

der været lagt vægt på at gøre den fælles tilgang praktisk anvendelig, ubureaukratisk og dermed ressourcemæssigt så afbalanceret som muligt. Rederierne har været bekendt med IMO reglernes konsekvenser og har støttet vedtagelsen og gennemførelsen heraf.

Det vurderes, at rederierne vil have etableringsudgifter i størrelsesordenen 300.000 kr. pr. skib. Hertil kommer udgifter til etablering af rederiorganisationen i størrelsesordenen 50.000-75.000 kr. Af etableringsudgifterne skønnes 80.000-100.000 kr. at gå til installation af AIS udstyr og det krævede sikringsalarmsystem. Kravet om installation af AIS var imidlertid allerede besluttet i IMO og er derfor ikke en direkte følge af reglerne om maritim sikring. De resterende etableringsudgifter skønnes at fordele sig mellem (efter)uddannelse af personel samt betaling for den egentlige sikringscertificering af skibene enten af Søfartsstyrelsen eller af en anerkendt sikringsorganisation. Endelig kommer løbende årlige omkostninger i størrelsesordenen 50.000 kr. pr. skib.

Lovforslaget har ikke i sig selv administrative konsekvenser for rederier og skibe. De forskrifter, der efterfølgende forudsættes udstedt med henblik på at implementere SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden, vil imidlertid indebære nye certificerings- og godkendelsesprocedurer, ændret oplysnings- og indberetningspligt, ændringer i form af nye sikringsprocedurer m.v. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering har forelagt denne del af lovforslaget for et Fokuspanel. Det vurderes, at der i sammenligning med administrative konsekvenser af andre lovforslag og bekendtgørelser må forventes store administrative byrder.

Med hensyn til den del af forslaget, som vedrører udstedelse af søfarendes identitetsbeviser, opkræves der i dag betaling for udstedelsen af søfartsbøger. Det findes på den baggrund rimeligt at skabe mulighed for at tage betaling for det nye bevis, herunder administrationen af den nye ordning. Det er endnu ikke muligt at anslå udgifterne, herunder til oprettelse af det nye register, og der er derfor ikke taget stilling til, hvorvidt disse udgifter helt eller delvis skal dækkes via brugerbetaling. Gebyret for udstedelse af søfartsbøger er i dag kr. 150. Såfremt der gennemføres forenkledede krav vedrørende dokumentationen af de søfarendes ansættelsesforhold, vil denne udgift bortfalde.

Den del af forslaget, som vedrører etablering af hjemmel til at anbefale eller forbyde et skib at forlade en havn, forventes som nævnt ikke anvendt i Danmark. Forslaget indeholder derfor ikke økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

5. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

6. Forholdet til EU retten

Som opfølgning på IMO's vedtagelse af ændringerne til SOLAS konventionen samt ISPS koden har Kommissionen den 8. maj 2003 oversendt et forordningsforslag om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter i EU til Rådet, KOM (2003) 229. 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 forslaget overordnede målsætning har Kommissionen angivet et ønske om at sikre harmoniseret fortolkning, gennemførelse og kontrol på fællesskabsplan af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden.

Forordningen vil, når den i givet fald træder i kraft, overflødiggøre den i lovforslagets § 1, nr. 1, foreslåede bemyndigelse. Som nævnt under de almindelige bemærkninger afsnit 1 skønnes det imidlertid ikke sandsynligt, at forordningsforslaget kan vedtages inden den 31. december 2003, hvor fristen for accept af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden udløber, ligesom det i princippet heller ikke er givet, at forordningsforslaget vedtages endeligt inden den 1. juli 2004, hvor reglerne skal være gennemført i forhold til skibe og rederier. Med henblik på at sikre dels grundlaget for, at Danmark kan acceptere SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden, dels den nødvendige præcisering af det hjemmelsmæssige grundlag for at gennemføre de internationale bestemmelser i forhold til rederier og skibe, findes denne del af lovforslaget nødvendig.

Forslaget indebærer endvidere, at der etableres hjemmel til, at en del af artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF kan gennemføres i dansk ret.

Den del af forslaget, som vedrører udstedelse af identitetsbeviser for søfarende, har ikke EU-retlige aspekter.

7. Høring

Lovforslaget har forud for fremsættelsen været sendt til høring hos Amtsrådsforeningen i Danmark, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Danske Maritime, Dansk Sø-Restaurationsforening, Fiskeriets Arbejdsmiljø-