

Godkendelsesproceduren, herunder frister m.v., vil blive nærmere fastlagt.

Miljø- og Energiministeriet vil føre tilsyn med overholdelsen af gældende miljølovgivning og vilkår i hurtigfærgegodkendelser. Søfartsstyrelsen undersøger i øjeblikket de tekniske muligheder for løbende at registrere hurtigfærgers fart og position, således at hurtigfærger til ethvert tidspunkt overfor tilsynsmyndigheden vil kunne redegøre herfor.

Som led i forslaget til indførelse af en godkendelsesordning foreslås lovens formålsbestemmelse præciseret. Traditionelt har havmiljølovens regulering af skibsfarten begrænset sig til at angå udtømminger fra skibe, afbrændinger fra skibe og dumpninger fra skibe. Med præciseringen af formålsbestemmelsen udtrykkes det nu direkte, at også andre uønskede påvirkninger af miljø og natur som følge af aktiviteter, i forbindelse med skibe, luftfartøjer og bevægelige eller fastanbragte platforme, er omfattet af loven.

Kravet i lovforslagets § 1, nr. 3 om førelse af en affaldsjournal, er en følge af en internationalt vedtaget ændring af bilag V til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973/78 (MARPOL 73/78). Bestemmelsen vedrører skibe med en bruttotonnage på 400 eller derover og skibe, der er godkendt til at befordre 15 personer eller flere.

Lovforslagets § 1, nr. 4 præciserer, at klapning fortrinsvis skal finde sted inden for søterritoriet, men hvor miljømæssige forhold tilsiger det, også kan tildeles uden for søterritoriet.

Lovforslagets § 1, nr. 17 foreslår en ophævelse af det objektive individualansvar i havmiljølovens § 60, hvorefter der »For overtrædelse af § 11, stk. 1 og 2, § 13, § 25 og § 31, stk. 1, kan ... pålægges skibets eller platformens ejer eller bruger bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes denne som forsætlig eller uagtsom. For sådant bødeansvar fastsættes ingen forvandlingsstraf.«. Forslaget er en opfølgning af Straffelovrådets betænkning nr. 1289 (1995) om juridiske personers bødeansvar, hvor det objektive individualansvar (strafansvar for enkeltpersoner uden skyld) generelt anbefales ophævet. Spørgsmålet om ophævelse heraf i den øvrige lovgivning inden for Miljø- og Energiministeriets ressortområde, vil blive konkret vurderet.

Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser (hurtigfærger)

Miljø- og Energiministeriet vil være den ansvarlige myndighed for varetagelsen af godkendelse og tilsyn i henhold til regler udstedt i medfør af havmiljøloven om godkendelse m.v. af hurtigfærgeruter. Res-

sourceforbruget i den forbindelse vil afhænge af antallet af ansøgninger og antallet af godkendte ruter i drift. Antallet af ansøgninger, der kræver en miljøkonsekvensvurdering i henhold til lovforslagets § 33, stk. 3, forventes at blive lavt. Ressourceforbruget, herunder til at godkende eksisterende ruter samt resourceforbruget som følge af offentlighedens inddragelse, er skønmæssigt opgjort til 3 årsværk. Merudgifterne afholdes for 2 årsværks vedkommende inden for Miljø- og Energiministeriets rammer og for 1 årsværks vedkommende inden for Søfartsstyrelsens rammer. Forslaget vil ikke få økonomiske eller administrative konsekvenser på amtsligt eller kommunalt plan.

Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Indførelsen af en godkendelsesordning for sejlads med hurtigfærger, vil såvel generelt som i natur- og miljøfølsomme områder betyde, at uønskede påvirkninger fra sejladsen kan forebygges eller begrænses.

Pligten til at føre affaldsjournal vil have en forebyggende effekt i relation til overtrædelse af bestemmelser i internationale konventioner om beskyttelse af havmiljøet.

Muligheden for at udpege områder uden for søterritoriet, hvor optaget havbundsmateriale tillades dumpet, vil betyde at den miljømæssigt set bedste løsning kan vælges, når en klappning inden for søterritoriet ikke er ønskværdig.

Lovforslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser

Lovforslaget indebærer, at der kan udstedes regler om en godkendelsesordning for sejlads med hurtigfærger. I forbindelse med udstedelsen af disse regler, er det meningen, at der ved sejlads i farvande med væsentlige miljø- og naturbeskyttelsesinteresser skal foretages en miljøkonsekvensvurdering af sejladsen i området. Oplysningerne om konsekvenserne ved sejladsen skal rederiet, der planlægger sejladsen, tilvejebringe. Dette vil have økonomiske konsekvenser for rederierne, blandt andet fordi det givetvis vil være nødvendigt med konsulentbistand. Herudover vil vilkår i en miljøgodkendelse, om for eksempel maksimumshastighed og det maksimale antal gennemsejlinger pr. dag, kunne få økonomiske konsekvenser for et rederi.

Det vurderes ikke, at pligten til at føre affaldsjournal vil have økonomiske konsekvenser for rederierne.