

blive uddelegeret til klassifikationsselskaberne, og den løbende kontrol vil blive foretaget i tilknytningen til havnestatskontrollen af udenlandske skibe.

De kvalitetssikringssystemer, som er omhandlet i bestemmelsen, skal eliminere risikoen for overlastning og fysisk beskadigelse af skibenes konstruktion i forbindelse med lastning og losning. Reguleringen retter sig således imod skibenes sikkerhed. Beskyttelsen af de personer, som forestår arbejdet med at laste og losse skibene, reguleres derimod af arbejdsmiljøloven.

Til nr. 3

Det foreslås, at adgangen til at fravige bestemmelsen i lovens § 2 udvides til også at omfatte skibe, der er mindre end 15 m. Dette sker som følge af, at man i de internationale regler på fiskeskibsområdet anvender måleenheden "meter", og at disse bestemmelser i dansk lovgivning er gennemført for fiskeskibe, som er på 15 meter eller derover.

Til nr. 4

Direktivet om ændring af havnestatskontroldirektivet indebærer, at et skib skal kunne tilbageholdes ved manglende eller fejlbehæftet sort boks (Voyage Data Recorder), såfremt en sådan er obligatorisk på det pågældende skib. Samtidig præciserer direktivet, at tilbageholdelse vil kunne ske, ikke kun når skibet mangler "certifikater", men også når det mangler andre "dokumenter", der er foreskrevet i de internationale konventioner. Bestemmelsen i nr. 4 sikrer, at disse bestemmelser kan gennemføres.

Til nr. 5

Bestemmelserne om udstedelse af anløbsforbud i § 15 foreslås erstattet af en generel bestemmelse, som gør det muligt at udstede anløbsforbud, hvor dette er hjemlet i EU-regler eller internationale bestemmelser.

Efter de nugældende regler kan anløbsforbud udstedes, når et skib sejler på trods af en tilbageholdelse eller undlader at anløbe et udpeget reparationsværft. Anløbsforbud kan også meddeles, når et skib, der er tilbageholdt alene som følge af manglende ISM-certificering, får ophævet tilbageholdelsen uden at være certificeret. Disse bestemmelser er en gennemførelse af de regler, som findes i det gældende havnestatskontroldirektiv og samarbejdsaftalen om havnestatskontrol (Paris MOU).

Med den kommende ændring af havnestatskontroldirektivet udvides området for anløbsforbud, idet direktivet foreskriver, at gas- og kemikalietankskibe, bulkskibe, olietankskibe samt passagerskibe fra de

lande, som er optaget på samarbejdsorganisationens sortliste, i tilknytning til en tilbageholdelse skal meddeles forbud imod at anløbe europæiske havne, såfremt de gentagne gange tilbageholdes ved havnestatskontrol.

Anløbsforbud meddeles, når et skib fra et af landene på sortlisten tilbageholdes tredje gang inden for 24 måneder. Sortlisten indeholder et afsnit med flagstater, hvis skibe betegnes som "yderst risikable". Skibe fra disse lande meddeles anløbsforbud, når de tilbageholdes anden gang inden for 36 måneder.

Bestemmelsen i nr. 5 skaber hjemmelsgrundlaget for, at Søfartsstyrelsen kan meddele anløbsforbud, hvor dette følger af disse regler. Bestemmelsen i § 15, stk. 4, ophæves som konsekvens af ændringen af § 16, stk. 3, jf. bemærkningerne til nr. 7.

Til nr. 6

Den kommende ændring af havnestatskontroldirektivet vil indebære, at befragterens navn og adresse skal oplyses, når skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk, tilbageholdes. Sigtet med bestemmelsen er at motivere befragterne til at undlade at anvende skibe, der ikke lever op til de internationale konventioner.

Bestemmelsen i nr. 6 sikrer, at der kan ske en sådan offentliggørelse.

Til nr. 7

Forslaget til ændring af havnestatskontroldirektivet indeholder detaljerede procedurer for, hvordan adgangsforbud ophæves. Bestemmelserne i den gældende § 15, stk. 4, lever ikke op hertil, hvorfor det foreslås, at denne bestemmelse erstattes af en adgang for erhvervsministeren til at fastsætte regler om fremgangsmåden ved og betingelserne for ophævelse af tilbageholdelser og anløbsforbud.

Til nr. 8

Tilbageholdelsesnævnet, der er nedsat i henhold til lovens § 21, behandler klager vedrørende tilbageholdelser og anløbsforbud, herunder bl.a. de tekniske, konstruktions- og udstyrmæssige årsager, som ligger til grund for, at disse er udstedt. Med forslaget i nr. 8 åbnes mulighed for, at også beslutninger om, at driften af et skib skal underkastes intensiveret gebyrbelagt tilsyn i henhold til § 20, stk. 5, kan indbringes for Tilbageholdelsesnævnet.

Det er fundet hensigtsmæssigt, at også beslutninger om intensiverede tilsyn kan indbringes for Tilbageholdelsesnævnet, da dettes medlemmer besidder den fornødne tekniske og nautiske sagkundskab til at kun-