderer, at der ikke er behov for sådan iværksættelse. Det samme gælder såfremt den relevante myndighed, bl.a. i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, vurderer, at iværksættelse af

beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger ikke står mål med behovet for sådanne foranstaltninger. Det kan fx være tilfældet, hvor der er uforholdsmæssigt store omkostninger og/eller risici forbundet med iværksættelse af beredskabsforanstaltninger, men hvor forureningen eller risikoen herfor er ganske begrænset. I forhold til iværksættelse af overvågning (monitering), jf. § 39, stk. 2, vil den ansvarlige myndighed dog ikke være forpligtet af § 38, stk. 2, til at iværksætte en sådan, da det fremgår af § 39, stk. 2, at beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger kan – men ikke nødvendigvis skal – omfatte overvågning. Således vil egentlig overvågning bl.a. kunne undlades, hvor der er tale om begrænset eller forholdsvis ufarlig forurening, eller hvor overvågning ikke vurderes at være nødvendig for en effektiv håndtering af forureningen. Endvidere vil overvågning primært være knyttet situationer, hvor der faktisk er sket forurening, og i mindre omfang til situationer, hvor der alene er fare for forurening, idet det dog kan være nødvendigt at iværksætte overvågning for at afgøre, om fx et grundstødt skib er begyndt at lække forurenende stoffer eller ej, eller om der efter endt oprydning af forurening stadig findes rester af forureningen i miljøet. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 39, stk. 2.

Vurderingen af, hvilke beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, der må anses for at være rimelige, vil altid bero på en konkret vurdering af den faktiske situation. I sager af denne type vil der endvidere ofte være tale om et stort tidspres. Beslutninger om bekæmpelsesforanstaltninger vil derfor for en stor dels vedkommende bero på et skøn baseret på de på beslutningstidspunktet foreliggende oplysninger, herunder sø- og vejrforholdene, isforekomster, den tid, der forløber fra uheldet og indtil bekæmpelsesmateriellet kan nå frem, information om udslippets art, størrelsen og udbredelsen heraf, samt arten/kvaliteten og mængden af bekæmpelsesmateriellet, der sættes ind.

På trods af, at flydespærrer er placeret centralt på forskellige steder i Grønland, indebærer Grønlands geografiske udstrækning stadig, at det ved fare for olieudslip ofte vil være nødvendigt at igangsætte transporten af flydespærrer før, der er fuldstændig klarhed over, hvorvidt der faktisk er sket en forurening. Når et skib sejler i farvandene omkring Grønland, er disse potentielt omfattende udgifter til forberedelse og iværksættelse af beredskabet således en økonomisk risiko, som det pågældende skib vil skulle tage højde for.

Der henvises endvidere til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.18., hvor begrebet ”fare for forurening” og behovet for iværksættelse af bl.a. beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger gennemgås i detaljer med fokus på de grønlandske forhold.

Til stk. 3

Endelig er det nu i et nyt stk. 3 gjort klart, at beslutninger om iværksættelse af beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, herunder om arten og omfanget af sådanne foranstaltninger, ikke er afgørelser i sagsbehandlingslovens forstand. Dette betyder, at sådanne beslutninger ikke kræver forudgående høring af berørte parter, såsom ejere af involverede skibe, hvilket er i overensstemmelse med almindelig anerkendt praksis.

Til § 39

Til stk. 1

Det er med indføjelser af en ny bestemmelse i § 39, stk. 1, gjort klart, at udarbejdelsen af beredskabsplaner efter § 37, og vurderingen af behovet for iværksættelse af beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger efter § 38, skal ske med fokus på de særlige grønlandske forhold. Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.18, for en nærmere beskrivelse af hvad der forstås herved.

Til stk. 2

Bestemmelsen i § 39, stk. 2, der ligeledes er ny, er indsat for at gøre det klart, at konkrete beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger kan omfatte iværksættelse af overvågningsforanstaltninger (monitering), og at retningslinjer m.v. for sådan overvågning kan udgøre en del af en beredskabsplan.

I modsætning til hvad gælder efter bestemmelsen i § 38, stk. 2, er der ikke i § 39, stk. 2, indsat en formodning om, at der altid vil være behov for at iværksætte overvågningsforanstaltninger i tilfælde af forurening eller fare herfor. Grunden til denne forskel er, at myndighedernes erfaring har vist, at mens behovet for iværksættelse af beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger med rimelighed kan formodes at være til stede i alle tilfælde af forurening eller fare herfor, vil behovet for egentlig overvågning ikke nødvendigvis være til stede i samme grad. Med bestemmelsen i § 39, stk. 2, er det derfor gjort klart, at udgangspunktet er, at den ansvarlige myndighed kan, men ikke skal, iværksætte overvågningsforanstaltninger.

Der kan være flere grunde til at iværksætte overvågning efter § 39, stk. 2, idet det overordnede formål, som angivet i bestemmelsen, dog altid vil være at sikre, at myndighederne er i stand til at håndtere konkrete forureningssituationer så godt som muligt.

Mere konkret er formålet med overvågningen at fremskaffe pålidelig og objektiv information, som myndighederne kan anvende til at afgøre, om der er behov for at iværksætte beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger eller ændre på allerede iværksatte foranstaltninger, eller om forureningen er tilpas begrænset eller er nedbragt tilstrækkeligt til, at der ikke er behov for at iværksætte – eller fortsætte eksisterende – beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger.

Behovet for overvågning varierer endvidere betydeligt fra sag til sag, og der vil være sager, hvor det ganske tidligt står tilstrækkeligt klart, at der ikke er behov for mere end en kortfattet vurdering af forureningens omfang. Dette vil typisk være tilfældet i sager, hvor forureningen er yderst begrænset og derfor ikke risikerer at påvirke mennesker eller natur, eller hvor forureningens påvirkning kan kortlægges tilstrækkeligt uden iværksættelse af en egentlig overvågningsindsats.

Hvor den ansvarlige myndighed har besluttet at iværksætte overvågning, vil det, ligesom ved de øvrige beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, være op til myndigheden at afgøre, hvor omfattende en overvågning den pågældende forureningshændelse giver anledning til, idet en iværksat overvågning dog skal stå mål med den skete forurening.

Det bemærkes, at ligesom andre udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, kan udgifter til overvågning, som er iværksat for at håndtere en forureningssituation, kræves dækket af den ansvarlige for forureningen, jf. det objektive ansvar, der er beskrevet i § 47, stk. 1, og i bemærkningerne hertil.

En indledende visuel overvågning fra luftfartøj, skib eller land, som kortlægger omfanget og udbredelsen af fx olieforurening, udgør typisk første skridt i en forureningsovervågning. Denne indledende overvågning vil kunne danne grundlaget for en vurdering af forureningens potentielle og aktuelle negative indvirkning på mennesker og natur, og kan bl.a. give myndighederne oplysninger, som kan gøre det muligt på et tidligere tidspunkt at vælge den – efter de konkrete forhold – mest effektive tilgang til håndtering af forureningssituationen. Denne overvågning kan ligeledes danne grundlag for udpegnings af eventuelle prøvetagningssteder inden for og uden for det forurenede område, bl.a. med henblik på yderligere kortlægning af forureningen.

Efter en forureningshændelse er indtruffet, vil overvågning af forureningen og det forurenede område kunne iværksættes på en række forskellige måder, afhængig af formålet hermed. Således vil overvågningen bl.a. kunne finde sted med et eller flere af disse formål for øje:

- Afgøre, om et skib eller en platform m.v. er begyndt at lække forurenende stoffer eller ej.
- Afgøre, hvad der er kilden eller årsagen til en given forurening.
- Fastlægge risikoen for, at forureningen breder sig til dele af menneskets fødekæde.
- Afdække forureningens indvirkning på andre aktiviteter i det forurenede område, herunder fx kommercielt fiskeri.
- Bekræfte eller afkræfte, om der er årsagssammenhæng mellem observerede negative miljøpåvirkninger og den stedfundne forurening.
- Måle forureningskoncentrationer i vandsøjlen og i havbunden med henblik på at afgøre, hvorvidt en iværksat bekæmpelsesindsats skal fortsættes eller afsluttes.
- Måle forbedringer i miljøtilstanden, eller mangel herpå.
- Identificere eventuelle behov for tiltag, der kan bidrage til retablering af den før forureningen gældende miljøtilstand, samt forventede omkostninger hertil.
- Vise, at en forureningskade er blevet tilstrækkeligt kortlagt og evalueret.
- Afklare om miljøet, efter afslutningen af en beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltning, er ved at vende tilbage til tilstanden før forureningen.
- Vurdere, om der er behov for at genoptage beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger såsom olieopsamling og strandsanering, herunder gennem en vurdering af, om koncentrationen af forurenende stoffer er ved at returnere til de naturlige baggrunds niveauer eller ej.

I tilfælde af forureningshændelser, der er mere end bagatelagtige i omfang, vil et væsentligt formål med overvågningen således ofte være at holde øje med miljøtilstanden efter endt oprydning. Jo større en forureningshændelse, desto større er sandsynligheden for, at en første oprydningsindsats ikke får fjernet al forurening.

I sådanne situationer udgør fortsat overvågning derfor et afgørende redskab til at afklare, om der er behov for lave supplerende eller løbende oprydning. Det er alene den eller de ansvarlige myndigheder, der kan foretage denne vurdering, med henblik på at leve op til deres pligt til at beskytte miljøet i henhold til denne lov, og under hensyntagen til bl.a. proportionalitetsprincippet.

Der kan ikke sættes en egentlig målestok for, hvor lang tid overvågning bør fortsættes efter en sådan forureningshændelse. At forurening især i koldere farvande kan være særdeles vedholdende er dog velkendt, og i de helt store forureningssager, er der set eksempler på oprydningsindsatser, der strækker sig over flere år, ledsaget af årtiers overvågning. Mens oprydning typisk vil udgøre den langt største omkostning efter en forureningshændelse, vil en tilknyttet og langvarig overvågningsindsats dog kunne løbe op i endog store millionbeløb, alt afhængig af forureningens type, omfang og langtidsvirkninger. Ansvar for omkostninger til ikke blot beredskab og forureningsbekæmpelse, men også overvågning, udgør således en betydelig økonomisk risiko, som ikke bør undervurderes ved sejlads i grønlandske farvande, jf. det objektive ansvar i lovforslaget § 47, stk. 1.

Ved tilrettelæggelsen af overvågning af en forureningshændelse, kan der bl.a. tages udgangspunkt i følgende sammenligninger:

- Sammenligninger af forureningsdata fra det forurenede område med data indsamlet i samme område, før der skete forurening af området, hvis sådanne data findes.
- Sammenligninger af data fra det forurenede område med data fra tilsvarende, men ikke-forurenede, områder.
- Overvågning af det forurenede område over længere tid.

En systematisk overvågningsindsats vil kunne bidrage til at bekræfte kilden til en given forurening, og dermed også, hvor det juridiske ansvar skal placeres; til at validere beslutninger truffet i løbet af bekæmpelsesindsatsen, og dermed bl.a. bidrage til at forbedre den aktuelle bekæmpelsesindsats såvel som fremtidige bekæmpelsesindsatser; og til at følge forbedringer i miljøets tilstand.

Ved overvågning iværksat efter bestemmelserne i kapitel 16, skal det så vidt muligt sikres, at der samarbejdes med andre myndigheder og berørte parter om overvågningen, for dermed at undgå overlap eller manglende sammenhæng mellem forskellige overvågningsindsatser. Den endelige beslutning om overvågning efter reglerne i kapitel 16 ligger dog hos Naalakkersuisut.

Endelig skal det understreges, at adgangen til at inddrage virksomheder og andre myndigheder i beredskabs- og bekæmpelsesarbejdet efter kapitel 16 også omfatter overvågning. Dette følger implicit af henvisningen fra § 39, stk. 2, til §§ 37 og 38, da §§ 37 og 38 bemyndiger Naalakkersuisut til i vidt omfang at inddrage andre myndigheder og virksomheder i beredskabs- og bekæmpelsesarbejdet. Naalakkersuisut vil med andre ord kunne beslutte, at overvågningsopgaver skal varetages helt eller delvist af fx virksomheder, der har ekspertise i miljøovervågning, eller af andre myndigheder, som fx har bedre kapacitet eller erfaring med overvågning end Naalakkersuisut eller er i stand til at iværksætte overvågning på et tidligere tidspunkt.

Der henvises i øvrigt til omtalen af begrebet fare for forurening i de almindelige bemærkninger, afsnit 2.18, hvor bl.a. forholdet mellem § 39, stk. 2, og begrebet fare for forurening er nærmere omtalt.

Til kapitel 17

Kapitlet indeholder regler om indberetning til Naalakkersuisut, herunder i situationer, hvor der enten er sket eller er fare for forurening af havet. Indberetning efter disse regler bør ske over radio, telefonisk eller ad den vej, som er hurtigst på tidspunktet for indberetningen.

Til § 40

I MARPOL-konventionens protokol I er der i henhold til konventionens artikel 8 fastsat regler om, hvilke personer der skal indberette, hvem der skal indberettes til, og i hvilke tilfælde der skal indberettes.

Til stk. 1

Som stk. 1 er formuleret, dækker bestemmelsen en række af kravene i protokol I, men går dog videre end, hvad der ville være nødvendigt for blot at opfylde konventionens krav, idet lodser er foreslået indberetningspligtige på linje med ejere, brugere og førere. Endvidere foreslås det ikke blot, at der er pligt til indberetning, når der er sket eller skønnes at være fare for udtømning af skadelige stoffer, men også i ethvert tilfælde af kollision, grundberøring eller grundstødning og ved dumpning i strid med loven.

Baggrunden for denne bestemmelse er, at man ellers ville kunne risikere ikke at få underretning hurtigst muligt, hvilket ofte vil have negativ indvirkning på mulighederne for effektiv forureningsbekæmpelse.

Af stk. 1, 2. pkt. fremgår det, at der straks skal ske indberetning ved enhver form for kollision, grundberøring eller grundstødning. Indberetningspligten udløses i det øjeblik, der sker kollision, grundberøring eller grundstødning. Det er i den sammenhæng uden betydning, hvorvidt der rent faktisk er forvoldt skade på det eller de involverede skibe, eller er opstået fare for udtømning.

Af stk. 1, 3. pkt., fremgår det, at der ligeledes gælder en mere generel pligt til at foretage indberetning hvis der er fare for udtømning. Bestemmelsen har til formål at opfange situationer, der ikke er omfattet stk. 1, 1. og 2. pkt., hvor der måtte være fare for udtømning. Stk. 1, 3. pkt.'s sigte er ganske bredt og omfatter således brand, eksplosion, fejl på maskineri eller udstyr, der kan påvirke skibets manøvreedygtighed. Omfattet er ligeledes skade, fejl eller sammenbrud, som påvirker skibets sikkerhed, fx som følge af kollision, grundstødning, brand, eksplosion, skader på skibets konstruktion, indtrængning af søvand eller forskydning af lasten. Omfattet er også fare forbundet med skade, fejl eller sammenbrud på et skib, som resulterer i en forringelse af skibets navigationssikkerhed, fx som følge af fejl på, eller svigt af, styresystemet, fremdrivningsmaskineriet, strømforsyningssystemet, og væsentlige

skibsbaserede navigationshjælpemidler. Omfattet af indberetningspligten er endvidere udtømning eller mulig udtømning af skadelige stoffer i emballeret form, herunder skadelige stoffer i containere, flytbare tanke, køretøjer og jernbanevogne og ombordværende pramme.

Til stk. 2

Af stk. 2 fremgår det nu, at ejere, brugere og førere af luftfartøjer er pålagt en indberetningspligt svarende til den i stk. 1, 1. pkt., nævnte, i forhold til ulovlig dumpning eller anden ulovlig udledning fra luftfartøjet, og ved dumpning eller anden udledning omfattet af undtagelsesbestemmelserne i § 58.

