

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

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

#### *Økonomiske og administrative konsekvenser*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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