

Til nr. 3

Ligesom en tilbageholdelse af skib efter lovens § 16 kan indbringes for Tilbageholdelsesnævnet, der besidder den nødvendige juridiske, tekniske og nautiske sagkundskab, foreslås det, at der gives tilsvarende mulighed for hurtigt at kunne få taget stilling til klager over et forbud mod anløb af dansk havn, på baggrund af de store økonomiske interesser, der kan være involveret i et sådant forbud.

Til nr. 4

Søfartsstyrelsen fører kontrol med det arbejde, som klassifikationsselskaberne udfører på styrelsens vegne med henblik på at sikre kvaliteten. FN's internationale søfartsorganisation (IMO) har udarbejdet et forslag til aftale mellem de ansvarlige statslige myndigheder og klassifikationsselskaberne. Forslaget til aftale, som er godkendt af søsikkerhedskomiteen i IMO (MSC), forventes vedtaget på IMO's generalforsamling i november 1995. Denne aftale vil blive udgangspunktet for Søfartsstyrelsens aftale med klassifikationsselskaberne. I tilfælde hvor den delegerende statslige myndighed måtte ifalde erstatningspligt for handlinger, udført af klassifikationsselskabet på dennes vegne, skal myndigheden efter den af IMO foreslåede ansvarsbestemmelse kunne gøre regres gældende mod klassifikationsselskabet. Regresansvaret skal dog efter IMO-anbefalingen ikke overstige beløb, som måtte være fastsat i det enkelte klassifikationsselskabs standardvilkår eller et i aftalen fastsat højeste beløb.

Til nr. 5

Der er tale om en konsekvensændring.

Til nr. 6

Den foreslåede bestemmelse giver som noget nyt Søfartsstyrelsen hjemmel til at kræve betaling for ekstra omkostninger forbundet med syn, fordi synet ikke har kunnet påbegyndes som aftalt eller udføres inden for en nærmere fastsat normtid. Inden for normtiden sker syn fortsat uden udgift for rederen. Betaling for syn uden for normtiden skal under hensyntagen til skibets størrelse og type dække de ekstra udgifter, som skyldes, at synet ikke udføres inden for normtiden eller på det aftalte tidspunkt. Der tænkes f.eks. på Søfartsstyrelsens udgifter i forbindelse med en skibsinspektørs forgæves fremmøde til et ikke klargjort skib, eller et uforholdsmæssigt stort tidsforbrug på grund af skibets meget dårlige stand.

Hensigten med at kræve betaling i disse situationer er adfærdregulerende, således at alle skibe forud for synet bringes i lovlig stand og klargøres til

syn. Herved bidrages til en effektivisering af Søfartsstyrelsens synsarbejde.

Søfartsstyrelsen bemyndiges til at fastsætte regler om beregning af normtider for udførelsen af syn efter forudgående høring af Skibstilsynsrådet, hvor erhvervets parter er repræsenteret. Betalingen tænkes beregnet ud fra Søfartsstyrelsens erfaringsmæssige tidsforbrug (normtiden) til gennemførelse af syn på forskellige skibstyper, arbejdslønnen, samt omkostninger, som i øvrigt er forbundet med gennemførelse af et syn.

Søfartsstyrelsen kan efter forslaget til nyt stk. 2, som hidtil efter det ophævede stk. 3, opkræve betaling for de ekstraudgifter ved syn på skibe, som af værftet eller rederen ønskes foretaget uden for sædvanlig arbejds- eller kontortid.

Til nr. 7

Forslaget gennemfører artikel 16 i ovennævnte direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol, som kræver, at der hos rederen opkræves betaling for udgifter, som er forbundet med en inspektion af et udenlandsk skib, hvor der konstateres så alvorlige mangler, at skibet tilbageholdes. Der er tale om såvel det indledende, som opfølgende syn, hvor det kontrolleres, at de påpegede mangler er udbedret. Tilbageholdelsen ophæves ikke, før de nævnte udgifter er betalt, eller der er stillet sikkerhed for deres betaling. Kravet, om at der skal betales for alle udgifter i forbindelse med et syn, tilsigter, at der ikke skabes konkurrenceforvridning mellem EU-landenes havne.

Til nr. 8

Det foreslås, at en overtrædelse af et forbud mod havneanløb skal kunne straffes efter lovens § 28.

§ 2

Til nr. 1

Miljø- og energiministeren kan i medfør af lov om beskyttelse af havmiljøloven § 43 forbyde et skib at fortsætte sin sejlads for derved at forhindre eller bekæmpe forurening af havet. Formålet med disse forbud er en del af formålet med havnestatskontroldirektivet. Det foreslås derfor, at overtrædelse af en tilbageholdelse i medfør af § 43 også skal kunne suppleres af et anløbsforbud.

Søfartsstyrelsen er i dag bemyndiget til at foretage tilbageholdelser i medfør af lov om beskyttelse af havmiljøet, og tænkes ligeledes bemyndiget til at udstede eventuelle anløbsforbud i fortsættelse af sådanne tilbageholdelser.

Der henvises iøvrigt til bemærkningerne til § 1, ad nr. 2.