Til stk. 3

I henhold til stk. 3 skal der endvidere ske indberetning, såfremt der fra skibet eller luftfartøjet iagttages væsentligt spild af olie eller skadelige flydende stoffer. Indberetningspligten påhviler de samme personer som i stk. 1, suppleret af en pligt for føreren af et luftfartøj til ligeledes at indberette væsentligt spild fra luftfartøjet.

Til stk. 4

I henhold til stk. 4 har også havnemyndigheder indberetningspligt. Denne indberetningspligt relaterer sig ligeledes til MARPOL-konventionens protokol I. Pligten gælder kun hvor der er fare for forurening. Der er alene tale om en retlig vurdering af forureningsfaren, ikke en miljøfaglig vurdering. Der henvises i denne sammenhæng til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.18., for en nærmere omtale af begrebet fare for forurening.

Til stk. 5

Af stk. 5 fremgår det endvidere som noget nyt, at føreren af et skib straks skal foretage indberetning, hvis der iagttages forurenende udslip på havoverfladen eller drivgods på havet. Pligten omfatter forurening generelt, og er ikke begrænset til forurening, der stammer fra selve skibet.

Til stk. 6

Endelig fremgår det af stk. 6, at der skal ske indberetning af alle relevante oplysninger i de i stk. 1-5 nævnte tilfælde, og at myndighederne kan anmode om sådanne oplysninger. Pligten omfatter alle oplysninger af betydning for myndighedernes bedømmelse af situationen, herunder især for deres arbejde med at forhindre eller bekæmpe forurening.

I det omfang det er muligt og relevant for den konkrete hændelse eller iagttagelse, vil der bl.a. skulle ske indberetning af, og kunne anmodes om, oplysninger vedrørende:

- 1) skibets eller luftfartøjets navn, hjemsted og internationale radiokaldesignal,
- 2) skibets eller luftfartøjets type og tonnage,
- 3) lastens art, mængde og placering, herunder mulighederne for at overføre last eller ballast til andre skibe,
- 4) brændstofbeholdningens art, mængde og placering,

- 5) tidspunktet for hændelsen eller iagttagelsen,
- 6) skibets eller luftfartøjets position, kurs og hastighed, da hændelsen indtraf eller position, udstrækning og bevægelser af iagttaget spild, forurening eller drivgods,
- 7) hvor et iagttaget spild stammer fra,
- 8) skibets eller luftfartøjets kurs og hastighed efter hændelsen eller, hvis skibet er grundstødt, amning for og agter,
- 9) skibets eller luftfartøjets sidste afgang samt tid og sted for forventet nærmeste destination,
- 10) de herskende vind-, sø- og strømforhold samt sigtbarheden,
- 11) hændelsens art, årsag og forløb, herunder en evt. skades placering, og om en evt. udtømning fortsætter,
- 12) de relevante forhold vedrørende skibets eller luftfartøjets tilstand,
- 13) hvilke forholdsregler, der er taget for at forhindre eller begrænse udtømning,
- 14) i hvilket omfang, der er søgt eller opnået assistance,
- 15) hvilken radiofrekvens eller kanal, der aflyttes,
- 16) skibets eller luftfartøjets ejer, bruger og nærmeste lokale agent,
- 17) en adresse, hvorfra der kan skaffes oplysninger om eventuelt farligt eller forurenende gods, der transporteres om bord,
- 18) oplysning om skibets eller luftfartøjets forsikringsforhold, herunder forsikringsselskab,
- 19) udførlige oplysninger om de stoffer eller materialer, der er udtømt, dumpet eller på anden vis udledt, eller som der er fare for vil blive udtømt eller udledt, herunder arten, den korrekte tekniske betegnelse, angivelse af eller skøn over mængden, koncentrationen og den sandsynlige tilstand af sådanne stoffer og materialer,
- 20) angivelse af navn på modtageren, afskiberen, afsenderen eller producenten af stoffer, der er udtømt eller som der er fare for vil blive udtømt,
- 21) fremgangsmåden ved dumpningen, og
- 22) de grunde, der førte til, at der blev foretaget dumpning.

Til § 41

§ 41 omhandler tilfælde, hvor dumpning eller afbrænding er sket i situationer, der omfattes af en af undtagelsesbestemmelserne i § 58, fx på grund af overhængende fare for menneskeliv eller for, at betydelige værdier skulle gå tabt. Det foreslås, at der i sådanne tilfælde pålægges pligt til efterfølgende, øjeblikkelig indberetning. Indberetningen bør bl.a. indeholde oplysninger svarende til de oplysninger, som er nævnt ovenfor i bemærkningerne til § 40. stk. 6, i det omfang disse er relevante for myndighedernes behandling af hændelsen.

Til § 42

Til stk. 1

I MARPOL-konventionens protokol I er opregnet en række krav til indberetningens indhold. Naalakkersuisut bemyndiges i § 42, stk. 1, til at udstede nærmere regler om indberetning i overensstemmelse med disse krav.

Til stk. 2

Af stk. 2 fremgår det endvidere, at Naalakkersuisut kan fastsætte regler om **indberetning af anden forurening end den, der er omfattet af §§ 40 og 41.**

Bestemmelsen i stk. 2 skal ses i sammenhæng med § 35, stk. 1, der giver adgang til at fastsætte regler i relation til ændringer i internationale konventioner, der ikke omfattes af lovforslagets øvrige bestemmelser, såvel som vedrørende forhold af særlig betydning for miljøet i Grønland.

Herudover er § 42, stk. 2, relevant i forhold den nye bestemmelse i § 35, stk. 2, som sammen med § 2, stk. 6, giver mulighed for miljøregulering af potentielt eller aktuelt forurenende eller skadelige aktiviteter på søterritoriet, som ikke omfattes af anden lovgivning. I situationer hvor § 35, stk. 1, eller 2, måtte blive bragt i anvendelse, giver § 42, stk. 2, således mulighed for ligeledes at stille krav om indberetning, såfremt der skulle vise sig behov herfor.

Til § 43

Til stk. 1

Stk.1 giver Naalakkersuisut adgang til at fastsætte regler om, at de nævnte personer, myndigheder og virksomheder skal oplyse sammensætningen og mængden af de stoffer eller materialer, der ind- og udlastes i grønlandske havne. Bestemmelsen giver dermed mulighed for at tilvejebringe et overblik over, hvilke miljøfarlige stoffer og materialer, der bevæger sig ind og ud af grønlandske havne. Formålet med en sådan kortlægning af ind- og udlastning er at sikre, at myndighederne har tilstrækkelige oplysninger om disse stoffer til at kunne planlægge beredskab for, og eventuel bekæmpelse af, forurening. Bestemmelsen vil derfor højst blive anvendt til at kræve de oplysninger om produkters kemiske sammensætning, der er nødvendige for klassificeringen af disse.

Det er en forudsætning, at de i stk. 1 nævnte parter har adgang til sådanne oplysninger, før oplysningspligten kan finde anvendelse. Manglende adgang til sådanne oplysninger bør dog som altovervejende hovedregel ikke kunne anvendes som begrundelse for ikke at efterleve en eventuelt fastsat oplysningspligt. Der kan derfor som en del af oplysningspligten fastsættes regler om, at manglende indhentning af sådanne oplysninger kan føre til, at de pågældende stoffer ikke må ind- eller udlastes.

Bestemmelsen er til dels beslægtet med bestemmelserne i § 10, stk. 2-4, om midlertidig klassificering af flydende stoffer, der transporteres i bulk og fastsættelse af visse regler for disse stoffer. Således vedrører både § 10 og stk. 1 tilvejebringelse af oplysninger om transport af potentielt farlige stoffer, og begge bestemmelser har til formål at sikre, at der foreligger tilstrækkelige oplysninger om sådanne stoffer. I modsætning til bestemmelsen i § 10, stk. 2, er bestemmelsen i stk. 1 dog ikke forpligtende, og stk. 1 er samtidig bredere end bestemmelserne i § 10 og dækker dermed alle typer af miljøfarlige stoffer og materialer, ikke blot flydende stoffer, der transporteres i bulk.

Endelig skal det bemærkes, at bestemmelsen ikke omfatter oplysninger vedrørende transport af stoffer og materialer, der sker i forbindelse med aktiviteter omfattet af den grønlandske råstoflovgivning, jf. lovforslagets § 6, stk. 1, og bemærkningerne hertil.

Til stk. 2

I stk. 2 foreslås der som noget nyt indsat en bemyndigelse for Naalakkersuisut til at fastsætte nærmere regler om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord på skibe og om etableringen af en ordning for modtagelse, opbevaring og videresendelse af sådanne oplysninger. En tilsvarende bemyndigelse, der dog ikke endnu er udnyttet, findes i havmiljøanordningen, der gælder for Grønlands EEZ. Bestemmelsen blev indsat i havmiljøanordningen for at gøre det muligt at implementere et EF-direktiv om minimumskrav til skibe på vej til eller fra Fællesskabshavne med farligt eller forurenende gods (direktiv 93/75/EØF). Hovedformålet med dette direktiv var at sikre, at oplysninger om lastens indhold af farligt eller forurenende gods (goodsoplysninger) kunne findes hos en kompetent myndighed i et EF-land, og at andre kompetente myndigheder nemt kunne få adgang til disse oplysninger.

Dette direktiv blev ophævet af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF. Ved dette direktiv blev SafeSeaNet oprettet. SafeSeaNet er et EU-baseret elektronisk netværk til udveksling af maritimt relaterede informationer mellem medlemslandene. SafeSeaNet giver mulighed for, at myndighederne i EU-medlemslande hurtigt kan fremskaffe pålidelige oplysninger om bl.a. skibenes last af farligt gods, antallet af ombordværende m.m. Skibene skal således afgive en række oplysninger 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 beredskabs- eller bekæmpelsesaktion, hvis en sådan skulle blive nødvendig.

Bemyndigelsen i stk. 2 er indsat af flere grunde. For det første giver den som nævnt mulighed for at Grønland kan fastsætte de fornødne regler, der kræves for at kunne deltage i SafeSeaNet, såfremt sådan deltagelse skulle vise sig ønskværdig. Det kan i den forbindelse nævnes, at Norge og Island har indført en lignende ordning og begge disse ikke-EU-lande deltager således på europæisk plan i samarbejdet om indberetning af oplysninger til SafeSeaNet. For det andet giver stk. 2 mere generelt mulighed for, at der fastsættes regler om indberetning i forbindelse med transport af farligt eller forurenende gods, og Naalakkersuisut vil derfor kunne fastsætte sådanne regler uden at dette sker for at kunne deltage i SafeSeaNet. Dette kunne bl.a. vise sig relevant i forbindelse med transport af farlige eller forurenende stoffer til og fra Grønland som et resultat af fx råstofvindingsaktiviteter, men hvor råstoflovgivningen enten ikke finder anvendelse, eller hvor de forskellige myndigheder, der er ansvarlige for råstofområdet og det generelle havmiljøområde, i fællesskab måtte nå frem til, at der bør fastsættes regler herom med hjemmel i havmiljølovgivningen.

Til stk. 3

Bestemmelsen i stk. 3 er ligeledes ny, og indeholder en bemyndigelse, der giver Naalakkersuisut mulighed for at fastsætte regler om indberetning i overensstemmelse med artikel 13 i ovennævnte

direktiv (direktiv 2002/59/EF). Det fremgår af artikel 13, at, uanset størrelse, må skibe ikke i en havn i en medlemsstat tilbyde at transportere eller laste farligt eller forurenende gods, medmindre der er afgivet en erklæring til skibsføreren eller operatøren med de oplysninger, som er nævnt i et bilag til direktivet. Det er afskiberens ansvar at afgive den i dette direktiv krævede erklæring til skibsføreren eller til operatøren og sikre, at den last, der ønskes transporteret, er identisk med den, der er omfattet af erklæringen i overensstemmelse med første afsnit.

For en nærmere beskrivelse af anvendelsen og baggrunden for bestemmelsen i stk. 3, henvises der til bemærkningerne til stk. 2, idet de to bestemmelser er nært beslægtede, og stk. 3 er indsat i lovforslaget af samme grunde som stk. 2.

Til kapitel 18

Indeholder regler om indgreb over for skibe i tilfælde, hvor dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet. For en nærmere gennemgang af bl.a. begrebet fare for forurening, som er af central betydning for bestemmelserne i kapitel 18, henvises der til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.18., der omtaler dette begreb med fokus på de grønlandske forhold. Det er værd at understrege, at klager over indgreb i form af påbud og forbud som udgangspunkt har opsættende virkning, jf. § 53, stk. 1, men at den relevante myndighed dog har mulighed for at bestemme, at klage ikke skal tillægges opsættende virkning, jf. § 53, stk. 2. Der henvises til bemærkningerne til § 53 for en nærmere omtale heraf.

Udover en udvidelse af § 47's anvendelsesområde, såvel som enkelte konsekvensrettelser og lignende, er §§ 44, 45 og 47 hovedsageligt videreført i uændret form, mens §§ 46 og 48 er nye. § 48 afspejler hidtidig praksis. Bemærkningsteksten til §§ 44, 45 og 47 er så vidt muligt videreført i uændret form.

Til § 44

Det vil af hensyn til effektiviteten ofte være utilstrækkeligt at basere en bekæmpelsesaktion på de oplysninger, der fremkommer ved indberetning i henhold til kapitel 17. Derfor og af hensyn til den hast, der nødvendigvis må præge sådanne situationer, foreslås det, at Naalakkersuisut og de i § 49 nævnte myndigheder uden retskendelse kan foretage de af hensyn til bekæmpelsesaktionen nødvendige undersøgelser.

I overensstemmelse med grundreglen i MARPOL-konventionens artikel 7, stk. 1, bestemmes det i 2. pkt., at undersøgelser efter § 44 ikke må medføre unødvendig forsinkelse for skibet, ligesom de ikke må medføre unødvendige udgifter. Indgreb overfor udenlandske skibe er folkeretligt underlagt visse begrænsninger, jf. bemærkningerne til § 45.

Til § 45

Til stk. 1

Bestemmelsen i stk. 1 tilsigter at give Naalakkersuisut og de i § 49 nævnte myndigheder mulighed for at foretage de indgreb, der er nødvendige for effektivt at begrænse eller bekæmpe forurening af havet eller luften eller for at forhindre en truende forurening.

Som et praktisk eksempel kan nævnes en situation, hvor et olie- eller kemikalietankskib er stødt på grund. Såfremt der skønnes at være fare for forurening, vil man i medfør af denne bestemmelse kunne pålægge føreren at tømme særligt udsatte lastrum, før skibet forsøges bragt flot, eller forbyde, at et sådant forsøg gøres, indtil der er tilstrækkelig assistance, og det nødvendige bekæmpelsesmateriel er bragt frem. For en nærmere omtale af begrebet fare for forurening, henvises der til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.18.

Bestemmelsen i stk. 1 omfatter også udenlandske skibe på grønlandsk søterritorium, jf. § 2, stk. 1. Indgreb overfor udenlandske skibe er underlagt visse begrænsninger. Kyststaten har ubegrænset adgang til at fastsætte regler for indgreb overfor skibe registreret dér, som krænker statens love vedrørende forurening. Kyststatens kompetence overfor fremmede skibe i passage af kyststatens territorialfarvand (søterritoriet) er underlagt folkeretlige begrænsninger i overensstemmelse med folkerettens regler om fremmede skibes ret til uskadelig passage. Passage i det ydre territorialfarvand (dvs. fra basislinjen og ud til 3 sømil) anses som uskadelig i det omfang, den ikke er til skade for kyststatens fred, orden og sikkerhed.

Kyststaten er berettiget til i sit ydre territorialfarvand at træffe de nødvendige foranstaltninger til at hindre gennemfart, som ikke er uskadelig. Sidstnævnte indebærer, at der kan skrides ind i alvorligere tilfælde af forurening, fx ved forsætlig udtømning af olie, og herunder tilbageholde et fremmed skib med henblik på retsforfølgning. Er et fremmed skib på vej til det indre territorialfarvand (dvs. indenfor basislinjen), har kyststaten ret til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at hindre enhver overtrædelse af bestemmelser, der gælder for skibes adgang til sådanne farvande. Fremmede skibe skal ved uskadelig passage overholde kyststatens regler, navnlig om transport og sejlads, men også regler, der har til hensigt at beskytte kyststatens farvande mod forurening.

