

offentliggørelse, herunder efter reglerne om merof-fentlighed, af fortrolige oplysninger.

SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden påbyder de kontraherende stater at gøre visse oplysninger tilgængelige for IMO og andre stater, herunder lister over godkendte havne. I stk. 3 åbnes mulighed for, at der kan ske udveksling af de relevante oplysninger med udenlandske myndigheder eller internationale organisationer. Søfartsstyrelsen videreformidler oplysninger også vedrørende havne til bl.a. IMO på baggrund af Kystdirektoratets oplysninger.

Forslaget til ny § 14 b har til formål at give mulighed for at gennemføre direktiver og fastsætte supplerende regler vedrørende forordningen på havneområdet. Der vil med hjemmel i forslagens § 1, nr. 12, kunne blive fastsat bestemmelser om straf for overtrædelse af de forskrifter, der fastsættes af trafikministeren efter forslaget til § 14 b.

Til nr. 7

Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.4.4.

Et individuelt reglement skal indeholde oplysninger om afgrænsning af det land- og søområde, hvor ordensreglerne gælder, regler for sejlads, ordensregler enten ved en henvisning til de i forslagens § 15, stk. 1, nævnte bestemmelser, eller ved udformning af særlige bestemmelser for den konkrete havn eller ved en kombination heraf, og straffebestemmelser for overtrædelse af særreglerne i reglementet.

Udover denne præcisering af reglerne indføres der som noget nyt en bestemmelse om, at en havn ved oplag skal gøre opmærksom på ordensreglernes eksistens, og hvor de kan ses. Da der er tale om, at visse af bestemmelserne i ordensreglementerne er strafsanktionerede, findes det nødvendigt, at der gøres opmærksom på reglerne.

Reglerne vedrørende ordensreglementer gælder både for havne, der drives erhvervmæssigt, og andre havne, bl.a. lystbådehavne, jf. havnelovens § 1, stk. 2. Havne, der allerede har et individuelt reglement fastsat af trafikministeren eller Kystdirektoratet, vil ikke skulle udfærdige et nyt reglement, men kan fortsætte med det eksisterende reglement.

I øvrigt er det hensigten at delegere administrationen af bestemmelsen til Kystdirektoratet.

Til nr. 8 - 11

Ændringen i den eksisterende klagebestemmelse i § 17, stk. 1 - 3 har alene redaktionel karakter. Ordet 'kan' har hidtil kunne bibringe læseren den opfattelse, at der også var andre kompetente klagemyndigheder.

Da dette ikke er tilfældet, tages ordet ud af bestemmelserne.

Det fremgik af bemærkningerne til den eksisterende § 17, stk. 4, at det med bestemmelsen var hensigten at give trafikministeren mulighed for at afgøre andre spørgsmål om forhold omfattet af havneloven, herunder klager vedrørende et kommunalt ejet aktieselskabs eller en privat havns overholdelse af havneloven.

Da bestemmelsen i § 17 skal fastslå, hvortil en klage over en afgørelse skal indgives, foreslås dette angivet direkte i loven.

Herudover er det fundet hensigtsmæssigt at indsætte en klagefrist for indgivelse af klager af hensyn til, at de implicerede kan indrette sig efter retstilstanden, når en afgørelse er truffet. Det er hensigten med bestemmelsen i § 17 a, at kompetencen til afgøre klagesager skal delegeres til Kystdirektoratet. For så vidt angår § 17, stk. 1, om statshavne, vil der fortsat kunne klages til trafikministeren, idet det er Kystdirektoratet, der på statens vegne, administrerer de tilbageværende statshavne.

Til nr. 12

Som nævnt ovenfor under de almindelige bemærkninger punkt 6 har Kommissionen den 8. maj 2003 oversendt et forordningsforslag om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter i EU til Rådet. Der er i forordningsforslaget lagt op til, at EU landene skal fastsætte passende sanktioner for overtrædelse af den kommende forordning, herunder dennes bilag, som er en gengivelse af SOLAS konventionsændringerne samt ISPS koden.

Der findes på den baggrund at være behov for at ændre den gældende lovs § 18, og dermed etablere mulighed for, at der i forskrifter, som udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf for overtrædelse af bestemmelser i regler fastsat af Det Europæiske Fællesskab på havneområdet.

Til nr. 13-14

Med bestemmelsen i § 21 fik havne med begrænset anvendelsesområde med vedtagelsen af havneloven i 1999 mulighed for enten at fortsætte med de eksisterende anvendelsesbegrænsninger eller at åbne havnen for al trafik og samtidig få modtagepligt. Baggrunden for bestemmelsen var ønsket om at skabe lige konkurrence mellem havnene; havne med begrænset anvendelsesområde skal ikke kunne udvælge de lukrative transporter og overlade den resterende trafik til havnene med modtagepligt.

Det har således været hensigten, at havne med begrænset anvendelsesområde efter den 1. januar 2004 alene skal anmelde bortfaldet til trafikministeren for,