

mæssigt, at disse certifikater udstedes af klassifikationssselskaberne. Klassifikationssselskaberne kan samtidig i henhold til forordningen syne skibene, når disse er på værft, og således sikre sig, at antibegroningsmalingen er i overensstemmelse med kravene i forordningen.

Disse klassifikationssselskaber foretager tilsvarende syn og certificering for Søfartsstyrelsen.

Den foreslåede nye bestemmelse § 48 a, stk. 1 og stk. 2 svarer til lignende bestemmelser i § 22 i lov om sikkerhed til søs (lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002), der administreres af Søfartsstyrelsen. Bemyndigelsen vil dog ikke blive anvendt så vidtrækkende som bestemmelsen i lov om sikkerhed til søs, idet den foreslåede hjemmel kun tager sigte på, at miljøministeren kan udpege klassifikationssselskaber til at syne skibe og udstede certifikater i overensstemmelse med ovennævnte forordning.

Som eksempel på opgaver som klassifikationssselskaber udfører med autorisation fra Søfartsstyrelsen kan nævnes, at klassifikationssselskaber foretager syn og udsteder certifikater mht. lastskibes struktur og lækstabilitet. Som konkret eksempel på et certifikat kan nævnes et såkaldt ISM-certifikat (International Safety Management). ISM-certifikatet udstedes i medfør af den internationale kode om sikker skibsdrift, der i princippet omfatter hvert eneste aspekt om bord i et fartøj herunder dets operation, dets konstruktion, udrustning, operationsbegrænsninger, lastparametre, besætningens kvalifikationer og træning, fartøjets vedligeholdelse samt nødprocedurer. Klassifikationssselskaberne foretager syn og udsteder certifikater på en lang række andre områder, både indenfor MARPOL, samt i forbindelse med andre konventioner.

Det skal bemærkes, at klassifikationssselskaber kun kan autoriseres til at foretage det nødvendige syn af skibene, samt på baggrund heraf udstede AFS-certifikater. Selskaberne har ikke adgang til skibene på linje med myndighederne, jf. lovens § 45. Selskaberne kan ej heller autoriseres til at foretage almindeligt tilsyn, jf. ligeledes lovens § 45. Hensynet til retssikkerheden er således tilgodeset.

I den foreslåede § 48 a, stk. 2, der svarer til § 22, stk. 4 i lov om sikkerhed til søs, åbnes mulighed for erstatningsmæssig begrænsning (simpel uagtsomhed) med hensyn til mulige skader forårsaget af de autoriserede selskaber. Den foreslåede bemyndigelse er nødvendig, da man i modsat fald kan risikere, at klassifikationssselskaberne af principielle grunde ikke ønsker at indgå aftale om syn og certificering af skibe med hensyn til antibegroningssystemet. Samtidig skønnes det dog, at de mulige skader på skibet i for-

bindelse med klassifikationssselskabets syn af skibets antibegroningssystem, mens skibet er på værft, under alle omstændigheder vil være begrænsede. Det er derfor nødvendigt med bemyndigelsen, der dog kun vil blive anvendt, hvis det skønnes formålstjenligt.

Selskaberne vil normalt indgå privatretlig aftale med rederierne om at udføre syn og certificering, og vil modtage vederlag herfor.

Søfartsstyrelsen har anvendt bemyndigelsen i »Teknisk forskrift om anerkendelse og autorisation af organisationer, som udfører inspektion og syn af skibe« (FSK nr. 5 af 2002-08-09), der på Søfartsstyrelsens område implementerer EF-direktiv 94/57 med senere ændringer om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed. Søfartsstyrelsen har p.t. autoriseret 7 selskaber. Miljøministeriet vil udarbejde tilsvarende regler, samt indgå aftale med et passende antal klassifikationssselskaber. I aftalen vil der i lighed med, hvad der gælder på Søfartsstyrelsens område, være regler om ophør af aftalen. I § 48 a, stk. 3 er det således foreslået, at Miljøministeriet kan opsigte aftalen ved misligholdelse.

Synet og udstedelsen af certifikatet er ikke forvaltningsmæssige afgørelser, men alene dokumentation for de faktiske forhold, nemlig at skibet ikke anvender TBT som antibegroningsmiddel. Det er først ved en eventuel havnestatskontrol, at der kan blive tale om at myndighederne træffer en forvaltningsmæssig afgørelse. For eksempel vil tilstedeværelsen af et AFS-certifikat for EU-skibe blive kontrolleret. Hvis skibet ikke har et sådant og antibegroningssystemet er ændret efter 1. juli 2003, foreligger der en overtrædelse af forordningen 782/03 som Miljøstyrelsen som myndighed vil reagere på.

Til nr. 14

Ved en fejl er der i den nugældende lovs § 52, stk. 5, ikke indsat en henvisning til § 43 a. Der er tale om en manglende konsekvensrettelse da der i 1995 blev indsat en ny § 43 a om anløbsforbud, jf. § 1, nr. 2 i lov nr. 902 af 26. juni 1995 om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. og lov om beskyttelse af havmiljøet. Der har været administreret som om, der har været klagemulighed for afgørelsens adressat i medfør af § 52, stk. 5.

Ændringen er en følge heraf.

Til nr. 15

Stk. 1.

Ved en fejl blev det i den nugældende lovs § 59, stk. 1, nr. 5) ikke indsat en straffehjemmel for den der