Til stk. 2

Bestemmelsen i stk. 2 forudsættes kun anvendt i helt ekstraordinære tilfælde. Som eksempel kan nævnes, at et tankskib brækker midt over. Vedrørende bestemmelsens anvendelse over for udenlandske skibe, gælder de begrænsninger, der er omtalt i bemærkningerne til stk. 1.

Til stk. 3

Da der kan være tale om indgreb af temmelig vidtrækkende karakter, foreslås i stk. 3, at beslutninger om forbud eller påbud skal begrundes og meddeles skriftligt, ligesom det foreslås, at beslutning om tilbageholdelse ikke alene skal begrundes men tillige ledsages af oplysninger om, på hvilke vilkår skibet igen kan frigives.

Til stk. 4

Bestemmelsen i § 45, stk. 4, er ny og giver Naalakkersuisut mulighed for at fastsætte nærmere regler om forbud og påbud i bekendtgørelser, der udstedes med hjemmel i lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser. Bestemmelsen vil blive anvendt i overensstemmelse med ovenstående bemærkninger vedrørende forbud og påbud, såvel som omtalen af begrebet fare for forurening ovenfor i afsnit 2.18 i de almindelige bemærkninger, og har primært til formål at give Naalakkersuisut mulighed for nærmere at præcisere fremgangsmåden ved udstedelse af forbud og påbud i en given sammenhæng.

Til § 46

§ 46 er ny, og har sin baggrund i de aftaler om havnestatskontrolsamarbejde, som er indgået på regionalt plan rundt omkring i verden, fx samarbejdet under Paris MOU om havnestatskontrol, der omfatter hovedparten af EU samt Canada og Rusland.

Mens der ikke på nuværende tidspunkt foretages egentlig havnestatskontrol i grønlandske havne efter den gældende landstingsforordning, er det fundet hensigtsmæssigt at medtage bestemmelserne om anløbsforbud i § 46 af tre grunde: dels for at give Naalakkersuisut et nyttigt redskab, der kan anvendes over for skibe, der ikke efterlever forbud og påbud efter § 45; dels for at gøre det muligt for Grønland frivilligt at reagere på anløbsforbud udstedt i andre lande; og dels for at gøre det muligt for Grønland i fremtiden at deltage i et eller flere af de internationale samarbejder om havnestatskontrol. Bestemmelserne i § 46 er således formuleret så tilpas bredt, at de også vil kunne favne sådanne fremtidige aftaler. Hvis Grønland bliver omfattet af sådanne aftaler, vil ressortfordelingen i forhold til Søfartsstyrelsen medføre, at eventuelle procedurebestemte permanente anløbsforbud vil blive udstedt af Søfartsstyrelsen. § 46 indeholder derfor ikke regler om permanente anløbsforbud.

Til stk. 1

Stk. 1 giver Naalakkersuisut adgang til at udstede anløbsforbud til skibe, der trodser forbud og påbud efter § 45, herunder forlader en havn hvor skibet er tilbageholdt, jf. stk. 1, nr. 1, eller undlader at anløbe et reparationsværft, jf. stk. 1, nr. 2.

I forhold til den tilsvarende bestemmelse i § 30 i havmiljøanordningen, der gælder for EEZ'en, er der foretaget en enkelt tilføjelse i stk. 1, idet udstedelse af anløbsforbud ikke blot kan ske hvor skibet enten trodser forbud eller påbud givet af Naalakkersuisut eller undlader at anløbe et reparationsværft, men, jf. stk. 1, nr. 3, også kan ske hvor et skib i udlandet har trodset tilsvarende påbud eller forbud, herunder om krav anløb af reparationsværft.

Til stk. 2

I stk. 2 gives der, uanset et udstedt anløbsforbud, mulighed for at lade et skib anløbe en grønlandsk havn, såfremt Naalakkersuisut vurderer, at dette er nødvendigt af hensyn til sikkerhed, miljø eller i øvrigt for at afhjælpe fejl eller mangler.

Til stk. 3

I stk. 3 gøres det klart, at anløbsforbud kun gælder så længe de underliggende forhold er til stede. Så snart disse forhold er bragt i orden, vil et anløbsforbud blive ophævet.

Til § 47

I henhold til sølovens §§ 183, 191 og § 211 er der fastsat objektivet ansvar for enhver skade, der skyldes udtømming af olie fra et skib, der transporterer olie i bulk, og skade forvoldt ved transport af farlige eller forurenende stoffer, såvel som for udgifterne til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger hertil. Søloven er ligeledes omtalt ovenfor i de indledende bemærkninger til kapitel 11

Der vil endvidere ske anvendelse af bestemmelserne om ejerens ansvar i sølovens kapitel 8 a (ansvar for vragsjernelse efter en søulykke og pligt til forsikring, der dækker vragsjernelse), kapitel 9 a (ansvar for skader forvoldt af bunkersolie), kapitel 10 (ansvar og erstatning for olieskader efter 1992-ansvarskonventionen, 1992-fondskonventionen og 2003-fondsprotokollen) og kapitel 11 (ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer efter reglerne i HNS-konventionen), i det omfang disse kapitler er blevet sat i kraft for Grønland.

Til stk. 1

I § 47, stk. 1, der supplerer sølovens regler, bestemmes det, at der indtræder objektivet ansvar for udgifterne til rimelige beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger i alle tilfælde, hvor der er sket eller er fare for forurening. Der tænkes her ikke mindst på rimelige udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger iværksat efter reglerne i kapitel 16, herunder udgifter til overvågning, udgifter til opsamling af forurening i havet og udgifter til strandsanering, som afholdes af Naalakkersuisut, de enkelte kommuner eller andre myndigheder eller virksomheder, der inddrages efter reglerne i kapitel 16, samt på rimelige udgifter til indgreb efter reglerne i kapitel 18.

Den gældende landstingsforordning har et lidt mindre bredt anvendelsesområde, idet der i bemærkningerne hertil tales om forurening med skadelige stoffer. Efter nærværende lovforslag er bestemmelsen i § 47 ikke begrænset til skadelige stoffer, men omfatter også fx anbragte og efterladte skibe. Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.18, for en nærmere omtale af dette begreb.

Reglerne om objektivet ansvar for skibets ejer i forbindelse med beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, der findes i søloven, i lovforslaget og i havmiljølovgivningen gældende uden for søterritoriet, supplerer hinanden således, at havmiljølovgivningen gældende inden for og uden for søterritoriet finder anvendelse ved forurening eller fare for forurening, der måtte falde uden for sølovens regler.

Bestemmelsen i stk. 1 vil ikke blive bragt i anvendelse, såfremt ejeren kan godtgøre, at den pågældende hændelse er en følge af de i sølovens §§ 184, 192 eller 213 nævnte årsager (krig, handling foretaget af tredjemand med forsæt m.m.). Bevisbyrden påhviler med andre ord ejeren, såfremt

denne er af den opfattelse, at en indtruffet forureningssituation og hertil knyttede beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger fx skyldes en handling såsom hærværk foretaget af tredjemand med forsæt til at forvolde skade.

I de særlige tilfælde, hvor et skib, der yder et nødstedt skib hjælp, foretager udtømning af olie m.m. fx for at dæmpe søen, følger det af almindelige nødretragsætninger i erstatningsretten, at udgifterne i medfør af § 47 påhviler det nødstedte skib.

Til stk. 2

I tilfælde af, at grønlandske eller danske skibe har påtaget sig ansvar for udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, vil de skyldige beløb kunne opkræves ad sædvanlig vej. Der vil kunne opstå vanskeligheder, hvis udenlandske skibe har pådraget sig et ansvar, idet opkrævning af det skyldige beløb ofte vil forudsætte sagsanlæg i udlandet, hvorfor det i en række tilfælde vil være umuligt at få dækket udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger. Det foreslås derfor i stk. 2, at Naalakkersuisut, politiet eller Arktisk Kommando skal kunne pålægge ejeren af et skib at stille sikkerhed for udgifterne til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, ligesom det kan bestemmes, at skibet skal tilbageholdes, indtil der er stillet sikkerhed. I sådanne tilfælde skal der ske underretning svarende til, hvad der er foreskrevet i § 45, stk. 3.

Til § 48

§ 48 er ny, men afspejler hidtidig praksis. I bestemmelsen præciseres det, hvem der betaler for beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, hvis det ikke er muligt at pålægge forureneren sådanne udgifter, jf. § 47. Bestemmelsen finder fx anvendelse, hvor det ikke er muligt at finde forureneren, men også hvor forureneren er ude af stand til at betale. Bestemmelsen forhindrer ikke myndighederne i efterfølgende at rejse krav mod forureneren.

Til kapitel 19

§ 49 er hovedsagelig videreført i uændret form, mens § 50 er ny. Bemærkningsteksten til § 49 er så vidt muligt videreført uændret.

Til § 49

Til stk. 1

Da Hjemmestyret overtog kompetencen med hensyn til fiskeriet ved udmeldelsen af det Europæiske Fællesskab (EF), fik lovgivningen den formulering, jf. Landstingslov nr. 17 af 22. oktober 1990 om erhvervs-mæssigt fiskeri, §§ 22 - 25, at Landsstyret kunne udstede regler om kontrol med overholdelse af bestemmelserne, medens de statslige instanser i hidtidigt omfang påså overholdelse af bestemmelserne i loven og af regler udfærdiget i medfør af loven. Da det er de samme myndigheder, der foretager kontrol indenfor og udenfor 3 sømilegrænsen, er det fundet mest hensigtsmæssigt at foreslå den samme formulering i nærværende lovforslag, såfremt en eventuel fremtidig grønlandsk kontrolordning bliver etableret, vil dennes politibeføjelser skulle forhandles med rigsmyndighederne.

Til stk. 2

Stk. 2 fastsætter bl.a., at Arktisk Kommando påser overholdelse af bestemmelser i Inatsisartutloven og regler fastsat i medfør heraf. Dette tilsyn udføres sideløbende med Arktisk Kommandos øvrige virksomhed. Dersom der skal ske ændring i prioriteringen af Arktisk Kommandos opgaver, herunder kontrol med miljøbestemmelser, vil dette skulle forhandles med rigsmyndighederne.

Til stk. 3

Stk. 3 opfylder kravene i MARPOL-konventionens artikel 6, og bestemmelsen giver adgang til rutinemæssig stikprøvekontrol også i tilfælde, hvor der ikke foreligger nogen mistanke om ulovlige forhold.

Til § 50

Bestemmelsen i § 50 er ny, og giver Naalakkersuisut mulighed for at undlade at kræve lovliggørelse af ulovlige forhold i situationer, som er af bagatelagtig karakter, og i situationer, hvor omkostninger forbundet med efterlevelse af et krav om lovliggørelse ikke står mål med en eventuel miljømæssig gevinst ved sådan lovliggørelse.

Som eksempel på en situation, hvor Naalakkersuisut kan vælge at undlade at kræve lovliggørelse af hensyn til, at omkostningerne ikke står mål med miljøgevinsten kan nævnes tilfælde hvor et sunket skib indeholder ingen eller kun begrænsede mængder forurenende stoffer, og hvor en bjergning af skibet, fx på grund af stor havdybde, vil medføre afholdelse af betydelige omkostninger, som ikke står mål med skibets ganske begrænsede negative indvirkning på miljøet.

Beslutning om at undlade at foranledige lovliggørelse skal begrundes. Der skal herunder redegøres for den afvejning, der er foretaget i tilfælde hvor det vurderes, at et ulovligt forholds indvirkning på miljøet ikke står mål med udgifterne til lovliggørelse, eller alternativt redegøres for, hvorfor forholdet er af bagatelagtig karakter.

Adgangen til at undlade at kræve lovliggørelse af sådanne forhold gælder både, hvor Naalakkersuisut selv bliver opmærksom på forhold, og hvor der er modtaget en klage over forhold.

Til kapitel 20

Til § 51

§ 51 i lovforslaget udgør en nyskabelse i forhold til den gældende landstingsforordning, og giver, jf. 1. pkt., mulighed for at fastsætte nærmere regler om kommunikation, både med enkelte borgere og mere generelt med offentligheden.

Bestemmelsens 2. pkt. giver Naalakkersuisut adgang til at fastsætte regler om, at alene digital kommunikationsteknologi vil blive anvendt ved kommunikation med borgere og ved offentliggørelse i henhold til lovforslagets bestemmelser. Formålet med adgangen til at fastsætte regler om kommunikation med enkelte borgere er således primært at kunne fastsætte regler om, at sådan kommunikation kan foregå udelukkende digitalt. Bemyndigelsen vil blive udnyttet i dialog med eventuelt berørte organisationer, med henblik på at sikre mindst mulig ulempe for de borgere, der har begrænset adgang til digital kommunikationsteknologi, som ikke er vant til at benytte sådan teknologi, eller som har forskellige handicaps, der vanskeliggør anvendelse heraf.

Formålet med § 51 er at give myndighederne mulighed for at sikre passende inddragelse og informering af befolkningen om miljøforhold, der henhører under lovforslaget. Regler om offentliggørelse kan udarbejdes både generelt for lovforslaget, og i forhold til enkelte bestemmelser, alt efter behov. Bestemmelsen forventes anvendt til at fastsætte regler om offentliggørelse af tilladelser, dispensationer og godkendelser i aviser og nyhedsmedier, for dermed at give offentligheden mulighed for at fremkomme med kommentarer i form af høringsvar m.v. Bestemmelsen vil ligeledes kunne anvendes til at fastsætte regler om inddragelse af borgere i forbindelse med behandling af ansøgninger om tilladelse til aktiviteter omfattet af lovforslaget, herunder eventuel afholdelse af borgermøder.

Bestemmelsen kan ikke benyttes til at fastsætte regler om offentliggørelse af virksomheders forretningshemmeligheder. Ligeledes vil bestemmelsen ikke kunne benyttes til at tilsidesætte de almindelige regler om tavshedspligt i forvaltningsretten og kriminalretten.

I forhold til offentliggørelse, medfører bestemmelsens 2. pkt. om digital kommunikation, at myndighederne får mulighed for at fastsætte regler om, hvordan annoncering fremover skal finde sted. Myndighederne kan med andre ord vælge udelukkende at annoncere på deres hjemmesider, fortsat annoncere i lokale aviser og dagblade, eller begge dele. Ved valget af annonceringsform må myndighederne dog i alle tilfælde sikre sig, at annonceringen er passende og effektiv.

Vælges udelukkende digital annoncering, må det som følge heraf kræves, at offentliggørelsen fremgår tydeligt på den pågældende myndigheds hjemmeside, og at borgere m.fl. har let adgang til det offentliggjorte materiale via hjemmesiden. Det kan eventuelt overvejes at indføre abonnementsordninger, hvorigennem det bliver muligt at få tilsendt oplysning om offentliggørelsen af bestemte typer af planforslag, afgørelser m.v. via e-mail eller sms.

De myndigheder, der overgår til hel eller delvis digital annoncering, bør endvidere overveje at oplyse offentligheden herom i de lokale aviser og dagblade, som de hidtil har annonceret i, så det sikres, at interesserede parter fremadrettet ved, hvor de skal søge relevant information.

En afgørelse m.v. anses for at være offentligt bekendtgjort, når den er gjort tilgængelig for offentligheden, dvs. fra det tidspunkt, hvor offentligheden har mulighed for at gøre sig bekendt med offentliggørelsens indhold. I praksis vil dette typisk være den dag, hvor der sker digital annoncering på

myndighedens hjemmeside. Vælger myndigheden udelukkende at foretage digital annoncering, skal myndigheden sikre sig, at datoen for offentliggørelsen klart fremgår af hjemmesiden.

Bestemmelsen giver ikke adgang til at ændre på kravene til indholdet af offentliggørelsen, eller til at ændre på de almindelige krav i lovgivningen om direkte underretning af adressater, klageberettigede personer, interesseorganisationer og myndigheder.

