

generelle hovedprincipper i § 2 at fastsætte regler om skibes bygning, udstyr og drift. Begrebet drift omfatter skibsdrift i vid forstand og kan derfor i princippet også uden videre rumme forhold om maritim sikring.

Efter den foreslåede bestemmelse får økonomi- og erhvervsministeren i overensstemmelse med lovens almindelige systematik bemyndigelse til at fastsætte regler om maritim sikring med sigte på at forebygge terrorhandlinger m.v. mod skibe. Den almindelige systematik indebærer, at lovens øvrige bemyndigelsesbestemmelser, pligter og rettigheder herefter finder tilsvarende anvendelse i relation til maritim sikring. Det gælder eksempelvis rederes, skibsføreres og andre ombordværendes almindelige pligter efter kapitel 4, reglerne om tilbageholdelse og anløbsforbud efter kapitel 5 og reglerne om tilsyn i kapitel 6, herunder i særlig grad § 17, stk. 2, og § 18 om tilsyn henholdsvis om påbud i forbindelse med manglende overholdelse af loven eller regler fastsat i medfør heraf, samt § 19 om retten til, at Søfartsstyrelsens medarbejdere kan gå om bord i ethvert skib uden retskendelse, hvis det skønnes nødvendigt i forbindelse med deres hverv.

Den foreslåede nye bemyndigelse vil konkret blive henlagt til Søfartsstyrelsen og udnyttet ved, at styrelsen på administrativt grundlag fastsætter regler om sikring af skibe. SOLAS konventionsændringerne vil blive udstedt som ændringer til Søfartsstyrelsens Meddelelser B, og der vil herigennem være en henvisning til ISPS koden, som herefter finder anvendelse i dansk ret.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.1 og 2.2.

Til nr. 2

Efter den foreslåede bestemmelse kan Søfartsstyrelsen fastsætte regler om udstedelse af forbud mod, at et skib forlader en havn på grund af ugunstige vejrforhold, hvor dette er nødvendigt i henhold til EF-direktiver eller internationale bestemmelser. Det vil blive overvejet, hvorvidt kompetencen til at udstede de konkrete forbud mest hensigtsmæssigt kan placeres hos de myndigheder, som vil skulle varetage de øvrige opgaver i forhold til direktivets artikel 18.

De fremherskende vejrforhold i Danmark og farvandenens beskaffenhed vil meget sjældent kunne begrunde et forbud mod at sejle ud fra en havn. I praksis vil et sådant forbud kun være nødvendigt i Danmark, hvis skibet har kendte defekter, der gør, at det ikke vil kunne klare ekstreme vejrforhold. I givet fald vil disse defekter i sig selv kunne udløse en tilbageholdelse. Tilbageholdelsen foretages i så fald af Søfartsstyrelsen. Bestemmelsen forventes i praksis næppe anvendt

i Danmark, men er nødvendig for, at direktivet kan gennemføres.

Selve manøveren, hvor skibet sejler ud af – eller ind i – en havn, vanskeliggøres imidlertid ofte af vejrforholdene. I dette tilfælde kan havnemyndigheden, ud fra hensyn til risikoen for beskadigelse af havneanlæg og skibe i havnen, allerede i dag udstede forbud mod ud- eller indsejling i den pågældende havn, jf. trafikministerens bekendtgørelse nr. 355 af 12. maj 1997 om standardreglement for overholdelse af orden i danske havne.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.5.

Til nr. 3

Som nævnt under de almindelige bemærkninger afsnit 6 har Kommissionen den 8. maj 2003 oversendt et forordningsforslag om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter i EU til Rådet, der forventes vedtaget i slutningen af 2003 eller i begyndelsen af 2004. 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 lovens § 32, stk. 4, og dermed etablere mulighed for, at der i forskrifter, som udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf for overtrædelse af den kommende forordning.

Den 21. oktober 2003 trådte Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1726/2003 af 22. juli 2003 om ændring af forordning (EF) nr. 417/2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrog- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog i kraft. Forordningen indeholder bl.a. forbud mod transport af tung olie til eller fra medlemsstaternes havne i olietankskibe med enkeltskrog. Også i denne henseende er der behov for at kunne fastsætte straf for overtrædelse af forbudet.

Der lægges på den baggrund op til, at den nye bestemmelse udformes som en generel bemyndigelse til administrativt at fastsætte straf for overtrædelse af regler fastsat af Det Europæiske Fællesskab om forhold omfattet af loven. Bestemmelsen vil dermed tilige kunne anvendes til at fastsætte strafbestemmelser som følge af bestemmelser i eventuelt kommende EU retsakter om forhold omfattet af lov om sikkerhed til søs.

Der lægges endvidere med den ændrede bestemmelse op til, at der også i tilfælde, hvor der etableres