

§ 33 fastsættes regler om andre aktiviteter i forbindelse med skibe, luftfartøjer og platforme med det formål at forebygge og begrænse forurening og anden uønsket påvirkning.

Til nr. 2

Skibes størrelse opgøres ikke længere i bruttoregister-ton (BRT) men i bruttoton (BT). Ændringen er en følge heraf.

Til nr. 3

Ændringen er en følge af en ændring vedtaget i IMO's Miljøkomité til bilag V til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL 73/78). Bilag V indeholder regler om forebyggelse af forurening med affald, og med den vedtagne ændring er der nu pligt for skibe af en vis størrelse eller derover samt skibe, der er godkendt til at transportere et vist antal passagerer eller derover, til at føre en affaldsjournal.

Med hjemmel i stk. 2 kan der fastsættes nærmere regler om affaldsjournalens førelse og indretning. En sådan bekendtgørelse er under udarbejdelse og påtænkes udstedt med hjemmel i opsamlingsbestemmelsen i § 33. Dette skyldes, at reglen i bilag V internationalt træder i kraft den 1. juli 1997, dog den 1. juli 1998 for skibe bygget før denne dato. Hjemmelsbestemmelsen påtænkes senere anvendt.

Affaldsjournalen skal på forlangende forevises kompetent myndighed, jf. stk. 3.

Til nr. 4

I den nuværende havmiljølov er der ikke i § 26 angivet en geografisk afgrænsning for, hvor der kan gives tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale (udpegning af klapplads). Af bemærkningerne til denne bestemmelse fremgår dog, at klappladsen altid skal udpeges inden for dansk søterritorium. Denne faste binding til klappladsens placering har vist sig u hensigtsmæssig, fordi det hermed for eksempel udelukkes, at der kan udlægges klappladser uden for Vadehavsområdet, hvis afgrænsning er sammenfaldende med grænsen for søterritoriet. Vadehavet er udpeget som Ramsarområde og EF-fuglebeskyttelsesområde (og forventes også at indgå i den igangværende udpegning af områder efter EF-habitatdirektivet) og varetagelsen af beskyttelse hensynene i dette særlige naturområde kan føre til, at klappning i visse tilfælde ønskes gennemført uden for beskyttelsesområdet. Den foreslåede ændring muliggør således, at klappladser kan udlægges uden for søterritoriet, når dette udgør den miljømæssigt set bedste løsning. Dog skal Helsingfors-kommissio-

nen, nedsat i medfør af Konventionen til beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet, høres, inden der gives tilladelse til klappning uden for søterritoriet i Østersøområdet. Miljøstyrelsen vil, i tilfælde af klappning uden for søterritoriet i Østersø-regionen, stå for kontakten til Helsingfors-kommissionen.

Til nr. 5

Forslaget er en følge af »Rapport om hurtigfærgers påvirkninger på det ydre miljø« – se herom i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at ministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at der kræves godkendelse for at oprette en hurtigfærgerute, med mindst én dansk anløbshavn, samt at godkendelse tillige kræves ved indsættelse af en hurtigfærge, ved væsentlig ændring af sejladsfrekvensen og ved væsentlige afvigelser af sejlru-ter på en eksisterende hurtigfærgerute. Ligeledes foreslås det, at ministeren kan fastsætte regler om en overgangsordning for eksisterende hurtigfærgeruter. Ministeren kan tillige fastsætte regler om høring af den berørte offentlighed og berørte myndigheder og organisationer.

Det forventes fastsat, at eksisterende hurtigfærgeruter omfattes af godkendelsesordningen efter 2 år, regnet fra lovforslagets fremsættelse. Indsendelse af ansøgninger skal ske 6 måneder inden udløbet af de 2 år, ved udløbet af de 1-årige »Permit to Operate«.

Udarbejdelsen af regler med henblik på indførelsen af en godkendelsesordning for hurtigfærger vil blive koordineret med andre myndigheders regeludstedelse. Det drejer sig om erhvervsministerens udnyttelse af en hjemmel i lov om skibsfartens betryg-gelse til at fastsætte regler om sejlads-sikkerhedsmæssig godkendelse af hurtigfærger. Endvidere drejer det sig om et lovforslag fra trafikministeren om at indføre en hjemmel i lov om kystbeskyttelse til at regulere sejlads med hurtigfærger af hensyn til beskyttelse af kyster samt sikkerheden for diger og anlæg på søterritoriet.

Søfartsstyrelsen skal stå for den samlede koordinering i forbindelse med behandlingen af en ansøgning og meddelelse af godkendelse. De enkelte myndigheder forestår selvstændigt godkendelsen inden for deres ressortområde. Dette betyder ligeledes, at de respektive lovgivningers klagesystemer finder anvendelse. Som anført i forslaget § 1, nr. 9, foreslås det, at klager inden for Miljø- og Energiministeriets ressortområde bliver behandlet af Miljøklagenævnet.

For så vidt angår den miljømæssige regulering, er det meningen at udnytte den foreslåede hjemmel til at opstille en række objektivt definerede krav, hvor der er mulighed herfor. Udarbejdelse af vejledende