Bestemmelsen hjemler heller ikke fravigelser fra de almindelige regler om partshøring. Offentlig annoncering af en ansøgning eller et udkast til en afgørelse m.v. på en myndigheds hjemmeside betyder derfor ikke, at partshøring kan undlades.

Bestemmelsen giver heller ikke adgang til at ændre de gældende regler om adgang til aktindsigt.

Til kapitel 21

Reglerne i kapitel 21 er, bortset fra enkelte tilpasninger, hentet ordret fra miljøloven.

Bemærkningsteksten nedenfor er primært hentet fra bemærkningerne til 2011-udgaven af miljøloven, nærmere bestemt bemærkningerne til Inatsisartutlov nr. 9 af 22. november 2011 om beskyttelse af miljøet. Visse dele er dog hentet fra bemærkningerne til 1988-udgaven af miljøloven, nærmere bestemt bemærkningerne til lovforslaget bag Landstingsforordning nr. 12 af 22. december 1988 om beskyttelse af miljøet. Der er samtidig foretaget en række tilføjelser og præciseringer, hvor dette er fundet nødvendigt.

Overordnet set udgør reglerne i kapitel 21 derfor ny lov- og bemærkningstekst, som skal erstatte de gældende regler i landstingsforordningens § 38.

Til § 52

Til stk. 1

Af § 52, stk. 1, fremgår det, at alle beslutninger i henhold til lovforslaget, eller regler udstedt i medfør heraf, kan indbringes for Klageudvalget vedrørende Miljøbeskyttelse (Miljøklageudvalget), der er nedsat i henhold til § 61 i Inatsisartutlov nr. 9 af 22. november 2011 om beskyttelse af miljøet.

Til stk. 2

I § 52, stk. 2, angives kredsen af klageberettigede. De klageberettigede er herefter dem til hvem afgørelsen er rettet; landslægeembedet; enhver, der må antages at have en individuel eller væsentlig interesse i sagens udfald, hvorved tænkes både på privatpersoner og offentlige myndigheder med væsentlige eller individuelle interesser, såvel som virksomheder, foreninger og organisationer med fx væsentlige faglige eller økonomiske interesser; samt foreninger og organisationer, der varetager væsentlige miljø- og naturmæssige interesser. "Rekreative interesser" skal forstås bredt som interesser, der udspringer af borgernes fritid, fx snescooterforeninger, skiklubber, spejderforeninger m.v.

Til stk. 3

I stk. 3 angives det, at klagefristen er 6 uger, ligesom det præciseres hvorfra klagefristen regnes, mens det i stk. 4 gøres klart, at Miljøklageudvalgets afgørelser ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Miljøklageudvalgets afgørelser kan derimod indbringes for domstolene.

Til § 53

Til stk. 1

Som udgangspunkt gives der opsættende virkning i forhold til klager over påbud og forbud, samt klager over tilbagekaldelser og ændringer af tilladelser, godkendelser og dispensationer efter § 57, jf. § 53, stk. 1.

Til stk. 2

I henhold til § 53, stk. 2, kan den myndighed, der efter lovforslagets regler træffer afgørelse om påbud eller forbud, eller efter § 57 tilbagekalder eller ændrer en tilladelse, godkendelse eller dispensation, dog bestemme, at afgørelsen straks skal efterleves, selv om den påklages. Bestemmelsen i stk. 2 finder anvendelse, hvor dette er nødvendigt af hensyn til beskyttelsen af miljøet, herunder hvor der er behov for straks at imødegå en fare for forurening, begrænse en forurening eller for at undgå spredning af forurening. Bestemmelsen vil således ikke mindst kunne finde anvendelse i forbindelse med indgreb efter bestemmelserne i kapitel 18, herunder især § 45, ved iværksættelse af beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger efter kapitel 16 og ved anvendelse af § 57.

Det fremgår ligeledes af § 53, stk. 2, at hvis myndigheden finder det nødvendigt at stille krav om efterkommelse uanset klage, skal dette meddeles adressaten samtidig med den underlæggende afgørelse. Har den relevante myndighed undladt sådan meddelelse, og finder myndigheden det nødvendigt at benytte § 53, stk. 2, vil afgørelsen således på ny skulle kommunikeres til adressaten, ledsaget af passende meddelelse om, at klage ikke vil have opsættende virkning.

Til stk. 3

Bestemmelsen i stk. 3 gør det klart, at en klage over en myndigheds krav om efterkommelse uanset klage, jf. stk. 2, som udgangspunkt ikke har opsættende virkning for kravet om efterkommelse. Hermed sikres det, at myndighedens vurdering af behovet for øjeblikkelig indgriben efter stk. 2 alene tilsidesættes, hvis Miljøklageudvalget eventuelt efterfølgende beslutter at en klage alligevel bør gives opsættende virkning. Den relevante myndighed kan dermed, hvor den vurderer dette nødvendigt, foretage øjeblikkelig indgriben uden at afvente Miljøklageudvalgets afgørelse. Samtidig gives adressaten adgang til at forelægge myndighedens beslutning for Miljøklageudvalget, som bl.a. kan vælge, at klagen alligevel skal gives opsættende virkning, indtil Miljøklageudvalget har truffet endelig afgørelse i sagen. Myndighedens beslutning vil dog skulle efterkommes indtil Miljøklageudvalget eventuelt bestemmer andet.

Til § 54

Til stk. 1

I § 54, stk. 1, understreges det, at en klage over en tilladelse, godkendelse eller dispensation ikke har opsættende virkning, medmindre Naalakkersuisut bestemmer andet. Bestemmelsen medfører således, at udnyttelse af tilladelser, godkendelser eller dispensationer, som myndighederne har valgt at udstede, som udgangspunkt ikke blokeres ved indgivelse af klage.

Udnyttelse af en meddelt tilladelse, godkendelse eller dispensation sker dog for egen regning og risiko for udfaldet af en eventuel klagebehandling.

I henhold til stk. 1 kan Naalakkersuisut vælge at fravige udgangspunktet og bestemme, at en klage skal tillægges opsættende virkning. Naalakkersuisut gives dermed en yderligere valgmulighed udover imødekommelse af eller afslag på en ansøgning. Denne mellemløsning kan fx være relevant i mere kontroversielle sager, hvor myndigheden vurderer, at der er behov for at give klager opsættende virkning. Der henvises endvidere til bemærkningerne til § 54, stk. 1, 2. pkt., der beskriver eksempler på situationer, hvor bestemmelsen vil kunne finde anvendelse.

I stk. 1, 2. pkt., gives Naalakkersuisut adgang til, undtagelsesvis at fastsætte regler om, at visse tilladelser, godkendelser og dispensationer, eksempelvis godkendelser for hele brancher eller særlige typer af anlæg, ikke må udnyttes inden for klagefristen. Bestemmelsen tænkes primært anvendt, hvor myndighederne enten har erfaring med, eller har begrundet mistanke om, at der kan opstå særlige problemer, hvis en allerede påbegyndt aktivitet senere kræves ændret. Det kan eksempelvis være tilfældet hvor der er tale om særlig store eller bekostelige anlæg, hvor et anlæg medfører uoprettelige forandringer for omgivelserne, eller hvor et anlæg er af afgørende betydning for et lokalområde.

Til stk. 2

I § 54, stk. 2, gøres det klart, at § 54, stk. 1, ikke indskrænker Miljøklageudvalgets beføjelser til at ændre eller ophæve en tilladelse, godkendelse eller dispensation i forbindelse med behandlingen af klagesager.

Til § 55

Til stk. 1

Bestemmelsen i § 55, stk. 1, vedrører tilladelser, godkendelser og dispensationer, som indebærer udførelse af bygge- eller anlægsarbejder, og gør det klart, at i sådanne sager, må påbegyndelse af bygge- eller anlægsarbejde tidligst sættes i gang, ved udløbet af den 6-ugers klagefrist i § 52, stk. 3. Herved sikres det bl.a., at virkningen af en klage, der måtte blive

imødekommet, ikke udhules af iværksættelsen af de bygge- eller anlægsarbejder, som klagen vedrører.

Hvor myndighederne finder det nødvendigt, vil det ligeledes kunne bestemmes efter § 54, stk. 1, at en klage skal have opsættende virkning. § 54, stk. 1, kan på denne måde supplere bestemmelsen i § 55, stk. 1, og anvendes til at udskyde igangsættelsen af et bygge- eller anlægsarbejde yderligere, såfremt der indkommer klager, som efter myndighedens vurdering bør behandles inden igangsættelsen af sådanne arbejder.

Det bemærkes, at § 55, stk. 1, ikke indebærer nogen begrænsninger i klagemyndighedens adgang til at ændre eller ophæve en påklaget tilladelse, godkendelse eller dispensation.

Til stk. 2

Der kan dog være helt særlige omstændigheder, der gør, at visse aktiviteter, uanset hovedreglen i stk.1, bør kunne påbegyndes inden klagefristens udløb. Hvis dette skønnes nødvendigt, skal Naalakkersuisut ansøges herom, jf. § 55, stk. 2. En sådan tilladelse fra Naalakkersuisut kan ikke påklages.

Til § 56

I § 56 bestemmes det, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter reglerne i lovforslaget eller de regler, der måtte blive udstedt i medfør af lovforslaget, skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende. Er afgørelsen offentligt bekendtgjort, regnes fristen dog altid fra den offentlige bekendtgørelse.

Er en afgørelse påklaget til Miljøklageudvalget, regnes de 6 måneder fra det tidspunkt, hvor Miljøklageudvalget har meddelt sin afgørelse.

Til kapitel 22

Til § 57

Efter § 57 kan tidligere truffne afgørelser tages op til ny vurdering, fx i lyset af ny viden om visse stoffers indvirkning på miljøet eller indgåelse af internationale aftaler, der berører indholdet af en tidligere meddelt tilladelse, godkendelse eller dispensation. Bestemmelsen giver mulighed for enten at ændre en tilladelse godkendelse eller dispensation, eller helt at tilbagekalde disse, idet ændring eller udstedelse af en ny tilladelse, godkendelse eller dispensation, som kan accepteres af begge parter, dog som altovervejende hovedregel vil være at foretrække fremfor tilbagekaldelse. Det følger af almindelige forvaltningsretlige regler, at tilbagekaldelse kan ske uden erstatning.

I et nyt 2. pkt. er det gjort klart, at myndigheden så vidt muligt skal sikre sig, at tilbagekaldelse eller ændring af en tilladelse, godkendelse eller dispensation ledsages af en passende frist. Hvor lang fristen

skal være afhænger bl.a. af, hvilken type aktivitet, der er tale om, og grunden eller grundene til, at myndigheden søger en ændring eller tilbagekaldelse. Hvor der er tale om væsentlige modstående hensyn, såsom skade på miljøet eller på menneskers sundhed, kan det i højere grad overvejes at give en ganske kort frist eller helt undlade at give en frist. Hvor der i højere grad er tale om fx en politisk beslutning om at afvikle en bestemt type aktivitet, herunder en erhvervsaktivitet, bør det derimod overvejes at give en tilpas lang frist, for dermed at minimere den negative indvirkning på den eller de virksomheder eller personer, der er beskæftigede med eller afhængige af den pågældende aktivitet.

Til § 58

I overensstemmelse med bl.a. MARPOL-konventionens bilag I, II og III samt ballastvandkonventionens regel A-3, fastsættes det i § 58, nr. 1, at bestemmelserne i kapitlerne 2-8 samt 10-14 ikke omfatter udtømning, udledning eller dumpning, der foretages for at redde menneskeliv eller af hensyn til skibets eller luftfartøjets sikkerhed. I § 58, nr. 2, gøres det klart, at undtagelsesbestemmelsen ligeledes finder anvendelse i tilfælde af en hændelig ulykke under forudsætning af, at alle rimelige forholdsregler til begrænsning af skaden iagttages. Undtagelsesbestemmelsen finder naturligvis ikke anvendelse, såfremt der fx er tale om forsætlige eller uforsvarlige handlinger, eller såfremt skibet ikke har været sødygtigt, behørigt udrustet eller bemanded.

Til § 59

I MARPOL-konventionen er visse havområder fastlagt som ”særlige havområder” (”special areas”), hvor det under hensyn til området oceanografiske og økologiske forhold og dets særlige trafik er fundet nødvendigt at indføre særlige bestemmelser til beskyttelse af havmiljøet. Som eksempel kan nævnes de såkaldte Emission Control Areas (ECA), hvor der stilles strengere krav til luftforurening fra skibe. Se i denne sammenhæng bemærkningerne til § 33 for en nærmere omtale af reguleringen af luftforurening.

Der er ikke på nuværende tidspunkt udpeget sådanne særlige havområder omfattende det grønlandske søterritorium eller dele heraf. Bestemmelsen i § 59 udgør med andre ord primært en fremtidssikring af lovforslaget, og sikrer, at myndighederne inden for grønlandsk søterritorium vil kunne udpege ”særlige havområder” i overensstemmelse med eventuelle krav i MARPOL-konventionen, ”Særlig følsomme havområder” (PSSA) i overensstemmelse med IMO’s udpegninger heraf, eller udpege lignende områder i overensstemmelse med andre internationale aftaler såsom OSPAR (”marint beskyttede områder” (MPA)), det Arktiske Råds krav og Konventionen for Biologisk Diversitet.

Bestemmelsens anvendelsesområde er dog ikke begrænset til implementering af internationale aftaler, men giver mere generelt adgang til at udpege særlige havområder, såfremt myndighederne vurderer, der er behov herfor. Udpegningen heraf vil fx kunne ske i form af en bekendtgørelse, indeholdende særlige regler for et eller flere nærmere afgrænsede havområder.

Bemyndigelsen i § 59 hjemler ikke i sig selv fastsættelse af nærmere regler, men vil blive anvendt sammen med lovforslagets eksisterende bemyndigelser til udstedelse af regler om fx olie, affald, luftforurening m.v., og gør det således alene klart, at sådanne reglers virkning kan begrænses til et nærmere afgrænset havområde.

Til § 60

Den foreslåede bestemmelse i § 60, 1. pkt., hvis ordlyd til dels svarer til § 14 i miljøloven, giver Naalakkersuisut bemyndigelse til at fastsætte regler om gebyrer i forbindelse med lovforslagets administration, herunder ved administrationen af regler fastsat i medfør af lovforslaget. Gebyrer kan anvendes til dækning af myndighedernes omkostninger ved behandling af sager, herunder godkendelser, miljøgodkendelser, tilladelser eller dispensationer, og ved behandling af klagesager. Gebyrfinansiering kan endvidere anvendes i situationer, hvor kontrol med lovens eller tilhørende bekendtgørelses overholdelse medfører mere end bagatelagte omkostninger, såsom ved syn af skibe og udstyr ombord på skibe, ved prøvetagning og ved udstedelse af certifikater, der bekræfter et skibs efterlevelse af lovens krav.

I § 60, 2. pkt., er det gjort klart, at Naalakkersuisuts adgang til at opkræve gebyrer også giver adgang til at anvende gebyrer til at dække de udgifter, der måtte blive afholdt af et klassifikationsselskab, der udfører syn og certificering m.v. på vegne af Naalakkersuisut i henhold til § 61, stk. 3.

Det er en forudsætning for anvendelse af § 60, 1. eller 2. pkt., at de opkrævede gebyrer ikke overstiger de faktiske udgifter. Myndighederne skal derfor kunne dokumentere, at fx udgifter til udførelse af syn eller udstedelse af certifikater samt til administrative opgaver, står mål med de opkrævede gebyrer.

Til § 61

Til stk. 1

Bestemmelsen i § 61, stk. 1, er ny og giver Naalakkersuisut mulighed for at delegere sine beføjelser efter lovforslaget til andre myndigheder, såsom rigsmyndigheder, og udenlandske myndigheder. Bestemmelsen giver endvidere Naalakkersuisut mulighed for at delegere beføjelser, der måtte være tillagt Naalakkersuisut i bekendtgørelser udstedt med hjemmel i lovforslaget.

