

personer, organisationer m.v. henvender sig med relevante oplysninger og data om en evt. miljøskade eller en overhængende fare herfor. Forslaget skal sammenholdes med forslaget i nr. 6, der fastlægger kredsen af klageberettigede i en sag om en miljøskade, jf. bemærkningerne hertil.

Med bestemmelse om, at en anmodning skal være ledsaget af relevante oplysninger og data m.v. undgås, at tilsynsmyndigheden skal iværksætte en sagsbehandling efter disse regler på grund af en hvilken som helst udokumenteret eller ikke sandsynliggjort henvendelse.

Til nr. 7

Forslaget fastlægger i overensstemmelse med miljøansvarsdirektivets artikel 13 sammenholdt med artikel 12 kredsen af klageberettigede i en sag om en miljøskade. De foreninger og organisationer, der foreslås som klageberettigede, svarer til dem, der i 2000 i forbindelse med implementeringen af Århus-konventionen (Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser og adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet af 25. juni 1998) fik klageret i en række love på natur- og miljøområdet.

Til § 14

(Søloven)

Til nr. 1 og 2

Hændelser i forbindelse med søgående skibe, for hvilke der er regler om ansvar eller erstatning i en række konventioner, nævnt i bilag IV til miljøansvarsdirektivet, er i medfør af direktivets artikel 4, stk. 2, undtaget fra direktivets anvendelsesområde. Det gælder i den udstrækning, at disse konventioner er trådt i kraft internationalt og er ratificeret af og implementeret i medlemslandet. De opregnede konventioner har derfor kun prioritet forud for miljøansvarsdirektivet i den udstrækning, de er trådt i kraft på det tidspunkt, hvor hændelsen finder sted.

I bilag IV indgår:

- Olieansvarskonventionen (også benævnt CLC-konventionen): Den internationale konvention af 27. november 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening.
- IOPC-konventionen: Den internationale konvention af 27. november 1992 om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening (IOPC-fonden).

- Bunkerskonventionen: Den internationale konvention af 23. marts 2001 om civilretligt ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkersolie.
- HNS-konventionen: Den internationale konvention af 3. maj 1996 om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer.
- CRTD-konventionen: Konventionen af 10. oktober 1989 om det privatretlige ansvar for skader opstået under transport af farligt gods ad vej, jernbane og indre vandveje.

Olieansvarskonventionen er trådt i kraft og gennemført ved sølovens § 191. Skader forårsaget af tung olie, der udflyder eller udtømmes fra lastskibe (både lastolie og bunkersolie) er således undtaget fra direktivets anvendelsesområde, idet disse skader er omfattet af det særlige ansvarsregime i søloven, hvor der blandt andet stilles krav om tvungen forsikring og gennem den internationale olieskadeerstatningsfond er særligt gode betingelser for skadelidte til at få dækket selv meget store tab.

Bunkerskonventionen er derimod ikke trådt i kraft, idet den endnu ikke er ratificeret af et tilstrækkeligt antal lande, herunder Danmark, der dog arbejder på en snarlig ratifikation. Det tilsvarende forhold gælder for HNS-konventionen. De gældende regler i søloven omfatter imidlertid allerede ansvar for skader forvoldt af bunkersolie, idet sølovens § 191 i medfør af § 206 er udvidet til også at omfatte tung olie, herunder bunkersolie, der udflyder eller udtømmes fra andre skibe end olielastskibe. Derfor er der behov for at regulere samspillet mellem søloven og den nye lov om gennemførelse af miljøansvarsdirektivet.

I den periode, hvor HNS- og Bunkerskonventionerne ikke er trådt i kraft, skal miljøansvarsdirektivet gælde på dette område og ikke de særlige regler i sølovens kapitel 10. Ændringen af sølovens § 206 skal sikre, at økonomi- og erhvervsministeren får en hjemmel til at udstede regler om anvendelsen af miljøansvarsdirektivets ansvarsregler set i forhold til sølovens ansvarsregler, således at direktivets ansvarsregler anvendes i de tilfælde, hvor udflydning eller udtømming af olie fra andre skibe end olielastskibe forårsager en miljøskade eller en overhængende fare for en miljøskade i direktivets forstand. Der indarbejdes på den baggrund en bemyndigelsesbestemmelse til økonomi- og erhvervsministeren i sølovens § 206, hvorefter ministeren kan udstede en bekendtgørelse, der bestemmer, at § 41 b i havmiljøloven, der gennemfører miljøansvarsdirektivets ansvarsregler, finder anvendelse i stedet for sølovens § 206, stk. 2, i tilfælde af miljøskade eller overhængende fare for miljøskade