

truffet af den myndighed, hvortil delegation har fundet sted, i almindelighed vil kunne indbringes for ministeren.

Herudover er samordningen af tilsynsmyndighedernes arbejde søgt formaliseret og lagt i faste rammer gennem det i medfør af § 10 nedsatte koordinationsudvalg. Udvalget har bl. a. til opgave at bistå energistyrelsen med at koordinere myndighedsbehandlingen på dette område. Dette indebærer, at koordinationsudvalget skal have forelagt alle ansøgninger m. v., ligesåvel som væsentligere tilsynsmæssige initiativer og foranstaltninger må forudsættes herunder det i udvalget, inden disse iværksættes. Herigennem muliggøres en samlet sikkerheds-, sundheds- og miljømæssig vurdering, på baggrund af hvilken den kompetente myndighed træffer sin afgørelse. Det er således ikke udvalget som sådan, der træffer afgørelse i enkeltsager, men de enkelte i udvalget repræsenterede kompetente myndigheder.

Uanset at forslaget hviler på den forudsætning, at det er de enkelte myndigheder, som hver for sig er kompetente og ansvarlige med hensyn til de afgørelser, som skal træffes, og de foranstaltninger, som skal iværksættes, vil den foreslåede ordning ikke være til hinder for en fortsættelse af hidtidig praksis, hvorefter ansøgninger m. v. kan rettes til energistyrelsen, som herefter inddrager de øvrige relevante myndigheder i sagsbehandlingen.

Der foreslås en særlige organisation i tilfælde af større uheld på havanlæg, jfr. § 8, stk. 4. Med henblik på en effektiv myndighedsbehandling i disse situationer, som sædvanligvis vil stille særlige krav til samordningen af rednings- og bekæmpelsesindsatsen, nedsætter ministeren en aktionskomité. Aktionskomiteen træffer ikke som sådan beslutninger, men det må forudses, at beslutninger bliver truffet i aktionskomiteens regie af de repræsenterede myndigheder.

Lovforslagets kapitel 4 om havariopklaring bygger i vidt omfang på tilsvarende bestemmelser i luftfartslovgivningen. Behovet for omgående at gennemføre en undersøgelse af omstændighederne omkring større uheld gør sig tilsvarende gældende på havområdet. I forbindelse med undersøgelserne omkring udblæsningen (blow-out) ved Vagn-1 i 1977 på dansk kontinentalsokkel blev der afholdt søforklaring. Det var erfaringen herfra, at søforklaring i sådanne situationer ikke er et helt tilfredsstillende forum for opklaring af årsagerne til uheld, dels på grund af manglen på særligt sagskyndige, men også til en vis grad som følge af manglende mulighed for at gennemføre undersøgelser på stedet. Ved etablering af en havarikom-

mission sikres, at den relevante ekspertise kan sammenkaldes med kort varsel, og at kommissionen i nødvendigt omfang kan foretage undersøgelser på stedet.

I kapitel 5 om privatretlige regler for havanlæg foreslås dels særlige begrænsningsbeløb for rederens ansvar for skader, der indtræffer i forbindelse med anlæggets efterforsknings- eller indvindingsvirksomhed, dels at erstatning for forureningsskader som følge af denne virksomhed ikke er sikret ved søpanteret efter sølovens kapitel 11. Disse særlige regler for rederen af et anlæg indskrænker ikke bevillingshaverens forpligtelse i medfør af ansvarsreglerne i undergrundsloven. Det vil således ikke være muligt for en reder, som efter undergrundsloven har bevilling til efterforskning og indvinding af råstoffer i undergrunden, og hvis aktiviteter er omfattet af pågældende bevilling, at begrænse sit ansvar efter søloven, jfr. forslaget § 20.

Over for udvalget har bevillingshaverne i henhold til eneretsbevilling af 8. juli 1962 til efterforskning og indvinding af kulbrinter i Danmarks undergrund og Danmarks Rederiforening anført, at dette indebærer en ændring af den hidtil gældende retstilstand, hvorefter en bevillingshaver, hvis skib forvolder skade ved aktiviteter omfattet af eneretsbevillingen, kan begrænse det ansvar, som følger af undergrundslovens § 10 efter sølovens regler om ansvarsbegrænsning.

Udvalget finder det på denne baggrund nødvendigt at fremhæve, at man ikke kan tiltræde denne opfattelse. Det har således været fast antaget, at bevillingshaverens ansvar efter undergrundsloven ikke kan begrænses i medfør af sølovens kapitel 10. Opfattelsen støttes af en fomalfortolkning af såvel undergrundsloven som søloven. Bestemmelsen i forslaget § 20, stk. 3, indebærer således ikke en ændring af gældende ret.

Forslagets § 20 bygger i vidt omfang på tilsvarende norske regler og omfatter i lighed med disse alene de flytbare anlæg. De faste anlæg er således i erstatnings- og ansvarsmæssig henseende fortsat undergivet reglerne for landbaserede virksomheder.

#### *Administrative og økonomiske konsekvenser af forslaget*

Som ovenfor anført findes de sikkerheds- og tilsynsmæssige regler for havanlæg i dag spredt i den for de enkelte forhold relevante lovgivning, og samtidig er tilsynsopgaverne fordelt på en række forskellige instanser. Hovedsigtet med lovforslaget er at samle de sikkerheds- og tilsynsmæssige regler