

sproglige justeringer i bestemmelserne i forslaget § 1, nr. 3 – 5 (§ 9), der skal medvirke til at præcisere denne selvstændighed.

2.4.4. Ordensregler

Den nugældende § 15 har givet anledning til misforståelser, fordi den ikke skelner mellem de generelle ordensbestemmelser, som Trafikministeriet (bekendtgørelse nr. 355 af 12. maj 1997 om standardreglement for overholdelse af orden i danske havne) og Kystdirektoratet (bekendtgørelse nr. 9139 af 15. april 2002 om standardreglement for overholdelse af orden i danske lystbådehavne og mindre fiskerihavne) har udstedt, og en havns individuelle ordensreglement. Det er nødvendigt, at den enkelte havn har sit eget ordensreglement, hvoraf det i det mindste fremgår for hvilket område ordensreglerne gælder. Et ordensreglement indeholder bestemmelser, som er sanktioneret med bødestraf, hvis de overtrædes. Endvidere kan ordensreglementet indeholde bestemmelser, der tillægger havneledelsen særlige myndighedsbeføjelser.

Dette fremgår også af bemærkningerne til forslaget til den eksisterende lov om havne, men det har vist sig, at nogle havne ikke har fundet behov for at fastsætte et individuelt ordensreglement. Særligt i relation til fastlæggelsen af havnens sø- og landområde er dette nødvendigt. Derfor foreslås bestemmelsen præciseret.

2.4.5. Klageregler

Der foretages med forslaget § 1, nr. 8 - 11, en præcisering af de gældende klageregler, ligesom der fastsættes en bemyndigelsesbestemmelse til at delegere visse afgørelser i henhold til loven. Det er hensigten, at en række opgaver i relation til havneloven skal henlægges til Kystdirektoratet, herunder opgaver i relation til SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden.

2.4.6. Havne med begrænset anvendelsesområde

Det har vist sig hensigtsmæssigt at indsætte en dispensationsbestemmelse med forslaget § 1, nr. 14, i relation til, hvad havne med begrænset anvendelsesområde anvendes til. Herefter vil der i ganske særlige tilfælde være mulighed for, at en havn med begrænset anvendelsesområde kan håndtere en enkeltstående transport udover det formål, som havnen er blevet anlagt til.

2.4.7. Ophævelse af love

Enkelte love ophæves, idet disse love vedrører havne, der er blevet overdraget fra statsligt ejerskab til kommunalt og amtskommunalt ejerskab.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner

Gennemførelsen af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden forventes på Trafikministeriets område alene at have økonomiske og administrative konsekvenser for Kystdirektoratet.

Det er den foreløbige vurdering, at Kystdirektoratet skal godkende sikringsplaner for 75-150 havnefaciliteter. Den store usikkerhed skyldes, at det er havnene selv, der afgør antallet af havnefaciliteter indenfor havnens område. Det er skønsmæssigt vurderet, at ca. 60 danske havne vil blive berørt af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden.

Kystdirektoratet har ikke i øjeblikket de fornødne kompetencer, hvorfor der skal gennemføres et uddannelsesforløb for det nødvendige personale, og der skal ske tiltag på IT- og arkiveringsdelen.

I opstartsfasen, dvs. fra januar til september 2004 forventes Kystdirektoratet at skulle bruge 2 - 3 årsværk på opgaven. Fra 2005 skønnes den løbende drift at kræve ca. 0,5 årsværk. Dette vil medføre, at det må forventes, at visse andre opgaver og projekter ikke vil kunne blive udført som planlagt i 2004, men først på et senere tidspunkt ligesom der er mulighed for, at sagsbehandlingstiden for andre sager bliver længere, da man vil vælge at prioritere godkendelsen af sikringsplaner højere.

Opgavevaretagelsen forventes at medføre en mindre stigning i Kystdirektoratets driftsomkostninger.

Det er den enkelte havneeejer, der afgør om det er hensigtsmæssigt for havnen at leve op til reglerne i SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden. Det er således frivilligt for havnen, hvorvidt man fortsat vil modtage den type trafik, der er reguleret af reglerne i SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden.

I relation til kommuner og amter forventes forslaget kun at medføre begrænsede udgifter. En række af disse havne (de kommunale havne) opererer ikke som egentlige erhvervshavne, og de vil således ikke have anløb af skibe omfattet af regelsættet. Hvis anløb finder sted, vil dette være i begrænset omfang, og det vil kunne løses ved ad hoc tiltag.

For så vidt angår kommunale selvstyrehavne og helt eller delvist kommunalt ejede aktieselskabshavne, er der tale om, at havnen er en selvstændig virksomhed. I det omfang, der skal foretages egentlige investeringer i form af konkrete sikringstiltag, vil disse udgifter medtages i beregningsgrundlaget for afgifterne til benyttelse af havnens faciliteter. Dette gælder også for de privatretligt organiserede havne.

I den forbindelse skal det nævnes, at ved indførelsen af øgede sikringstiltag i lufthavne har det været re-