Beføjelsen tænkes på nuværende tidspunkt primært anvendt til at delegere beføjelser til rigsmyndigheder, fx i forbindelse med håndhævelsen af de nye ballastvandregler i kapitel 6. I denne sammenhæng giver stk. 1 Naalakkersuisut mulighed for at overlade kontrolopgaver, herunder prøvetagning, til andre myndigheder. Således vil Naalakkersuisut fx kunne indgå

aftale med en anden myndighed, herunder danske myndigheder såsom Søfartsstyrelsen, om, mod betaling, at foretage prøvetagning på Naalakkersuisuts vegne. Herved gives der bl.a. mulighed for, at papirkontrol og eventuel prøvetagning kan foregå i én arbejdsgang, hvis der mellem de involverede myndigheder er enighed om, at dette er den mest hensigtsmæssige fremgangsmåde.

Til stk. 2

I stk. 2, 1. pkt., bemyndiges Naalakkersuisut til at fastsætte nærmere regler for udøvelsen af beføjelser, der er blevet delegeret til andre myndigheder efter stk. 1. Sådanne regler vil blive udarbejdet under inddragelse af de myndigheder der er, eller påtænkes, delegeret til.

Bestemmelsen i stk. 2, 2. pkt., giver mulighed for at fastsætte, at afgørelser truffet af myndigheder, som der er delegeret opgaver til, gøres endelige.

Til stk. 3

I stk. 3 gives Naalakkersuisut adgang til at autorisere klassifikationsselskaber til at udstede certifikater og foretage syn på skibe, herunder foretage undersøgelser og prøveudtagninger på skibe på vegne af Naalakkersuisut. Ligesom bestemmelsen i stk. 1, tænkes stk. 3 først og fremmest anvendt ved håndhævelsen af de nye ballastvandregler, og giver bl.a. Naalakkersuisut mulighed for, mod betaling, at overlade kontrolopgaver, herunder prøvetagning, til klassifikationsselskaber. Bestemmelsens anvendelsesområde er dog ikke begrænset til ballastvandreglerne, men vil kunne anvendes inden for hele lovforslagets område.

Det bemærkes, at syn og udstedelse af certifikater er ikke forvaltningsmæssige afgørelser, men alene dokumentation for de faktiske forhold. Det er først ved en eventuel havnestatskontrol, at der kan blive tale om at myndighederne træffer en forvaltningsmæssig afgørelse.

Til stk. 4

I stk. 4 tilsigtes at skabe en klar retstilstand, hvorefter Naalakkersuisut ikke er ansvarlig for fejl begået af klassifikationsselskaber. Såfremt Naalakkersuisut derimod selv begår fejl i forbindelse med udstedelse og fornyelse m.v. af autorisationerne, vil Naalakkersuisut blive erstatningsansvarlig efter de almindelige erstatningsretlige regler.

Til stk. 5

Bestemmelsen i stk. 5 indebærer, at Naalakkersuisut ikke selv har pligt til at udføre syn og udstede certifikater, der er omfattet af en autorisation udstedt i medfør af stk. 3. Bestemmelsen medfører dog ikke eneret for klassifikationsselskaberne, idet Naalakkersuisut kan beslutte selv at udføre tilsyn og udstede certifikater, uanset at selskaberne er autoriserede. Dette forventes imidlertid kun at ske, hvor der er særlig grund hertil, fx med henblik på at bevare og udbygge erfaring og kompetence inden for området.

Til stk. 6

I den foreslåede stk. 6, åbnes mulighed for erstatningsmæssig begrænsning (simpel uagtsomhed) med hensyn til mulige skader forårsaget af de autoriserede selskaber. Den foreslåede bemyndigelse er nødvendig, da man i modsat fald kan risikere, at klassifikationsselskaberne af principielle grunde ikke ønsker at indgå aftale om syn og certificering af skibe. Samtidig skønnes det dog, at de mulige skader på skibe i forbindelse med klassifikationsselskabets syn heraf under alle omstændigheder vil være begrænsede. Bemyndigelsen vil endvidere kun blive anvendt, hvis det skønnes nødvendigt for at sikre sådanne aftaler.

Til stk. 7

I aftaler med klassifikationsselskaber vil der være regler om ophør af aftalen. Som supplement hertil, er det i stk. 7 gjort klart, at Naalakkersuisut ligeledes kan tilbagekalde en autorisation, hvis de vilkår, der er stillet til autorisationen, ikke overholdes, det vil sige ved misligholdelse.

Til kapitel 23

Dette kapitel indeholder lovforslagets sanktions- og ikrafttrædelsesbestemmelser.

Til § 62

§ 62 indeholder de mest centrale sanktionsregler i lovforslaget. Det angives således i § 62, hvilke bestemmelser, der er sanktionsbelagte, ligesom § 62 indeholder en række bestemmelser om udmåling af bøder, der angiver hvornår der bør ske skærpelse af bødestørrelsen. Ved fastsættelse af bødestørrelsen har domstolene altså et vidt skøn, idet der kun sættes generelle rammer for, hvornår bøder bør justeres i opadgående og nedadgående retning. Der skal i denne forbindelse gøres opmærksom på, at der i bemærkningerne til § 68, som hjemler udstedelse af administrative bøder, er angivet en række vejledende bødestørrelser. Mens disse vejledende bødestørrelser umiddelbart er rettet mod de administrative medarbejdere, vil anklagemyndighed, forsvarere og dommere dog også kunne vælge at søge vejledning heri, i forbindelse med fastlæggelse af bødeniveauet i sager efter § 62, der behandles ved domstolene.

Til stk. 1

I henhold til stk. 1 kan der idømmes bødesanktion for overtrædelse af en række af lovforslagets forskellige bestemmelser.

Ved fastsættelsen af størrelsen af en bøde bør bl.a. følgende faktorer indgå: Graden af tilregnelser (forsæt eller uagtsomhedsgraden), den skete miljøskade og eventuelle tidligere lovovertrædelser af lignende karakter.

Ved både forurenende og ikke-forurenende overtrædelser af begrænset omfang, bør der som udgangspunkt gives en bøde af forholdsvis begrænset størrelse, der reflekterer hvor alvorlig overtrædelser vurderes at være. Ofte vil det være en skærpene omstændighed, hvis der har fundet forurening sted.

Ved mere alvorlige overtrædelser, herunder ikke mindst hvor forureningen er mere omfattende, bør der tages udgangspunkt i et væsentligt højere bødeniveau, der står mål med overtrædelsens omfang. Dette kan bl.a. gøres ved, at bødestørrelsen tager hensyn til størrelsen af udgifterne til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger. Omvendt bør det overvejes at idømme en mindre bøde, eller eventuelt helt undlade at idømme en bøde, hvor den ansvarlige for overtrædelser af egen drift har taget passende skridt til at berigtige det ulovlige forhold.

Til stk. 2

I henhold til stk. 2 skal der udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udtømte eller dumpede mængde af stoffer eller materialer. Den forøgede bødestørrelse har til formål at forebygge ulovlig udledning af især olie, men også andre skadelige stoffer omfattet af lovforslaget.

Det vurderes generelt, at rederier kan spare betydelige beløb ved at bortskaffe olie og andre stoffer på ulovlig vis. Særligt tidsbesparelsen ved ikke at anvende modtageanlæg, men i stedet at holde skibet i drift, antages at have stor økonomisk betydning for rederiet. Stk. 2 er dog ikke begrænset til forsættelige overtrædelser af lovforslaget, men gælder enhver overtrædelse af de i stk. 2 nævnte regler.

En væsentlig del af den samlede miljøbelastning i forbindelse med ulovlige olieudledninger hidrører fra mindre olieudtømminger (under 1.000 liter). Der er derfor også ved mindre udtømminger behov for en effektiv og mærkbar bøde. Ved fastsættelsen af bødens størrelse bør der overordnet set tages hensyn til den relative miljøbelastning målt i liter udledt olie. Samtidig bør der tages hensyn til, om overtrædelser er begået af en privat person eller af en erhvervsdrivende, således at der som udgangspunkt udmåles mindre bøder til private personer. Såfremt en privatperson gentagne gange overtræder reglerne om olieudtømming, eller i tilfælde af andre skærpene omstændigheder, bør der dog tildeles bøder på samme niveau som ved erhvervsdrivendes udledninger.

Der bør endvidere tages hensyn til, hvilken type af olie, der er blevet udledt, idet forskellige olietyper kan have væsentligt forskellige indvirkninger på miljøet. Er der fx sket udledning jet fuel, bør bødestørrelsen justeres i nedadgående retning, mens der ved udledning af heavy fuel bør foretages en justering af bødestørrelsen i opadgående retning.

Ved ulovlig udledning, udtømming eller dumpning af andre stoffer end olie, bør der tages hensyn til, om de udledte stoffer vurderes at være mere eller mindre skadelige for miljøet end olie. Alt efter stoffernes skadevirkning, bør bødestørrelsen således justeres op eller ned, på samme måde som angivet i forhold til typen af olie. Der kan ved denne vurdering fx hentes inspiration i internationale klassifikationer såsom IBC-koden omtalt i bemærkningerne til § 9, der inddeler flydende stoffer i 4 forskellige kategorier, afhængig af deres farlighed, ligesom IMDG-kodens klassificering vil kunne give nogen vejledning.

Ulovlig udtømmning eller dumpning af fisk, fangst og andet organisk materiale, optaget havbundsmateriale, samt andre ufarlige stoffer, som findes i eller nær havet (herunder uforurennet is, sten, sand, jord, m.v.), bør sanktioneres efter langt lavere bødesatser end olie og tilsvarende skadelige stoffer og materialer, idet der ikke er samme behov for at beskytte mod alvorlige skader på natur og miljø, hvorfor en bøde af forholdsvis begrænset størrelse ofte vil have en tilstrækkeligt præventiv virkning.

Som ved anvendelsen af stk. 1, kan det her overvejes eventuelt at justere bødestørrelsen i nedadgående retning, hvor den ansvarlige for overtrædelsen af egen drift har taget passende skridt til at berigtige det ulovlige forhold.

Til stk. 3

Det foreslåede stk. 3 er en nyskabelse, som har til formål at give myndighederne mulighed for at anvende skærpede sanktioner, hvor forholdene taler herfor. Hvis et rederi fx har opnået en større økonomisk besparelse ved ikke at bortskaffe olieaffald på lovlig vis, kan dette medføre en forhøjelse af bøden.

Det bør i nærværende sammenhæng bemærkes, at der i Grønland er forholdsvis begrænsede muligheder for at aflevere affald m.v. fra skibe. Dette ændrer imidlertid ikke på behovet for at forebygge forurening af havet, og stk. 3 sender samtidig et klart signal om, at skibe, som en del af deres forberedelse på sejlads i grønlandske havområder, skal sikre sig, at de kan gennemføre denne sejlads med ingen eller begrænset adgang til modtageordninger.

Ved forsætlige eller groft uagtsomme overtrædelser omfattet af stk. 3, bør bødestørrelsen, der ellers ville blive pålagt efter stk. 1 eller 2, som udgangspunkt forøges i ganske væsentligt omfang, alt afhængig af, hvor alvorlig forurening eller fare herfor der er fremkaldt, og afhængig af, hvor stor en økonomisk fordel, der er opnået ved overtrædelsen.

Endvidere kan det med hjemmel i stk. 3 overvejes at pålægge en tilpas forøget bøde, hvor der er tale om forsætlig bortskaffelse i havet, såsom ved dumpning af et skib, eller ved anbringelse eller efterladelse af et skib, hvor ejeren er klar over, at skibet risikerer at synke. En forøget bøde vil her kunne signalere, at det ikke kan betale sig at bruge havet som losseplads.

Såfremt formidlende omstændigheder taler herfor, fx hvor den ansvarlige selv foretager lovliggørelse, og der højst er forvoldt ubetydelige skader på miljøet, kan det på den anden side overvejes at reducere bøden tilstrækkeligt til, at der hermed skabes et incitament til af egen drift at foretage lovliggørelse.

Til stk. 4

I et nyt stk. 4 er det gjort klart, at opkrævede bøder tilfalder Landskassen. Bestemmelsen svarer til § 68, stk. 2, i Inatsisartutlov om miljøbeskyttelse.

Til § 63

I § 63 gøres det klart, at der kan fastsættes sanktionsbestemmelser i regler, der udstedes med hjemmel i lovforslagets forskellige bemyndigelsesbestemmelser. For så vidt angår adgangen til at fastsætte regler om forøgelse af bødestørrelsen, henvises der til bemærkningerne til § 62, stk. 2 og 3, ovenfor.

Til § 64

Bestemmelsen er ny og supplerer den almindelige adgang til at foretage kontrol, herunder foretage anrån, jf. kontrolreglerne i lovforslagets kapitel 19.

Bestemmelsen svarer til havretskonventionens artikel 220, stk. 3, og giver kontrolmyndighederne hjemmel til at anrån et udenlandsk skib, såfremt der er begrundet mistanke om overtrædelse af den for EEZ'en gældende havmiljølovgivning, og anmode det om at give oplysninger om dets identitet, herunder dets registreringshavn, sidste og næste anløbshavn og andre relevante oplysninger, som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted. Bestemmelsen skal således ses i sammenhæng med den for EEZ'en gældende danske havmiljølovgivning, og vil bl.a. kunne anvendes på anmodning fra de myndigheder, der er ansvarlige for havmiljølovgivningen i EEZ'en. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 65, stk. 2, nr. 4, der på tilsvarende vis omtaler forholdet mellem dansk og grønlandsk havmiljølovgivning.

”Andre relevante oplysninger” kan for eksempel være en be- eller afkræftelse fra skibets kaptajn om, hvorvidt olien i hans kølvand stammer fra hans skib eller ej, oplysninger om, hvor og hvornår skibet sidst har bunkret, herunder oplysninger om bunkringstypen, og i hvilken havn skibet sidst har afleveret olieaffald, herunder hvornår og hvor meget.

Bestemmelsen skal ligeledes ses i sammenhæng med § 65, stk. 2, nr. 4, hvor manglende efterlevelse af en anmodning efter § 64, kombineret med en række yderligere betingelser, kan begrunde ransagning af skibet.

Anmodningen sker som led i en kriminalretlig forfølgning, idet der skal foreligge en ”begrundet mistanke” om, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt den der gældende danske havmiljølovgivning. I overensstemmelse med den europæiske menneskerettighedskonventions artikel 6, hvoraf kan udledes et forbud mod selvinkriminering, er skibets pligt til at give oplysninger, som kan have betydning for bedømmelsen af et muligt ulovligt forhold, ikke sanktionerbar.

Det bemærkes, at mistankekravet er skærpet i forhold til kravet om mistanke over for grønlandske og danske skibe, hvor der alene skal være tale om, at skibet ”med rimelig grund er mistænkt”. I overensstemmelse med havretskonventionens artikel 220 kræves der således ”åbenbar grund”, hvilket i dansk ret forstås som ”begrundet mistanke”. Mistankens styrke er i retsplejelovgivningen gradueret inden for tre hovedkategorier: 1) ”med rimelig grund er mistænkt”, 2) ”begrundet mistanke” og 3) ”særligt bestyrket mistanke”.

Oplysninger indhentet efter § 64 vil blive overgivet til de danske myndigheder, der er ansvarlige for håndhævelse af havmiljølovgivningen uden for søterritoriet.

Afslutningsvist bemærkes det, at efterforskning af sådanne sager primært bør ske efter rigslovgivning, og efter rigsmyndighedernes beslutning. Reglen i § 64 er dermed primært indsat for at sikre, at der kan ydes passende bistand til rigsmyndighederne, i det omfang disse vurderer, at der er behov herfor.

Til § 65

Til stk. 1

Bestemmelsen i stk. 1 giver kontrolmyndighederne hjemmel til at foretage ransagning af skibe som led i en egentlig kriminalretlig forfølgning. Iværksættelse af sådanne undersøgelser m.v. kan kun ske i overensstemmelse med reglerne i lov om rettens pleje i Grønland. Undersøgelse m.v. må herefter kun foretages, såfremt der er rimelig grund til at antage, at der er sket en overtrædelse af lovforslaget eller regler udstedt i medfør heraf. Iværksættelse af undersøgelse efter bestemmelsen forudsætter en retskendelse, medmindre øjemedet ellers ville forspildes. Ved undersøgelse af skibe til søs vil denne betingelse i praksis formentlig næsten altid være opfyldt.

