

være fleksible, særligt i forhold til udvikling af forbedret overvågningsmetodik. Typen af undersøgelser, der skal udføres, deres omfang, frekvens og tidspunkt for udførelse bør således hovedsageligt afhænge af områdets naturlige forhold og de aktiviteter, der skal overvåges. Der vil ved anvendelse af de i OSPAR vedtagne retningslinier i et overvågningsprogram være mulighed for at udforme programmerne, så de statistisk kan give mere præcise vidnesbyrd om den påvirkning af det omliggende havmiljø, der følger af udledninger fra platforme, end der er mulighed for i dag.

Den tredje hjemmelsbestemmelse (forslaget til § 32, stk. 2) er en udbygning af en eksisterende hjemmel til at fastsætte regler om forebyggelse af forurening af luften fra skibe. Denne ændring er ligeledes nødvendig for at kunne ratificere bilag VI til MARPOL-konventionen.

Der er således i bilag VI regler om krav til kvaliteten af det leverede brændstof, ligesom der er regler, der forpligter brændstofleverandøren til at dokumentere mængden og kvaliteten af det leverede brændstof samt at skulle opbevare denne dokumentation i en periode.

Den gældende § 32 i havmiljøloven hjemler ikke en sådan regulering, idet der med denne kun kan fastsættes regler, der gælder for skibet, men ikke for leverandøren. Der er derfor behov for en yderligere hjemmel til at kunne regulere leverandørens forpligtelse til at indhente, udlevere og opbevare dokumentation for det leverede brændstof.

Hjemlen til at fastsætte krav til brændstoffets sammensætning findes i lovebekendtgørelse nr. 21 af 16. januar 1996 om kemiske stoffer og produkter og udmøntningen heraf vil være genstand for notificering overfor Europa-Kommissionen i medfør af informationsproceduredirektivet.

Den fjerde hjemmelsbestemmelse i lovforslaget (§ 55 a) indeholder en generel bemyndigelse for ministeren til at fastsætte regler om, i hvilken form anmeldelser skal foretages.

Endelig er der tale om en række konsekvensændringer, herunder ændringer, der følger af kongelig resolution af 11. juni 1999, som med virkning fra den 1. januar 2000 overførte ressortansvaret for den statslige maritime miljøovervågning og håndhævelse samt den statslige maritime forureningsbekæmpelse til søs fra den daværende miljø- og energiminister til forsvarsministeren.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indbærer ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for hverken staten, kommunerne eller amtskommunerne.

Udmøntningen af bemyndigelserne forventes kun at have ubetydelige økonomiske og administrative konsekvenser for staten. Udmøntningen forventes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for kommunerne eller amtskommunerne.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Ændringen i § 24, stk. 1, indebærer i sig selv ikke økonomiske eller administrative konsekvenser. Udmøntningen heraf vil kunne indebære øgede omkostninger for skibsfarten i forbindelse med bortskaffelse af ozonlagnedbrydende stoffer samt udstyr, der indeholder disse stoffer. Omfanget heraf vil formentlig være beskedent, da skibene allerede i dag i høj grad anvender de ordninger, der findes på land til håndtering af ozonlagnedbrydende stoffer.

Den foreslåede nye § 30, stk. 3, vedrører overvågning og egenkontrol i forbindelse med efterforskning og indvinding af kulbrinter. Udmøntningen vil have såvel en administrativ som en økonomisk konsekvens for erhvervslivet. Konsekvensen forventes at være af mindre omfang, da offshore operatørerne i dag i vid udstrækning foretager ovennævnte aktiviteter.

§ 32, stk. 2, om levering af brændstof til skibe er en hjemmelsbestemmelse, der ikke som sådan har økonomiske eller administrative konsekvenser. Når bemyndigelsen udmøntes i en bekendtgørelse, vil det medføre øgede administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i form af indhentelse, udlevering og opbevaring af dokumentation.

Udmøntning af § 55 a forventes ikke at have økonomisk/administrative konsekvenser for erhvervslivet. Hjemlen forventes blandt andet at blive anvendt til at fastsætte formen for anmeldelser af skibes affald. Der eksisterer allerede i dag en bekendtgørelse på området (bekendtgørelse nr. 631 af 27. juni 2000 om modtageordninger for affald fra skibe, samt om skibes aflevering af affald). Efter denne bekendtgørelse skal det affald større skibe medbringer anmeldes til havnen. Der er blot ingen formkrav til anmeldelsen. Disse formkrav er til gengæld indeholdt i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe. (EFT nr. L 332 af 28. december 2000, s. 81).