

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Staten: eventuelt øgede udgifter vedrørende tilsyn – ikke væsentligt omfang. Kommuner: Ingen Regioner: Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Staten: Søværnets Operative Kommando vil få et bedre beslutningsgrundlag i forbindelse med anvisning af skibe til nødområder. Kommuner og regioner: Ingen	Staten: ingen væsentlige konsekvenser vedrørende tilsyn. Kommuner og regioner: Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	For berørte havne vil der være meget begrænsede omkostninger til opdatering af kontaktoplysninger m.v. i nødområdeplanerne.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	For berørte havne vil der være meget begrænset administration til opdatering af kontaktoplysninger m.v. i nødområdeplanerne.
Administrative konsekvenser for borgerne.	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Bedre håndtering af skibe med behov for assistance og eventuel forurening af havet. Bedre overholdelse af luftledningsreglerne.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget skaber hjemmel til implementering af artikel 20 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF. Lovforslaget tilføjer desuden Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (med senere ændringer) til lovens EU-note, der blev implementeret på havmiljølovens område ved lov nr. 474 af 31. maj 2006.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 (fodnoten til lovens titel)

Der indsættes i noten til loven en henvisning til Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed med senere ændringer. Direktivet fastlægger visse foranstaltning-

ger, der skal følges af medlemsstaterne og de organisationer, der er beskæftiget med inspektion, syn og certificering af skibe med henblik på at efterkomme de internationale konventioner om sikkerheden til søs og om forebyggelse af havforurening.

Baggrunden for indsættelsen er, at der ved lov nr. 474 af 31. maj 2006 i havmiljøloven blev indsat en ny § 48 a, der giver miljøministeren bemyndigelse til at autorisere klassifikationselskaber til at udføre syns- og certificeringsopgaver på vegne af miljøministeren