Er undersøgelsen foretaget uden forudgående retskendelse, skal sagen forelægges for retten inden 3 gange 24 timer, hvis den person, indgrebet retter sig imod, anmoder om det, jf. § 412, stk. 3, i retsplejelov for Grønland, jf. lov nr. 305 af 30. april 2008. Er undersøgelsen ikke foretaget af politiet, må 3 gange 24 timers-fristen regnes, fra sagen er overgivet til politiet, jf. princippet i retsplejelov for Grønlands § 424 om privates foreløbige beslaglæggelse.

Ransagning af skibe i havn vil kun undtagelsesvist kunne foretages af Naalakkersuisut eller Arktisk Kommando – nemlig i den situation, hvor det forventes, at skibet vil forlade havnen, inden politiet kan komme til stede.

Til stk. 2

Stk. 2 indeholder en ny bestemmelse der begrænser adgangen til at foretage ransagning af udenlandske skibe efter stk. 1. Begrænsningerne gennemfører havretskonventionens artikel 220.

For så vidt angår udenlandske skibe, der befinder sig i det ydre territorialfarvand omfatter stk. 2 kun skibe, der er under uskadelig passage heraf. Det skyldes, at havretskonventionens begrænsninger kun gælder for skibe under disses uskadelige passage af det ydre territorialfarvand.

Det er vigtigt at holde sig for øje, at ransagning af et udenlandsk skib, som mistænkes for at have begået en overtrædelse af lovforslaget eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, mens det ikke har været under passage, og som opdages, mens det fortsat ikke er under passage, vil ske efter § 65, stk. 1.

Ved passage forstås sejlads gennem ydre territorielt farvand med det formål at gennemsejle dette, uden at sejle ind i indre territorielt farvand eller anløbe en red eller havnefacilitet, jf. havretskonventionens artikel 18.

Passage skal ske uden afbrydelse og behørigt hurtigt. Passage omfatter dog standsning og opankring, men kun i det omfang dette sker som led i almindelig sejlads eller nødvendiggøres af force majeure eller nød eller med henblik på at yde hjælp til personer, skibe eller luftfartøjer i fare eller nød.

Passagen skal således være uafbrudt, med ret til under visse omstændigheder at standse og opankre. Det fremgår endvidere af havretskonventionens artikel 19, at passagen anses for uskadelig i det omfang, den ikke er til skade for kyststatens fred, orden eller sikkerhed. Konventionen eksemplificerer herefter, hvad der i givet fald ville kunne anses for at være skadelig passage. Af betydning for dette lovforslag kan nævnes, at fx forsætlig og alvorlig forurening stridende mod havretskonventionen eller enhver anden aktivitet, der ikke har direkte forbindelse til passage, ikke vil være at anse for uskadelig passage.

Retten til uskadelig passage gælder som udgangspunkt alene i det ydre territorialfarvand, dog med den undtagelse, at det også fortsat gælder for havområder, som tidligere har været betegnet som ydre territorielt farvand, men som sidenhen er blevet inddraget i det indre territorialfarvand som følge af en ændring af basislinjerne, jf. havretskonventionens artikel 8, stk. 2.

Er et skib grundstødt, havareret eller ankret op, uden at situationen er omfattet af havretskonventionens artikel 18, anses skibet i konventionens forstand ikke for at være under passage og begrænsningerne i artikel 220, stk. 2, finder derfor ikke anvendelse. I sådanne tilfælde, vil der kunne foretages ransagning af det udenlandske skib efter § 65, stk. 1.

Til stk. 2, nr. 1

Stk. 2, nr. 1, gør det klart, at ved forurening, der er sket i det indre territorialfarvand, herunder i havn, er der som udgangspunkt ingen forskel i håndhævelsen over for grønlandske, danske og udenlandske skibe. En kyststat har fuld suverænitet over det indre territorialfarvand, og der er som hovedregel ingen passageret som i det ydre territorialfarvand, jf. havretskonventionens artikel 8, stk. 2.

Til stk. 2, nr. 2

Det fremgår at stk. 2, nr. 2, at når et udenlandsk skib er mistænkt for at have forurennet i det ydre territorialfarvand, mens det ikke har været under passage, og skibet herefter sætter i passage, gælder de skærpede mistankekrav i havretskonventionen ikke. Dette skyldes, at de skærpede mistankekrav er knyttet til, hvorvidt selve overtrædelsen er sket i forbindelse med passagen eller ej. I den situation, hvor skibet ikke har været under passage, da overtrædelsen skete, gælder derfor tilsvarende regler, som når skibet har begået en overtrædelse i de indre territoriale farvande.

Det er vigtigt at holde sig for øje, at ransagning af et udenlandsk skib, som mistænkes for at have begået en overtrædelse af lovforslagets regler eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, mens det ikke har været under passage, og som opdages mens det fortsat ikke er under passage, vil ske efter § 65, stk. 1.

Til stk. 2, nr. 3

For udenlandske skibe, der mistænkes for at have begået en overtrædelse af denne lov, mens de er under passage af det ydre territorialfarvand gælder efter stk. 2, nr. 3, et mistankekrav, som er skærpet i forhold til stk. 2, nr. 2. Som nævnt knyttes de skærpede mistankekrav til, hvorvidt selve overtrædelsen er sket i forbindelse med passage eller ej. Når dette er tilfældet, gælder således, at der skal være en begrundet mistanke om, at skibet under sin passage af det ydre territorialfarvand har overtrådt lovforslagets regler eller bestemmelser udstedt i medfør heraf.

Forskellen mellem situationen i stk. 2, nr. 2, og stk. 2, nr. 3 er således, hvorvidt skibet har været i passage eller ej under den overtrædelse, det mistænkes for at have begået. Som konkret eksempel kan nævnes, at et udenlandsk skib under passage af det ydre territorialfarvand, som er mistænkt for at have forurenet i det ydre territorialfarvand på et tidspunkt, hvor det ikke har været under passage, vil være omfattet af ransagningsbetingelserne i § 65, stk. 2, nr. 2. Hvis et udenlandsk skib under passage derimod er mistænkt for at forurene, mens det var under passage af det ydre territoriale farvand, så vil der kunne foretages ransagning efter stk. 2, nr. 3, hvis der foreligger begrundet mistanke.

Til stk. 2, nr. 4

For at kunne ransage udenlandske skibe, som befinder sig i det ydre territorialfarvand under passage, men som mistænkes for at have overtrådt den danske havmiljølovgivning, der gælder i den eksklusive økonomiske zone, skal der være begrundet mistanke, og der skal være sket en betydelig udtømming, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet, og skibet skal ydermere have nægtet at give oplysninger om dets identitet m.v. jf. § 64, eller også skal de afgivne oplysninger åbenlyst afvige fra den faktiske situation. Der sker således en yderligere skærpelse af mistankekravet over for det udenlandske skib i forhold til det, der beskrevet i bemærkningerne til stk. 2, nr. 3, ovenfor.

Mistankekravet er tillige skærpet i forhold til kravet om mistanke over for grønlandske og danske skibe, hvor der alene skal være tale om at skibet ”med rimelig grund er mistænkt”.

Som eksempel kan nævnes, at ransagning af et udenlandsk skib, der er mistænkt for at have forurenet i den eksklusive økonomiske zone, og som nu befinder sig i passage af det ydre territorialfarvand, vil skulle ske efter bestemmelsens stk. 2, nr. 4, i overensstemmelse med de der fastsatte kriterier.

Det bemærkes afslutningsvist, at det er fundet mest korrekt at medtage nærværende adgang til at ransage udenlandske skibe, selvom overtrædelsen måtte være sket i den eksklusive økonomiske zone, for hvilken Danmark er ansvarlig, jf. havmiljølovgivningen gældende uden for søterritoriet. Dette er gjort af hensyn til at undgå, at denne arbejdsdeling mellem Grønland og Danmark fører til potentielle mangler i håndhævelsen af havmiljøreglerne i grønlandske farvande. Bestemmelsen forventes således hovedsagligt anvendt på anmodning fra de rigsmyndigheder, der er ansvarlige for havmiljølovgivningen i EEZ'en, ligesom efterforskning primært bør ske efter den for EEZ'en gældende havmiljølovgivning. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 64, der ligeledes omtaler forholdet mellem dansk og grønlandsk havmiljølovgivning.

Til stk. 3

Begrænsningerne i håndhævelsen over for udenlandske skibe gælder ikke, hvis flagstaten for det udenlandske skib giver samtykke hertil. Der er her tale om et almindeligt anerkendt internationalt princip, hvorefter den stat, hvori skibet er registreret (flagstaten) har mulighed for at fraskrive sig den beskyttelse, som skibet måtte have efter henholdsvis national eller international ret.

Flagstatens samtykke kan enten foreligge som samtykke i en konkret situation eller som et generelt samtykke, fx for bestemte skibe eller for bestemte situationer.

Samtykke vil således ophæve de begrænsninger, der ellers måtte være for ransagning på skibe under fremmed flag.

Til stk. 4

Forfølgelse in continenti (hot pursuit) er et almindelig anerkendt folkeretligt begreb, som bl.a. er nærmere defineret i havretskonventionens artikel 111 og i 1958-konventionen om det åbne hav. I lovtæksten benyttes terminologien ”forfølgelse i umiddelbar forlængelse af overtrædelsen (in continenti)”. Denne terminologi skal forstås i overensstemmelse med havretskonventionens artikel 111.

Ved forfølgelse in continenti forstås forfølgelse af et udenlandsk skib på kurs væk fra kysten gennem to eller flere havområder. Ved begrebet havområde forstås fx ydre territoriale farvand eller den eksklusive økonomiske zone.

For at forfølge et udenlandsk skib in continenti, skal en række betingelser være opfyldt. Disse betingelser er nærmere beskrevet i havretskonventionens artikel 111. Hovedbetingelserne er følgende:

- Forfølgelsen skal være kontinuerlig og uafbrudt. Afbrydes den, kan den ikke genoptages. Forfølgelsen kan dog overtages af et andet skib eller luftfartøj end det, som indledte forfølgelsen, uden at forfølgelsen anses som afbrudt.
- Forfølgelsen in continenti kan først påbegyndes, efter at et synligt eller hørligt signal til standsning er afgivet i en afstand, som gør det muligt for det udenlandske skib at høre signalet. Det forfølgende skib eller luftfartøj skal derfor være i nærheden af det mistænkte skib.
- Retten kan kun udøves af orlogsskibe eller militære luftfartøjer eller andre dertil bemyndigede skibe eller luftfartøjer, som er forsynet med ydre kendemærker, hvoraf det tydeligt fremgår, at de er i stats tjeneste.

Vedrørende overlappet mellem denne bestemmelse og havmiljølovgivningen gældende uden for søterritoriet, bemærkes det, at bestemmelsens anvendelsesområde følger lovforslagets anvendelsesområde, og således er begrænset til søterritoriet, dvs. det indre og det ydre territorialfarvand. Der er derfor behov for kort at beskrive, hvilken rolle reglerne i nærværende lovforslaget tænkes at spille for sager om forfølgelse in continenti.

Udover situationer, hvor et skib forfølges fra det indre til det ydre territorialfarvand, har nærværende bestemmelse til formål at tilvejebringe det fornødne grundlag for, at en forfølgelse af et skib, der påbegyndes på søterritoriet, kan fortsættes in continenti i EEZ'en.

Hvor et skib forfølges ud i EEZ'en medfører § 65, stk. 4, således, at der kan foretages ransagning af det forfulgte skib i overensstemmelse med de i § 65 anførte forudsætninger for ransagning af skibe. Afgørende for, hvilke krav vil finde anvendelse, er her, om forfølgelsen startede i det indre eller det ydre territorialfarvand, idet ransagning vil kunne ske efter de regler, der gælder for det havområde, hvor forfølgelsen påbegyndtes.

Bestemmelsen medfører således bl.a., at beslutning om, hvorvidt et forfulgt skib kan ransages, kan træffes efter de mere lempelige krav i nærværende lovforslag, uanset om skibet rent faktisk ransages på søterritoriet eller i EEZ'en.

Da fortsættelsen af forfølgelsen i EEZ'en vil skulle ske med hjemmel i den der gældende lovgivning, skal det understreges, at en sådan overdragelse af forfølgelse forudsætter, at de involverede myndigheder er enige om denne overdragelse.

Til § 66

Til stk. 1

På grund af de særlige forhold, der gør sig gældende i sager om overtrædelse af lovforslagets bestemmelser om olieudtømming, er det foreslået, at kontrolmyndighederne - også før dom er afsagt (eller bødeforelæg vedtaget, jf. § 68) - kan tilbageholde et skib, hvis det er nødvendigt for at sikre det offentliges krav på fremtidige sagsomkostninger, konfiskation eller bøde.

Ved tilbageholdelse begrænses dispositionsretten over skibet. Herved forstås, at skibet som led i en kriminalretlig håndhævelse tilbageholdes i havn eller til søs, herunder om nødvendigt beordres til at sejle i havn. Formålet med tilbageholdelsen kan være at skabe sikkerhed for betaling af en bøde, sagsomkostninger m.v.

En afgørelse om administrativ tilbageholdelse af udenlandske skibe skal - i lighed med beslaglæggelse efter reglerne i retsplejelov for Grønland - træffes under hensyntagen til Grønlands internationale forpligtelser. De begrænsninger, som følger af international havret, og som bl.a. har betydning for kyststatens mulighed for at tilbageholde fremmede skibe med henblik på at sikre betaling af bødekra, findes først og fremmest i havretskonventionens artikel 220 om håndhævelse fra kyststatens side. International havret begrænser adgangen til at tilbageholde fremmede skibe, når indgrebet sker til søs. Tilbageholdelse af fremmede skibe i grønlandsk havn med henblik på undersøgelser vedrørende udtømming af olie, der går videre end ren kontrol af certifikater og dokumenter forudsætter efter artikel 226 i havretskonventionen bl.a., at indholdet af dokumenterne ikke er tilstrækkelige til at bekræfte eller verificere en formodet overtrædelse. Havretskonventionen er beskrevet i hovedtræk i de almindelige bemærkninger, afsnit 7.2.2.

Ved ransagning med henblik på fx at udtage olieprøver vil et led i ransagningen være, at skibet kortvarigt tilbageholdes. En sådan tilbageholdelse er således ikke omfattet af den foreslåede bestemmelse i § 66, men sker med hjemmel i § 65.

Det foreslås, at tilbageholdelsen kan foretages af Naalakkersuisut, Arktisk Kommando og af politiet. Dermed får politiet ligeledes - modsat hvad der følger af retsplejelov for Grønlands regler - mulighed for at tilbageholde skibe af de anførte grunde, uanset om den mistænkte alene har rådighed over skibet. Det forudsættes i den forbindelse, at tilbageholdelse af skibe i havn som altovervejende hovedregel foretages af politiet, mens Arktisk Kommando ved tilbageholdelse af skibe til søs - såfremt politiet ikke umiddelbart har mulighed for at komme til stede - kan foretage en foreløbig tilbageholdelse.

Til stk. 2

I henhold til stk. 2, 1. pkt., kan tilbageholdelse ske til sikkerhed for det offentlige krav på bøder og sagsomkostninger – uanset om den mistænkte ikke ejer, men alene har en berettiget rådighed over skibet. Tilbageholdelsen vil skulle ophøre, når det skyldige beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen, jf. stk. 2, 1. pkt.

Efter bestemmelsen i stk. 2, 2. pkt., kan der søges fyldestgørelse i et skib, der er tilbageholdt, hvis der ikke senest 2 måneder efter sagens endelige afgørelse er sket betaling af fx bøder og sagsomkostninger eller er stillet sikkerhed.

Spørgsmålet om fyldestgørelse må, jf. Højesterets dom af 27. marts 1969 gengivet i UfR 1969.353 H, antages at skulle afgøres under hensyntagen til de rettigheder, der i øvrigt haves over skibet. Hvis ejeren af skibet har været uden forbindelse til olieudtømningen, må hans ejendomsret til skibet anses at udelukke, at der søges fyldestgørelse i skibet.

