

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

For så vidt angår nødområdeplanernes forhold til andre beredskabsplaner, f.eks. kommunernes og evt. havnenes beredskabsplaner, jf. havmiljøloven § 35, stk. 2 og 3, og øvrige beredskabsplaner, f.eks. Beredskabsstyrelsens og Søværnets Operative Kommandos, skal det bemærkes, at planerne principielt er sideordnede og hver især varetager forskellige hensyn, men at der naturligvis er en sammenhæng planerne i mellem. Det forudsættes, at nødområdeplanerne ved udarbejdelsen koordineres med andre planer.

Det skal understreges, at det som hidtil er forsvarsministeren, jf. havmiljølovens § 34, og kommunalbestyrelsen, jf. havmiljølovens § 35, der er ansvarlige for beredskabet på havet henholdsvis på kyster og i havne, herunder med hensyn til anskaffelse og placering af materiel mv. Udpegning som nødområde og planerne herfor indebærer ikke i sig selv, at der skal ske tilvejebringelse af eventuelt yderligere beredskabsmateriel. Dette spørgsmål er således som hidtil et anliggende for forsvarsministeren henholdsvis kommunalbestyrelsen. Nødområdeplanerne – der danner grundlaget for Søværnets Operative Kommandos beslutning om eventuel anvisning af et skib til et givent nødområde – indeholder således oplysninger om de faktiske og fysiske forhold i det pågældende nødområde, herunder hvilket beredskabsmateriel der er til rådighed i det konkrete område.

Det foreslås at indsætte en bestemmelse i § 37, stk. 3, hvorefter sø- og sejladsikkerhedsmæssige forhold kan indgå i nødområdeplanerne efter forhandling med økonomi- og erhvervsministeren. Udpegning og anvendelse af nødområder er begrundet i både forureningsmæssige samt sø- og sejladsikkerhedsmæssige hensyn.

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

Søværnets Operative Kommando har oplyst, at kommandoen ofte bliver anmodet af skibe om tilladel-

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

Endelig foreslås i § 37, stk. 4, at indsætte en bestemmelse, hvorefter miljøministeren kan stille sikkerhed over for havne, der er udpeget som nødområde, for udgifter disse måtte have ved at modtage skibe med behov for assistance. Baggrunden herfor er, at det har vist sig, at havnenes eksisterende mulighed for at kræve sikkerhedsstillelse direkte hos skibet i praksis er vanskelig at anvende. Kompetencen forventes delegeret til Søværnets Operative Kommando.

2.2. Udvidelse af miljøministerens mulighed for at autorisere klassifikationsselskaber vedrørende forhold omfattet af havmiljøloven samt præcisering af det offentliges ansvar for fejl begået af klassifikationsselskaber.

2.2.1. Gældende ret

Ved lov nr. 474 af 31. maj 2006 blev der i havmiljøloven indsat en ny § 48 a, der giver miljøministeren bemyndigelse til at autorisere klassifikationsselskaber til at udføre syns- og certificeringsopgaver på vegne af miljøministeren i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets (EF) forordning nr. 782/03 af 14. april 2003 om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe (bundmaling på skibe). Indsættelsen af bestemmelsen tog alene sigte på autorisation af klassifikationsselskaber i forbindelse med syn og certificering med hensyn til bundmaling på skibe. Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 13 i lov nr. 474 af 31. maj 2006.

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

2.2.2. Lovforslagets indhold

Med henblik på at fremtidssikre bestemmelsen ønskes miljøministerens mulighed for at kunne autorisere klassifikationsselskaber udvidet til også at omfatte andre regulerede områder under havmiljøloven, bl.a. for at kunne varetage forpligtelser i henhold til inter-