

geringens holdning, at disse udgifter må finansieres ved opkrævning fra brugerne af lufthavnene og ikke generelt af skatteborgerne.

Ud over ændringerne som følge af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden skønnes de foreslåede ændringer i havneloven ikke at have konsekvenser.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Der er erhvervsøkonomiske interesser knyttet til at gennemføre SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden, idet der vil være betydelige negative erhvervsøkonomiske konsekvenser forbundet med at undlade rettidig gennemførelse heraf. Skibe, der anløber havnefaciliteter i lande, der ikke lever op til kravene i SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden, forventes således at blive udelukket fra international sejlads eller at opleve gener i forbindelse med anløb af senere »sikre« havnefaciliteter. Dansk skibsfart vil således ikke kunne operere optimalt internationalt, hvis reglerne om maritim sikring ikke gennemføres. Den enkelte havn vil, såfremt den ikke lever op til SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden have udelukket sig fra at modtage international skibstrafik omfattet af reglerne.

Det er meget vanskeligt at vurdere, hvilke udgifter havnene vil have i forbindelse med opfyldelsen af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden. Det vil variere meget hvilke foranstaltninger, der skal udføres i havnene. Det kan således forventes, at en række havne ikke skal foretage sig noget fysisk, men blot anvende eksisterende sikringssystemer og beskrive disse detaljeret i en sikringsplan. Andre havne vil finde det relevant at udføre visse konkrete foranstaltninger. For nogle havne vil der være visse udgifter til uddannelse af personel samt udgifter i forbindelse med eventuel anvendelse af en anerkendt sikringsorganisation.

Det er besluttet, at lovforslaget ikke forelægges for et virksomhedspanel, idet lovforslaget primært indeholder en bemyndigelsesbestemmelse. De nærmere konsekvenser af indførelsen af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden vil først kunne undersøges, når de administrative forskrifter foreligger. Derfor vil de administrative forskrifter blive forelagt for et testpanel med henblik på nærmere vurdering.

5. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

6. Forholdet til EU retten

Europa-Kommissionen har den 8. maj 2003 sendt et forordningsforslag om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter i EU til Rådet. Forordningsforslaget indgår som en del af Kommissionens meddelelse til Rådet, Europa-Parlamentet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om bedre sikring af søfarten. Som forslagens overordnede målsætning har Kommissionen angivet et ønske om at sikre harmoniseret fortolkning, gennemførelse og kontrol på fællesskabsplan af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden.

Forordningen forventes at træde i stedet for de regler, der udstedes i medfør af den i lovforslagets § 1, nr. 6, foreslåede bemyndigelse. Det skønnes imidlertid ikke sandsynligt, at forordningsforslaget kan vedtages inden den 31. december 2003, hvor fristen for tiltrædelse af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden udløber, ligesom det også er usikkert, hvorvidt forordningsforslaget vedtages endeligt inden den 1. juli 2004, hvor reglerne skal være gennemført. Med henblik på at sikre dels grundlaget for, at Danmark kan tiltræde SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden, dels navnlig det hjemmelsmæssige grundlag for at gennemføre de internationale bestemmelser i forhold til havnefaciliteter fremsættes dette lovforslag.

Efter lovforslagets § 1, nr. 6, kan trafikministeren fastsætte regler eller træffe bestemmelser med henblik på opfyldelse af Det Europæiske Fællesskabs direktiver og beslutninger på havneområdet. Ministeren kan endvidere fastsætte de regler, som er nødvendige for anvendelsen af Det Europæiske Fællesskabs forordninger på havneområdet. For overtrædelse af regler fastsat i Det Europæiske Fællesskabs forordninger på havneområdet kan der efter lovforslagets § 1, nr. 12, fastsættes straf af bøde.

7. Høring

Forslaget har forud for fremsættelsen været sendt til høring hos de organisationer m.v., der fremgår af bilag 2 til lovforslaget. Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.