Da spørgsmålet om fyldestgørelse således må antages at skulle afgøres under hensyntagen til de rettigheder, tredjemand måtte have over skibet, kan der alene ske fyldestgørelse i et skib, hvis den person eller det selskab, der ejer skibet, kan anses for kriminalretligt ansvarlig for overtrædelsen efter lovgivningens almindelige principper.

Tilbageholdelse kan derimod ske i videre omfang. Adgangen til tilbageholdelse af et skib er således ikke betinget af, at den person eller det selskab, der ejer skibet, kan anses for kriminalretligt ansvarlig for overtrædelsen efter lovgivningens almindelige principper. Det er dog en betingelse, at den kriminalretligt ansvarlige har retmæssig rådighed over skibet, jf. stk. 2, 3. pkt.

Hvis påtale opgives, eller der sker frifindelse i retten, kan det medføre erstatningsansvar på objektivi grundlag for det offentlige i overensstemmelse med principperne i den fakultative bestemmelse i § 486 i retsplejelov for Grønland, jf. også UfR 1997.207 V. Erstatningen kan dog nedsættes eller bortfalde, såfremt den sigtede selv har givet anledning til tilbageholdelsen (egen skyld), jf. § 486, stk. 3.

Til stk. 3

Bestemmelsen giver kontrolmyndighederne hjemmel til at tilbageholde ”dokumenter, papirer og andre beviser af lignende karakter”. Der tænkes her eksempelvis på kvitteringer for aflevering af affald m.v. til en havns modtageanlæg, skibets logbog eller lignende dokumenter. Med ”andre beviser af lignende karakter” sigtes til andre genstande m.v. om bord på skibet. Derimod giver bestemmelsen ikke adgang til at tilbageholde selve skibet. I det omfang, det helt undtagelsesvist måtte være påkrævet at tilbageholde hele skibet i bevissikringsøjemed, vil dette efter omstændigheder kunne ske i medfør af retsplejelov for Grønlands § 424 om privates foreløbige beslaglæggelse.

I praksis vil man ofte tage en kopi af de relevante dokumenter, uden at der hermed er tale om en tilbageholdelse, omfattet af den foreslåede bestemmelse.

Til stk. 4

Der henvises til bemærkningerne til § 65, stk. 2, der indeholder samme type begrænsninger som § 66, stk. 4, bortset fra § 66, stk. 4, nr. 4, hvorefter der kræves et skærpet mistankekrav i form af klart objektivt bevis. Dette krav medfører, at et udenlandsk skib først vil kunne tilbageholdes, såfremt der er klart objektivt bevis for, at der er sket en overtrædelse af den danske havmiljølovgivning, der gælder i den eksklusive økonomiske zone, hvorved der er sket en udtømning, som har medført en betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinjen eller på beslægtede interesser eller på nogen ressource på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone.

Mistankekravet ”klart objektivt bevis” er nyt og kendes ikke inden for den almindelige kriminalretspleje. Kravet svarer nærmest til det kendte mistankekrav ”særligt bestyrket mistanke”, dog med den tilføjelse, at ordlyden af havretskonventionens artikel 220, stk. 6, forudsætter tilvejebringelsen af objektivt konstaterbare omstændigheder, som utvivlsomt underbygger mistanken om den begåede overtrædelse. Ved vurderingen af, om der foreligger et klart objektivt bevis, kan følgende objektivt konstaterbare forhold bl.a. indgå:

- Observationer fra luftfartøjs- og satellitovervågning.
- Observationer fra trafikovervågningssystemer.
- Udskrifter fra ombordværende ”monitoring equipment”.
- Fotomateriale.
- Oplysninger fra logbøger.
- Fugle tilsmudset i olie eller andre forurenende stoffer eller materialer.
- Olie eller andre forurenende stoffer eller materialer, der er drevet i land.
- Olie- eller kemikalieanalyser.

Havretskonventionen indeholder ingen definition af ”betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinjen eller på beslægtede interesser eller på nogen ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone”.

Begrebet ”betydelig skade på kystlinjen eller på beslægtede interesser eller på nogle ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone” skal fortolkes på samme måde som begreberne ”betydelig udtømmning” og ”væsentlig forurening”. Et spørgsmål om ”betydelig skade” må derfor underkastes en helhedsvurdering i den konkrete forureningssag.

Det må endvidere antages, at uanset hvilket begreb, der i en given situation er i fokus, vil der altid være tale om en rent retlig vurdering af, om situationen kan betegnes som en ”betydelig udtømmning”, ”betydelig skade eller trussel om betydelig skade” og/eller ”væsentlig forurening”. Der er derfor ikke tale om en miljøfaglig vurdering. Myndighederne skal på baggrund af lovforslaget og nærværende bemærkningstekst kunne beslutte, om der i en konkret situation er tale om fx en betydelig udtømmning. Tilsvarende gælder generelt for hele lovforslaget, jf. de almindelige bemærkninger, afsnit 2.18.

Myndighederne kan i deres vurdering bl.a. lade følgende elementer indgå:

- Mængden og arten af olien/andre flydende stoffer.
- Årstiden.
- Miljøpåvirkningen, herunder
 - o umiddelbare konstaterbare skadevirkninger (døde fugle/fisk i området)
 - o den rekreative udnyttelse af området, og
 - o ynglepladser for fugle og pattedyr.
- Risiko for forurening af følsomme områder/særligt følsomme områder.

Begrebet ”beslægtede interesser” skal forstås bredt, som værende de interesser, som falder ind under formålsbestemmelsen i lovforslagets § 1, hvilket vil sige menneskets sundhed, de levende ressourcer og livet i havet og på land, rekreative værdier eller aktiviteter, der har at gøre med den retmæssige udnyttelse af havet.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 64 og § 65, stk. 2, nr. 4, der omtaler forholdet til havmiljølovgivningen, der gælder for EEZ'en. De der anførte betragtninger er ligeledes relevante for reglen i § 66, stk. 4, nr. 4. Herunder kan det overvejes efter hvilket regelsæt en eventuel efterforskning bør foretages.

Til stk. 5

Begrænsningerne i håndhævelsen over for udenlandske skibe gælder ikke, hvis flagstaten for det udenlandske skib giver samtykke hertil. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 65, stk. 3, ovenfor.

Til stk. 6

I forhold til stk. 6's regler om forfølgelse in continenti, henvises der til bemærkningerne til § 65, stk. 4, ovenfor, der finder tilsvarende anvendelse i forhold til tilbageholdelser af skibe, der bliver forfulgt fra søterritoriet og ud i havområderne uden for søterritoriet.

Til stk. 7

Med hensyn til fremgangsmåden ved iværksættelse af tilbageholdelse efter loven foreslås dette at ske

efter reglerne om beslaglæggelse i retsplejelov for Grønlands kapitel 37. Tilbageholdelse vil således forudsætte, at den pågældende med rimelig grund er mistænkt for overtrædelse af lovforslagets regler om ulovlig olieudtømming, jf. retsplejelovens § 418, stk. 2, nr. 1.

Henvisningen til retsplejelovens kapitel 37 indebærer endvidere, at afgørelse om tilbageholdelse skal træffes af retten, medmindre tilbageholdelsens øjemed ville forspildes, hvis retskendelse skulle afventes, jf. retsplejelov for Grønlands § 422. Ved tilbageholdelse til søs vil den sidstnævnte betingelse i praksis formentlig næsten altid være opfyldt. Naalakkersuisut eller Arktisk Kommando vil således i denne situation kunne foretage en foreløbig tilbageholdelse. Efter ankomsten til havnen overgives sagen straks til politiet. Naalakkersuisut eller Arktisk Kommando vil på tilsvarende måde helt undtagelsesvis kunne foretage en foreløbig tilbageholdelse af skibe eller fysiske beviser i havn, hvis skibet må antages at forlade havnen, inden politiet kan komme til stede. Sagen skal også her hurtigst muligt overgives til politiet.

Er tilbageholdelsen foretaget uden forudgående retskendelse, skal sagen forelægges for retten, hvis den person, indgrebet (dvs. tilbageholdelsen) retter sig imod, anmoder om det, jf. retsplejelov for Grønlands § 422, stk. 3. Er den foreløbige tilbageholdelse ikke foretaget af politiet, må 3 gange 24 timers-fristen regnes, fra sagen er overgivet til politiet, jf. princippet i retsplejelov for Grønlands § 424 om privates foreløbige beslaglæggelse.

Hvis der umiddelbart stilles sikkerhed og vedtages en administrativ bøde, eller bøden umiddelbart betales - og den pågældende ikke anmoder om at få den foreløbige tilbageholdelse forelagt retten - vil det ikke være nødvendigt at inddrage politiet i sagen.

Til § 67

Til stk. 1

Lovforslagets § 67, stk. 1, udgør dels en videreførelse af landstingsforordningens § 68, dels en indføjelse af regler fra miljølovens § 67, stk. 1. Sammenbygningen har til hensigt at sikre overensstemmelse mellem lovforslagets og miljølovens ordlyd. Det fremgår af bestemmelsen, at hvor overtrædelser af lovforslaget begås af en juridisk person, herunder et aktie- eller anpartsselskab, andelsselskab eller lignende selskabsformer, kan selskabet idømmes bødeansvar. I sådanne sager følges reglerne i kriminallov for Grønlands kapitel 5.

Bestemmelsen giver mulighed for en klar ansvarsplacering også i tilfælde, hvor en juridisk person er involveret i overtrædelsen.

Selve bødestørrelsen fastsættes under hensyn til:

1. En tilsigtet eller opnået økonomisk fordel.
2. Skærpende omstændigheder:
 - miljøskader eller faren herfor,
 - forsætlige eller groft uagtsomme forhold,

- gentagelse, herunder gentagelse efter administrativ indskærpelse m.v.,
 - manglende efterkommelse af påbud/indskærpelse,
 - vinding.
3. Mængden af ulovligt udledt forurenende stof, evt. suppleret med oplysninger om udgifter ved rensning før udledning eller oprensning efter udledning.
 4. Virksomhedens størrelse og omsætning.

Hvis både selskab og direktør gøres ansvarlig, fastsættes en betydeligt lavere bøde til direktøren. Der kan i øvrigt søges vejledning i bemærkningerne til § 62 såvel som i bemærkningerne til § 68 og de der nævnte vejledende bødestørrelser.

I stk. 1, 2. pkt., er det samtidig foreslået, at også Selvstyret, herunder kommuner, kan **mødes med** sanktioner, hvis de overtræder lovforslagets bestemmelser eller regler fastsat i medfør heraf.

Til stk. 2

Af stk. 2 fremgår det, at der kan ske konfiskation efter kriminallovens regler, og at konfiskation sker til fordel for Landskassen. Bestemmelsen svarer i høj grad til bestemmelsen i § 67, stk. 2, i Inatsisartutlov om miljøbeskyttelse. Det er dog blevet gjort klart, at adgangen til at foretage konfiskation omfatter overtrædelser af selve loven såvel som overtrædelser af bekendtgørelser udstedt i medfør af loven.

Til § 68

Bestemmelsen vedrører administrativ vedtagelse af bøder.

Til stk. 1

Med § 68, stk. 1, indføres der mulighed for at anvende administrative bøder på hele lovens område. Således vil bøder for overtrædelse af lovens regler kunne vedtages administrativt. Beføjelsen til at udstede sådanne bødeforlæg foreslås tillagt Naalakkersuisut.

Administrative bødeforlæg vil alene kunne anvendes i overtrædelsessager, hvor sagen ikke er kompliceret med hensyn til overtrædelsens karakter eller med hensyn til de retsregler, der er overtrådt. Endvidere vil bødestørrelsen skulle fastlægges ud fra de nedenfor angivne vejledende bødestørrelser, ligesom det er en forudsætning, at den pågældende erklærer sig skyldig i overtrædelsen og enig i, at sagen afgøres med et bødeforlæg.

Da udenretligt bødeforlæg ofte vil blive opfattet som en mere enkel og mindre belastende afgørelsesform end en indenretlig afgørelse, der involverer såvel politi som retsvæsen, findes det hensigtsmæssigt, at borgeren, virksomheden m.v. i forholdsvis ukomplicerede sager kan vælge mellem de to muligheder, jf. kravet om, at den pågældende skal erklære sig enig i, at sagen afgøres med et administrativt bødeforlæg.

I forhold til nedenstående bemærkningstekst om administrative bøder og om vejledende bødeniveauer, skal det bemærkes, at teksten i væsentligt omfang svarer til bemærkningsteksten til § 62, stk. 1-3. Teksten er dog tilpasset spørgsmålet om administrative bøder, og indeholder samtidig en række vejledende bødesatser, som ikke fremgår af bemærkningerne til § 62, stk. 1-3. Grundet den forholdsvis store lighed, vil det dog kunne være relevant også at søge inspiration i bemærkningerne til § 62, stk. 1-3, som på visse områder kan supplere og uddybe bemærkningerne nedenfor.

Ved fastsættelsen af størrelsen af en administrativ bøde bør de samme faktorer indgå, som ved anvendelsen af lovforslagets § 62, stk. 1, det vil sige graden af tilregnelser (forsæt eller uagtsomhedsgraden), den skete miljøskade og eventuelle tidligere lovovertrædelser af lignende karakter. Ved fastlæggelse af niveauet for administrative bøder, anvendes endvidere reglerne om forøgede bøder i § 62, stk. 2, vedrørende mængden af forurenende stoffer, og i § 62, stk. 3, vedrørende forsæt eller uagtsomhed og hertil knyttet miljøskade eller økonomisk fordel. Dette følger af, at § 68, stk. 1, ikke indeholder selvstændige regler om, hvornår en overtrædelse af lovens regler kan sanktioneres med bøde, men blot bygger på lovens øvrige bødebestemmelser, herunder især § 62. Hvad der er anført i § 62, stk. 1-3, gælder således også for udstedelse af administrative bøder efter § 68.

Ved angivelse af administrative bøder på baggrund af bestemmelsen i § 62, stk. 1, bør der ved både forurenende og ikke-forurenende overtrædelser af begrænset omfang, som udgangspunkt angives en bøde på mellem 1.000 kr. og 10.000 kr. i bødeforlægget. Den præcise størrelse af den angivne bøde er bl.a. afhængig af hvor alvorlig overtrædelsen vurderes at være. Ofte vil det være en skærpende omstændighed, hvis der har fundet forurening sted.

Ved mere alvorlige overtrædelser, herunder ikke mindst hvor forureningen er mere omfattende, bør der tages udgangspunkt i et væsentligt højere bødeniveau, der står mål med overtrædelsens omfang. Dette kan bl.a. gøres ved at lade størrelsen af den angivne bøde følge udgifterne til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, således at der i bødeforlægget fx angives en bøde svarende til en tilpas stor procentdel af disse udgifter. Omvendt bør det overvejes at angive en mindre bøde, eller eventuelt helt undlade at angive en bøde, hvor den ansvarlige for overtrædelsen af egen drift har taget passende skridt til at berigtige det ulovlige forhold.

I forhold til sager, der samtidig falder ind under § 62, stk. 2, og hvor der altså skal angives en forøget bøde med udgangspunkt i den udtømte eller dumpede mængde af forurenende stoffer eller materialer, vil der nedenfor blive angivet en række vejledende bødestørrelser, som kan danne grundlag for fastsættelsen af bøder i bødeforlæg. Disse bødestørrelser, der i et vist omfang ligger på linje med lignende vejledende bøder i dansk ret, har primært til formål at forebygge ulovlig udledning af olie, men har tilsvarende betydning for at begrænse udledning af andre skadelige stoffer omfattet af lovforslaget. De forventes endvidere at forenkle

sagsbehandlerens arbejde, da der herved gives en klar indikation af, hvor store bøder, der som minimum bør gives.

