

Efter havnelovens § 16 afgør et særligt nævn, klager vedrørende skibe, der måtte blive nægtet adgang til en havn.

I lyset af vedtagelsen af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden vil det blive overvejet, om der er behov for en ændring af standardordensreglementet for havne, jf. Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 355 af 12. maj 1997.

Til nr. 2

Med denne bestemmelse præciseres det, at når to eller flere kommunalbestyrelser, eller en eller flere kommunalbestyrelser og et eller flere amter, driver en eller flere havne som et kommunalt fællesskab, skal de kompetencer, der i havneloven er henlagt til kommunalbestyrelsen, varetages af bestyrelsen for det kommunale fællesskab.

Baggrunden herfor er, at overførslen af kommunalbestyrelsens kompetence i henhold til havnelovens § 9 til et kommunalt fællesskab forudsætter, at det kommunale fællesskab har et selvstændigt styrelsesorgan, der kan varetage de opgaver, der overføres til fællesskabet. Bestyrelsen for det kommunale fællesskab skal bl.a. vælge en havnebestyrelse og fungere som klageinstans for afgørelser truffet af havnebestyrelsen.

Til nr. 3-5

Da de gældende bestemmelser om kommunale selvstyrehavne har givet anledning til nogen tvivl, foretages der visse ændringer i havnelovens § 9 for at understrege den kommunale selvstyrehavns bestyrelses selvstændighed i forhold til kommunalbestyrelsen.

Det skal understreges, at der ikke med de foreslåede ændringer er lagt op til substantielle ændringer i strukturen for de kommunale selvstyrehavne i forhold til det med havneloven fra 1999 oprindeligt tiltænkte.

Baggrunden for bestemmelsen i havnelovens § 9 var, at havnen som selvstyrehavn i højere grad skulle kunne agere på kommercielle vilkår. Med ændringen i forslaget § 1, nr. 3, er det hensigten klart at fastslå, at havnebestyrelsen kan handle selvstændigt inden for de overordnede rammer, som kommunalbestyrelsen fastlægger.

Det fremgår af den nuværende § 9, stk. 7, at havnebestyrelsen kan disponere selvstændigt over anlægs- og driftsmidler til formål, der tjener havnens interesser. Imidlertid fremgår det ligeledes af § 9, stk. 4, at både havnebestyrelsen og kommunalbestyrelsen i deres dispositioner alene må varetage havnens interesser, og derfor har henvisningen til »havnens interesser« i stk. 7 givet anledning til tvivl om, hvorvidt der

lå en yderligere begrænsning heri. En sådan begrænsning har imidlertid ikke været hensigten med loven, hvorfor ordlyden af bestemmelsen i stk. 7 ændres med forslaget § 1, nr. 4.

Således disponerer havnens ledelse fortsat frit over havnens midler i overensstemmelse med de overordnede rammer som kommunalbestyrelsen har fastlagt.

Der indsættes med § 1, nr. 5, et nyt stk. 8 for at understrege, at havnen skal have en selvstændig administration til varetagelsen af de daglige opgaver vedrørende havnens drift. Sigtet med bestemmelsen er at understrege, at også i forbindelse med administrationen af havnen skal der handles i havnens interesser.

Baggrunden for bestemmelsen er, at der har været sager, hvor det har været vanskeligt at afgøre, om beslutningstageren har været havneadministrationen eller kommunens tekniske forvaltning, hermed har der været en risiko for, at der er blevet varetaget usaglig hensyn i forbindelse med en beslutning.

Til nr. 6

Det nødvendige hjemmelgrundlag for at gennemføre SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden foreslås etableret ved at indsætte en ny § 14 a med lovforslagets § 1, nr. 6.

Bestemmelsen vil blive udnyttet således, at trafikministeren fastsætter en eller flere bekendtgørelser om sikring af havnefaciliteter. Som det fremgår af de almindelige bemærkninger, er det intentionen, at sårbarhedsvurderingerne skal udarbejdes af politiet, hvorfor reglerne herom fastsættes i samarbejde med justitsministeren. Lovforslaget indeholder endvidere en bestemmelse, hvorefter trafikministeren kan bestemme, at visse opgaver vedrørende sikring af havnefaciliteter kan udføres af private, idet der herved åbnes mulighed for, at anerkendte sikringsorganisationer kan udføre visse opgaver i relation til udarbejdelse af sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner.

Der indføres med stk. 2 tavshedspligt med hensyn til oplysninger, som bl.a. myndighedernes medarbejdere (f.eks. i Kystdirektoratet, politiet og Søfartsstyrelsen) kommer i besiddelse af i forbindelse med arbejdet med maritim sikring. Bestemmelsen er en speciel tavshedspligtbestemmelse, og konsekvensen heraf er bl.a., at oplysningerne ikke er omfattet af adgangen til aktindsigt efter lov om offentlighed i forvaltningen. Tavshedspligten gælder også for det tilfælde, at der gøres brug af eksterne eksperter.

Det anses for meget væsentligt af hensyn til sikkerheden i danske havne, at der etableres en ordning, hvor der gælder en speciel tavshedspligt, idet en sådan ordning giver en større sikkerhed for, at der ikke sker