

## F. t. l. vedr. sømandsloven m.v.

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. Den foreslåede bestemmelse sikrer, at Søfartsstyrelsen i sådanne tilfælde har mulighed for at træffe beslutning om, at et skib skal tilbageholdes.

Med hensyn til forslaget § 2, nr. 7, foreslås lovens § 15 om anløbsforbud erstattet af en generel bestemmelse, hvorefter anløbsforbud kan udstedes, når der i EU-regler eller internationale bestemmelser er hjemmel hertil.

Efter de gældende 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 såkaldt ISM-certificering, får ophævet tilbageholdelsen uden at være certificeret. Disse bestemmelser gennemfører reglerne i det gældende havnestatskontroldirektiv (1995/21/EF) og den samarbejdsaftale, der er indgået i samarbejdsorganisationen om havnestatskontrol (Paris MOU).

Ændringsdirektivet indebærer, at området for anløbsforbud udvides. Efter ændringsdirektivet skal gas- og kemikalietankskibe, bulkskibe, olietankskibe samt passagerskibe fra de lande, som er optaget på den såkaldte Paris MOU sortliste, i tilknytning til en tilbageholdelse meddeles forbud imod at anløbe europæiske havne, hvis skibet 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.

Den foreslåede bestemmelse giver Søfartsstyrelsen mulighed for at meddele anløbsforbud, hvor dette følger af de nævnte regler.

Den foreslåede ophævelse af lovens § 15, stk. 4, er en konsekvens af den foreslåede ændring af lovens § 16, stk. 3, jf. bemærkningerne nedenfor til forslaget § 2, nr. 9.

Med hensyn til den foreslåede ændring af lovens § 16, stk. 2, jf. forslaget § 2, nr. 8, indebærer ændringsdirektivet, at befragterens navn og adresse skal oplyses ved tilbageholdelse af skibe, der transporterer flydende eller fast last i bulk. Bestemmelsen sigter på at motivere befragterne til at undlade at anvende skibe,

der ikke lever op til de internationale konventioner. Den foreslåede bestemmelse sikrer, at Søfartsstyrelsen kan iværksætte en sådan offentliggørelse.

Med hensyn til den foreslåede ændring af lovens § 16, stk. 3, jf. forslaget § 2, nr. 9, indeholder ændringsdirektivet detaljerede procedurer for, hvordan adgangsforbud ophæves. Den gældende lovs § 15, stk. 4, lever ikke op hertil, og det foreslås at erstatte bestemmelsen med en adgang for økonomi- og erhvervsministeren til at fastsætte regler om fremgangsmåden ved og betingelserne for ophævelse af tilbageholdelser og anløbsforbud.

Med hensyn til den foreslåede ændring af lovens § 20, jf. forslaget § 2, nr. 10, indebærer ændringsdirektivet, at der skal ske indberetning af alle anløb af udenlandske skibe bortset fra færger i rutefart. Den foreslåede bestemmelse skaber hjemmel til, at økonomi- og erhvervsministeren kan gennemføre en indberetningsordning af denne karakter.

Til nr. 11

Den foreslåede bestemmelse sigter på at præcisere, at formanden for tilbageholdelsesnævnet ikke blot skal opfylde betingelserne for at kunne blive dommer, men at den pågældende skal være dommer. Den foreslåede formulering er i overensstemmelse med Justitsministeriets generelle anbefaling vedrørende udformningen af sådanne bestemmelser.

Spørgsmålet om råds- og nævnstrukturen på søfartsområdet vil i øvrigt blive overvejet generelt.

Til nr. 12

Med bestemmelsen lægges der op til at skabe hjemmel til at tage betaling for lovpligtige syn af visse typer af skibe svarende til de lande, som vi normalt sammenligner os med. Stillingtagen til brug af denne hjemmel vil ske i forbindelse med finansloven for 2003.

Forslaget indebærer ingen ændring af den hidtidige betalingsordning for fiskeskibe. Forslaget indebærer heller ingen ændring med hensyn til betaling for de kontrolsyn og inspektioner, som på stikprøvebasis foretages på Søfartsstyrelsens initiativ eller på baggrund af en konkret mistanke om mangler på skibene.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkningers afsnit 1.5.

*Ad den foreslåede § 24*

Bestemmelsen i *stk. 1* giver økonomi- og erhvervsministeren adgang til at videreføre den nuværende betalingsordning for fiskeskibe, der følger af den gældende lovs § 24, stk. 2. Overførelsen af skibstilsynet