Det vurderes generelt, at rederier kan spare betydelige beløb ved at bortskaffe olie og andre stoffer på ulovlig vis. Særligt tidsbesparelsen ved ikke at anvende modtageanlæg, men i stedet at holde skibet i drift, antages at have stor økonomisk betydning for rederiet. Det formålstjenelige i at angive en skærpet bøde er dog ikke begrænset til forsætlige overtrædelser af lovforslaget, og reglen i stk. 2 gælder altså for enhver overtrædelse af de i stk. 2 nævnte regler.

En væsentlig del af den samlede miljøbelastning i forbindelse med ulovlige olieudledninger hidrører fra mindre olieudtømmninger (under 1.000 liter). Der er derfor også ved mindre udtømmninger behov for en effektiv og mærkbar bøde.

Ved fastsættelsen af bødens størrelse i et bødeforlæg bør der tages hensyn til den relative miljøbelastning målt i liter udledt olie. I den forbindelse foreslås et vejledende bødeniveau for erhvervsdrivende, hvorefter udledninger på op til 50 liter beløber sig til minimum 30.000 kr. gradvist stigende til minimum 300.000 kr. for udledninger på op til 1.000 liter. For udledninger over 1.000 liter foreslås det, at den angivne bøde hæves forholdsmæssigt, således at hver liter over 1.000 liter som udgangspunkt takseres efter en lineær skala svarende til den gennemsnitlige literpris for 1.000 liter, dvs. minimum 300 kr. pr. liter, med mindre der foreligger særlige omstændigheder.

For privates ulovlige udtømmninger af olie foreslås det, at udledninger på op til 10 liter bør beløbe sig til minimum 4.000 kr., mens udledninger op til 50 liter bør beløbe sig til minimum 15.000 kr. gradvist stigende til 150.000 kr. for udledninger på op til 1.000 liter. For udledninger over 1.000 liter foreslås det, at den angivne bøde hæves forholdsmæssigt, således at hver liter over 1.000 liter som udgangspunkt takseres efter en lineær skala svarende til den gennemsnitlige literpris for 1.000 liter, dvs. 150 kr. pr. liter, med mindre der foreligger særlige omstændigheder. Såfremt private gentagne gange overtræder reglerne om olieudtømning, eller i tilfælde af andre skærpende omstændigheder, bør den angivne bøde være på samme niveau som ved erhvervsdrivendes udledninger.

Ved anvendelsen af ovenstående vejledende bødestørrelser, bør der endvidere tages hensyn til, hvilken type af olie, der er blevet udledt, idet forskellige olietyper kan have væsentligt forskellige indvirkninger på miljøet. Er der fx sket udledning jet fuel, bør bødestørrelsen justeres i nedadgående retning, mens der ved udledning af heavy fuel bør foretages en justering af bødestørrelsen i opadgående retning.

Ved ulovlig udledning, udtømning eller dumpning af andre stoffer end olie, bør der tages udgangspunkt i de vejledende bødestørrelser for ulovlig olieudledning. Der bør i den sammenhæng tages hensyn til, om de udledte stoffer vurderes at være mere eller mindre

skadelige for miljøet end olie. Alt efter stoffernes skadevirkning, bør den angivne bøde således justeres op eller ned, på samme måde som angivet i forhold til typen af olie. Der kan ved denne vurdering fx hentes inspiration i internationale klassifikationer såsom IBC-koden omtalt i bemærkningerne til § 9, der inddeler flydende stoffer i 4 forskellige kategorier, afhængig af deres farlighed, ligesom IMDG-kodens klassificering vil kunne give nogen vejledning.

Ulovlig udtømning eller dumpning af fisk, fangst og andet organisk materiale, optaget havbundsmateriale, samt andre ufarlige stoffer, som findes i eller nær havet (herunder uforurenet is, sten, sand, jord, m.v.), bør ikke sanktioneres efter disse forholdsvis høje bødesatser, men efter de retningslinjer, der er nævnt i de tre første afsnit af nærværende bemærkninger til § 68, stk. 1. Ved sådan udtømning eller dumpning bør der altså som udgangspunkt angives en bøde på mellem 1.000 kr. og 10.000 kr., afhængig af hvor alvorlig overtrædelsen vurderes at være. Mere alvorlige overtrædelser, herunder omfattende forurening bør dog føre til et væsentligt højere bødeniveau, og bødestørrelsen kan fx følge udgifterne til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger. Omvendt bør en mindre eller ingen bøde overvejes, hvis den ansvarlige har taget passende skridt til at berigtige det ulovlige forhold.

Det kan ligeledes overvejes at skærpe den i bødeforlægget angivne bøde i sager, der falder ind under § 62, stk. 3. Som nævnt ovenfor, tænkes der her på sager, hvor en overtrædelse er sket forsætligt eller uagtsomt, og hvor der er sket skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor, eller hvor der er opnået en økonomisk fordel.

Hvis et rederi fx har opnået en større økonomisk besparelse ved at bortskaffe olieaffald på ulovlig vis, bør dette medføre en forhøjelse af den angivne bøde. Lovlig bortskaffelse kan medføre et tidsforbrug på alt fra 1 time til 2 - 3 døgn afhængig af bl.a. havneplads og faciliteter. Mens der passende kan tages udgangspunkt i den sparede tid, kan der imidlertid ikke gives retningslinjer for et skibs driftstab pr. døgn, idet dette afhænger af skibets type, besætningens størrelse og finansieringen af skibet. I det omfang, der ikke kan fremskaffes oplysninger om besparelsen i den enkelte sag, må der altså foretages et skøn.

Ved forsætlige eller groft uagtsomme overtrædelser omfattet af stk. 3, bør den bøde, der ellers ville blive angivet i bødeforlægget, som udgangspunkt forøges med 50 % - 100 %, alt afhængig af, hvor alvorlig forurening eller fare herfor der er fremkaldt, og afhængig af, hvor stor en økonomisk fordel, der er opnået ved overtrædelsen.

Endvidere bør det sikres, at der i bødeforlægget angives en bøde svarende til minimum 150 % af de typiske udgifter til lovlig bortskaffelse, hvor der er tale om forsætlig bortskaffelse i havet, såsom ved dumpning af et skib, eller ved anbringelse eller efterladelse af et skib, hvor ejeren er klar over, at skibet risikerer at synke. En sådan undergrænse for bødestørrelsen har til formål at sikre, at det aldrig kan betale sig at bruge havet som losseplads. Såfremt

formidlende omstændigheder taler herfor, fx hvor den ansvarlige selv foretager lovliggørelse, og der højst er forvoldt ubetydelige skader på miljøet, kan det dog overvejes at reducere bødestørrelsen, for hermed at skabe et incitament til af egen drift at foretage lovliggørelse.

Det skal også bemærkes, at udgifter til lovlig bortskaffelse bør forstås i bred forstand. Fx bør værdien af en eventuel tidsbesparelse medregnes. Beregning af de typiske udgifter til lovlig bortskaffelse er af samme grund behæftet med en vis usikkerhed og vil, som allerede anført ovenfor, i et vist omfang være af skønsmæssig karakter. Det er forhåbningen, at der over tid kan udvikles en vis praksis på området, som kan danne grundlag for myndighedernes fremtidige vurderinger.

Endelig skal det afslutningsvist nævnes, at bestemmelsen i stk. 1, 2. pkt., giver mulighed for, at betalingsfristen efter begæring kan forlænges. Herved gives der myndigheden adgang til at forlænge en allerede fastsat betalingsfrist, hvor den vurderer, at dette kan være gavnligt for sagens løsning.

Til stk. 2

I stk. 2 understreges det, at kravene i retsplejelov for Grønland vedrørende indholdet i anklageskrifter og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder anvendelse i sager om administrativ vedtagelse af bøder.

Det følger bl.a. af bestemmelsen, at den pågældende skal modtage en skriftlig tilkendegivelse med en beskrivelse af overtrædelsen, i overensstemmelse med kravene til indholdet af et anklageskrift, der fremgår af § 437 i retsplejelov for Grønland.

Da sager om administrative bødeforelæg er kriminalretlige sager i Den Europæiske Menneskerettighedskonventions forstand, skal behandlingen af disse sager som nævnt ske med respekt af forbuddet mod selvinkriminering, således som Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol har udledt denne ret af artikel 6 i konventionen. Dette indebærer bl.a., at den pågældende ikke kan pålægges at udtale sig i anledning af myndighedens konkrete mistanke, ligesom den pågældende bør gøres bekendt med retten til ikke at udtale sig, jf. udtrykkeligt retsplejelov for Grønlands § 347, stk. 1, om politiets afhøring af en sigtet.

Endelig fremgår det af stk. 3, at der ikke sker videre (retslig) forfølgning af den pågældende sag, såfremt den, der har begået overtrædelsen, enten betaler bøden i rette tid, eller alternativt hvor bøden efter stedfunden vedtagelse bliver inddrevet.

Der henvises i øvrigt til den beslægtede bestemmelse i § 440, stk. 1, i retsplejelov for Grønland.

Til § 69

Det foreslås i § 69, at der skal gælde en påtalefrist på 5 år for overtrædelser af visse bestemmelser i lovforslaget og visse regler udstedt i medfør af lovforslaget.

Baggrunden herfor er, at der i visse situationer kan være tale om ”skjulte” overtrædelser. Dette kan fx være tilfældet ved ulovlig dumpning af stoffer eller materialer i havet, der risikerer først at blive opdaget på et langt senere tidspunkt. For at imødegå dette problem, foreslås det, at der fastlægges en længere påtalefrist for de overtrædelser, der risikerer at blive opdaget for sent, hvis alene de almindelige påtaleregler finder anvendelse.

Det bemærkes, at de almindelige regler om påtalefrister i øvrigt finder anvendelse ved overtrædelse af lovforslaget, jf. bl.a. kriminallovens § 21.

Til § 70

Til stk. 1

Det foreslås i stk. 1, 1. pkt., at afgørelser truffet efter den gældende landstingsforordning bevarer deres gyldighed indtil der eventuelt træffes nye afgørelser, som erstatter de tidligere afgørelser.

Det foreslås ligeledes i stk. 1, 2. pkt., at landstingsforordningens sanktionsregler fortsat skal finde anvendelse ved overtrædelser af afgørelser, der er udstedt med hjemmel i landstingsforordningen eller dennes bekendtgørelser. Mens landstingsforordningen vil blive ophævet ved ikrafttrædelsen af dette lovforslag, jf. § 71, stk. 2, så sikrer bestemmelsen i stk. 1, 2. pkt., imidlertid, at sanktionsreglerne i landstingsforordningen forbliver i kraft, for så vidt angår afgørelser, der er truffet med hjemmel i landstingsforordningen.

Stk. 1, 2. pkt., medfører med andre ord, at hvis der fx er givet tilladelse til udledninger efter landstingsforordningens § 5, men vilkår forbundet med en sådan tilladelse ikke overholdes, så vil landstingsforordningens sanktionsregler finde anvendelse, uanset om overtrædelsen måtte ske før eller efter at dette lovforslag er trådt i kraft.

Ligeledes vil handlinger eller undladelser, der falder ind under en afgørelse efter landstingsforordningen, og som ikke var sanktioneret under landstingsforordningen, fortsat være lovlige efter ikrafttrædelsen af lovforslaget, uanset om de lovforslagets regler ville blive betegnet som ulovlige.

Hvis en afgørelse efter landstingsforordningen fornyes eller ændres efter dette lovforslags ikrafttræden, så vil det derimod være lovforslagets sanktionsregler, der finder anvendelse.

Formålet med denne bestemmelse er primært at sikre, at aktiviteter, der allerede er sat i gang, ikke pludselig bliver genstand for ændrede, herunder strengere, sanktionsregler, som ikke kunne forudses på tidspunktet hvor der blev givet tilladelse. Der tages med andre ord hensyn til en ansøgers berettigede forventninger til, om en given handling overhovedet er genstand for sanktioner og om, hvordan en overtrædelse givet fald vil blive sanktioneret.

Det skal afslutningsvist bemærkes, at bestemmelsen skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 57, hvorefter tilladelser, godkendelser og dispensationer efter landstingsforordningen og lovforslaget til enhver tid kan ændres eller tilbagekaldes. § 57 giver med andre ord mulighed for bl.a. at gribe ind over for gamle tilladelser, godkendelser og dispensationer samt hertil knyttede aktiviteter, som ikke ville kunne tillades efter dette lovforslag.

Til stk. 2

Ligeledes foreslås det i stk. 2, at sager, der er under behandling ved lovforslagets ikrafttræden, færdigbehandles efter de "gamle" regler. Den myndighed, der behandler en ansøgning, bør dog, efter anmodning fra ansøgeren, behandle dennes ansøgning efter lovforslagets nye regler, såfremt ansøgeren hermed vil blive stillet mere gunstigt end ved behandling efter de hidtil gældende regler. Myndigheden bør ydermere gøre ansøgeren opmærksom på denne mulighed. Formålet hermed er at undgå spild af ressourcer hos både myndigheder og ansøgere, hvor en ansøger, der efter de nye regler ville få et positivt svar på sin ansøgning, ellers ville blive afvist efter de gamle regler, for derefter at skulle søge på ny.

Til § 71

Til stk. 1

Bestemmelsen i stk. 1 angiver hvornår lovforslaget træder i kraft. Dog træder visse dele af lovforslaget i kraft på et senere tidspunkt. Se § 71, stk. 3, og bemærkningerne hertil for en nærmere beskrivelse heraf.

Til stk. 2.

Stk. 2 gør det klart, at landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 om beskyttelse af havmiljøet med senere ændringer, som lovforslaget har til formål at erstatte, bliver ophævet når lovforslaget træder i kraft.

Til stk. 3

Bestemmelsen i stk. 3 medfører, at lovforslagets regler om håndtering af ballastvand og sedimenter, dvs. reglerne i kapitel 6 og i bilag 1, træder i kraft 3 år senere end resten af lovforslaget. Herudover omfatter bestemmelsen i stk. 3 også eventuelle bekendtgørelser vedrørende håndtering af ballastvand og sedimenter, som måtte blive udstedt efter lovforslagets ikrafttræden, men inden der er forløbet 3 år.

Formålet med en sådan 3-årig overgangsordning er primært at sikre, at der gives berørte parter et passende varsel i forhold til de potentielt indgribende regler om behandling af ballastvand. Således kan det ikke udelukkes, at anskaffelse af ballastvandbehandlingsanlæg og montering heraf ombord på skibe i enkelte tilfælde ville kunne medføre så forholdsvis store udgifter, at det kunne bringe ballastvandreglerne i konflikt med grundlovens § 73. En 3-årig overgangsordning vurderes imidlertid at give de berørte parter tilpas lang tid til at forberede sig på de nye krav, hvorved en potentiel konflikt med grundloven undgås.

Selvom behovet for en overgangsordning er knyttet til udgifterne til anskaffelse og montering af et ballastvandbehandlingsanlæg, er det valgt at lade bestemmelsen gælde for alle

lovforslagets regler om håndtering af ballastvand og sedimenter, og ikke kun reglerne om behandling af ballastvand. Dette er gjort for at undgå unødigt komplicerede ikrafttrædelsesregler. Det er dog forhåbningen, at erhvervet så vidt muligt vil bestræbe sig på at overholde lovforslagets regler for håndtering af ballastvand og sedimenter også inden, at de formelt er trådt i kraft.

Det skal i denne sammenhæng ligeledes understreges, at grønlandske og danske skibe, der sejler til og fra Grønland, bl.a. vil være omfattet af den danske ballastvandenbekendtgørelse og eventuelt af andre landes ballastvandreger ved sejlads uden for grønlandske havområder, hvorfor denne overgangsordning ikke garanterer, at disse skibe kan vente 3 år inden de skal overholde konventionen. Lovforslagets anvendelsesområde er begrænset til søterritoriet, og omfatter fx ikke det åbne hav eller andre landes havområder. Ballastvandkrav gældende for disse områder vil således skulle overholdes af grønlandske og danske skibe, uanset overgangsordningen i nærværende lovforslag.

Udover at give de berørte parter passende tid til at forberede sig på de kommende regler, sikrer overgangsordningen samtidig, at de grønlandske regler ikke træder i kraft før selve ballastvandkonventionen.