

Bestemmelserne i stk. 2 - 4 viderefører den hidtidige udgiftsfordeling mellem staten og de lokale havnevæsen, brobestyrelser m.v.

#### Til §§ 9 - 13

Bestemmelserne svarer til §§ 23 og 24 - 27 i lov om skibes sikkerhed m.v.

Der er i henhold til de nugældende bestemmelser ikke ændringer i reglerne om fordeling af ansvaret for overholdelse af reglerne om skibets sikkerhed m.v. mellem rederen, skibsføreren og det øvrige mandskab.

#### Til § 14

Bestemmelserne i stk. 1, stk. 2, og stk. 3, 1. pkt., svarer til § 16, stk. 1-3, i lov om skibes sikkerhed m.v. Bestemmelsen i stk. 3, 2.pkt., der vedrører vilkår, hvorunder tilbageholdte skibe kan frigives, er ny.

Det er Søfartsstyrelsen, som afgør, hvornår et tilbageholdt skib skal frigives. Når der træffes afgørelse om frigivelse af skibe, der har været tilbageholdt efter de gældende regler i lov om skibes sikkerhed m.v., støtter Søfartsstyrelsen sig efter omstændighederne til udtalelser, der indhentes fra de anerkendte organisationer m.v., der har udstedt skibenes certifikater. Ved bestemmelsen i stk. 3, 2. pkt., lovfæstes adgangen til at betinge frigivelse af et tilbageholdt skib af, at den myndighed eller den anerkendte organisation, der har udstedt skibets certifikater, bekræfter, at certificeringen kan opretholdes efter at det forhold, som gav anledning til tilbageholdelsen, er blevet afhjulpet.

Bestemmelsen i stk. 3, 2. pkt., skal ses som et led i effektiviseringen af kontrollen med udenlandske skibes overholdelse af ISM-koden, der er den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening. ISM-koden kræver, at der er et struktureret og dokumenteret system til sikring af et højt sikkerhedsledelsesniveau om bord i skibet og i rederiets landorganisation.

ISM-systemet er opbygget således, at skibets flagstat, eller en godkendt organisation på flagstatens vegne, gennemgår sikkerhedsledelsessystemet og udsteder certifikat til henholdsvis skibet (Safety Management Certificate) og til rederiet (Document of Compliance).

Ved havnestatskontrol af udenlandske skibe foretages normalt kun en kontrol af, om foreskrevne certifikater og dokumenter er tilstede, samt om skibets generelle tilstand er tilfredsstillende. Kun hvis der foreligger særlige grunde, udføres en mere detaljeret inspektion på de områder, hvor der er konstateret fejl. For fremmede skibe kan der ved havnestatskontrol

ske en formel kontrol af, at begge ISM-systemets certifikater er udstedt. I praksis vil mulighederne for at kontrollere, hvorvidt det i certifikaterne foreskrevne i realiteten opfyldes, derimod være mere begrænsede. Der vil således ikke ved en havnestatskontrol kunne foretages en detaljeret kontrol (auditering) af, om sikkerhedsledelsessystemet lever op til ISM-kodens krav. Dette skyldes, at en væsentlig del af systemet (Document of Compliance) relaterer sig til forhold i rederiet, som myndighederne i havnestaten ikke har adgang til. Hertil kommer, at systemet kan forefindes på et sprog, som havnestatsmyndighederne ikke har mulighed for at forstå, samt at ISM-systemet ikke er et standardssystem, men derimod et system, der er tilpasset forholdene i det enkelte rederi og på det enkelte skib.

I det regionale samarbejde om havnestatskontrol og i EU-direktivet om havnestatskontrol, Rådets Direktiv nr. 95/21 EF med senere ændringer, er der taget stilling til, hvad der skal ske over for skibe, der mangler foreskrevne ISM-certifikater. Sådanne skibe skal tilbageholdes. Såfremt tilbageholdelsen undtagelsesvis ophæves som følge af ophobning af skibe i havnen, uden at skibet er blevet certificeret, skal det meddeles forbud imod anløb af havne i de lande, som deltager i samarbejdet om havnestatskontrol. Den gældende lov om skibes sikkerhed m.v. indeholder i §§ 16 og 16 b bestemmelser herom.

Internationalt drøftes det fortsat, hvad man skal stille op med substandard skibe, som er i besiddelse af de foreskrevne dokumenter, men ikke reelt lever op til de krav, der er nedfældet i ISM-koden og i skibets sikkerhedsledelsessystem. Bestemmelsen i stk. 3, 2. pkt., giver en mulighed for at foreskrive, at den myndighed eller anerkendte organisation, som har udstedt certifikatet, skal gennemføre en kontrol af skibet og bekræfte, at certificeringen kan opretholdes. Bestemmelsen vil blive anvendt inden for rammerne af de internationale regler om havnestatskontrol, som Danmark er forpligtet af. Indførelse af bestemmelsen i dansk lovgivning allerede nu kan være med til at præge den internationale udvikling.

Søfartsstyrelsens frigivelse af skibe, der har været tilbageholdt med vilkår efter bestemmelsen i stk. 3, 2. pkt., vil ske i samarbejde med flagstaternes tilsynsmyndigheder og de anerkendte organisationer, der har udstedt skibenes certifikater. Søfartsstyrelsen vil kunne tillade, at den i bestemmelsen nævnte kontrol udføres af en anden organisation, forudsat at dette sker på vegne af den, der har udstedt certifikatet.

Bestemmelsen i stk. 4 erstatter § 16, stk. 4, i lov om skibes sikkerhed m.v. Der vil i medfør af bestemmel-