

## Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ Mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/ Merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Det vurderes, at Kystdirektoratet til den løbende drift af opgaverne i relation til maritim sikring skal anvende 0,5 årsværk. Dette vil medføre, at sagsbehandlingstiden i relation til andre opgaver forøges.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Danske havne vil ikke kunne modtage skibe i international fart, hvis reglerne om maritim sikring ikke gennemføres, hvilket vil begrænse havnenes arbejdsområde betragteligt.	Det er ikke muligt at give et skøn over udgifterne for havnene, idet udgifterne vil variere afhængigt af havnenes beskaffenhed.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Sagen forelægges et virksomhedspanel, når de administrative forskrifter er udarbejdet.	Sagen forelægges et virksomhedspanel, når de administrative forskrifter er udarbejdet.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	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.	

## Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

## Til § 1

## Til nr. 1

Henset til indførelsen af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden i dansk ret, findes det hensigtsmæssigt, at også sikringsmæssige hensyn kan medføre, at princippet om modtagepligt fraviges. I henhold til havnelovens § 5 er havne undergivet modtagepligt i det omfang pladsforholdene tillader det, medmindre andet er bestemt af trafikministeren. Baggrunden for at fravige princippet om modtagepligt på grund af sikringshensyn er, at såfremt et skib, der ikke lever op til de sikringsmæssige krav, får adgang til en sikret havnefacilitet, vil havnen efterfølgende skulle sikre sig, at havnefaciliteten ikke er blevet »usikker« efter skibets anløb. En sådan byrde skønnes at være unødigt stor for havnene, særligt i en situation hvor havnene ikke selv har ønsket anløb af de pågældende skibe.

Det skal understreges, at havne stadig har en generel modtagepligt. Det medfører bl.a., at en havn skal tilbyde et skib at anvende andre dele af havnen, når disse er tilgængelige. Såfremt en havn lader havnefaciliteten omfatte hele havneområdet, vil der stadig som udgangspunkt gælde en modtagepligt, idet sikringsplanen skal tage højde for den situation, at et skib, der ikke er omfattet af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden, anløber havnen, og der skal således være procedurer på plads til at sikre, at havnen efterfølgende kan garantere, at havnens overordnede sikringsniveau ikke er blevet kompromitteret.

Som eksempel kan nævnes en situation, hvor et skib kan afvises fra en havn med grundelsen sikringsmæssige hensyn, på trods af, at en havnefacilitet ligger ubenyttet hen, idet der er tale om, at havnefaciliteten er godkendt i henhold til SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden. Hvis andre afsnit i havnen er optagede, vil havneadministrationen således kunne nægte et skib, der ikke lever op til reglerne i SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden, adgang til den godkendte havnefacilitet.