

Lovforslag nr. L 40. Fremsat den 11. oktober 1995 af erhvervsministeren (Mimi Jakobsen)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. og lov om beskyttelse af havmiljøet<sup>1)</sup>

### § 1

I lov om skibes sikkerhed m.v., jf. lovbe-  
kendtgørelse nr. 283 af 2. maj 1995 foretages  
følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 5, tilføjes efter »20 BRT«: »eller  
med en bruttotonnage under 20 og for beva-  
ringsværdige skibe«.

2. Efter § 16 a indsættes som § 16 b:

»§ 16 b. I tilslutning til en tilbageholdelse  
efter § 16 kan Søfartsstyrelsen udstede forbud  
mod, at et skib anløber danske havne, såfremt

- 1) skibet afsejler eller fortsætter sin sejlads  
trods tilbageholdelsen, eller
- 2) skibet undlader at anløbe et reparations-  
værft, som udpeges efter aftale med Søfarts-  
styrelsen, med henblik på at udbedre de  
forhold, som førte til tilbageholdelsen.

Stk. 2. Ligeledes kan Søfartsstyrelsen efter  
anmodning fra et andet EU/EØS-land udste-  
de forbud mod anløb af danske havne, når et  
skib har overtrådt bestemmelser for en tilbag-  
eholdelse, som er meddelt af dette EU/EØS-  
land.

Stk. 3. Når der er udstedt et anløbsforbud  
over for et skib, kan Søfartsstyrelsen give tillad-  
else til anløb af en bestemt dansk havn, hvis  
skibets fortsatte sejlads indebærer risiko for  
tab af menneskeliv, skade på havmiljøet, by-  
dende nødvendige sikkerhedshensyn gør det

påkrævet eller med henblik på at afhjælpe fejl  
og mangler.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen ophæver et anløbs-  
forbud, når de forhold, som førte til anløbsfor-  
budet, er bragt i orden, jf. dog § 21, stk. 2.

Stk. 5. Søfartsstyrelsen informerer straks de  
øvrige EU/EØS-lande om udstedelse og op-  
hævelse af forbud mod anløb af danske havne  
med henblik på iværksættelse af tilsvarende  
tiltag i disse lande.«.

3. I § 18, stk. 3, tilføjes efter »denne lov«: »og  
forbud mod anløb af dansk havn efter § 16 b,  
stk. 1 eller stk. 2«.

4. I § 19 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Når der udstedes autorisation i  
medfør af stk. 1 eller stk. 2, kan Søfartsstyrel-  
sen, såfremt den, der autoriseres, ønsker det,  
indgå aftale om begrænsning af den autorise-  
redes ansvar for skader, der indtræffer på  
grund af simpel uagtsomhed under udførelse  
af de opgaver, som autorisationen omfatter.«.

5. I § 20, stk. 1, ændres »stk. 2 og 3 samt § 21«  
til: »stk. 2 og § 21«.

6. I § 20 indsættes som nyt stk. 2:

»Stk. 2. Har et aftalt syn ikke kunnet påbe-  
gyndes, eller har det ikke kunnet afsluttes in-  
den for en fastsat normtid på grund af værftets,  
rederiets eller dettes befuldmægtigedes for-

1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Rådets direktiv nr. 95/21/EF, EF-Tidende 1995 L 157, s. 1, samt Rådets direktiv 94/57/EF EF-Tidende 1994 L 319, s. 20.

hold, betales de udgifter, som derved er blevet påført Søfartsstyrelsen, af den, som har begæret synet afholdt. Søfartsstyrelsen fastsætter efter forudgående høring af Skibstilsynsrådet regler om udregning af normtider for syn på skibe.«.

Stk. 3 ophæves.

7. I § 21 indsættes som nyt stk. 2:

»Stk. 2. Søfartsstyrelsens udgifter i forbindelse med en inspektion af et udenlandsk skib, der fører til en tilbageholdelse af skibet, jf. § 16, betales af skibets reder. Tilbageholdelsen ophæves ikke, før der er sket fuldstændig betaling eller stillet sikkerhed herfor.«.

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

8. I § 28, stk. 1, indsættes efter »§ 16, stk. 1 eller stk. 2«: »eller forbud mod anløb af dansk havn efter § 16 b, stk. 1 eller stk. 2«.

## § 2

I lov nr. 476 af 30. juni 1993 om beskyttelse af havmiljøet, som ændret ved lov nr. 207 af 29. marts 1995 foretages følgende ændringer:

1. Efter § 43 indsættes som § 43 a:

»§ 43 a. Miljø- og energiministeren kan udstede forbud mod, at et skib anløber danske havne, såfremt

- 1) skibet afsejler eller fortsætter sin sejlads trods et sejladsforbud efter § 43, eller
- 2) skibet undlader at anløbe et reparationsværft, som udpeges efter aftale med miljø- og energiministeren, med henblik på at forbedre de forhold, som førte til tilbageholdelsen.

Stk. 2. Ligeledes kan miljø- og energiministeren efter anmodning fra et andet EU/EØS-land udstede forbud mod anløb af danske havne, når et skib har overtrådt bestemmelserne for en tilbageholdelse meddelt af dette EU/EØS-land.

Stk. 3. Når der er udstedt et anløbsforbud over for et skib, kan miljø- og energiministeren give tilladelse til anløb af en bestemt dansk havn, hvis skibets fortsatte sejlads indebærer risiko for tab af menneskeliv, skade på havmiljøet, bydende nødvendige sikkerhedshensyn gør det påkrævet eller med henblik på at afhjælpe fejl og mangler.

Stk. 4. Miljø- og energiministeren ophæver et anløbsforbud, når de forhold, som førte til anløbsforbudet er bragt i orden.

Stk. 5. Miljø- og energiministeren informerer straks de øvrige EU/EØS-lande om udstedelse og ophævelse af forbud mod anløb af danske havne med henblik på iværksættelse af tilsvarende tiltag i disse lande.«.

2. I § 51, stk. 4, indsættes efter »§ 43«: »eller § 43 a, stk. 1 eller stk. 2«.

3. I § 59, nr. 5, indsættes efter »§ 43, stk. 1-3«: »eller forbud efter § 43 a, stk. 1 og 2«.

## § 3

Loven træder i kraft den 1. januar 1996.

## § 4

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for disse landsdele med de afvigelser, som de særlige færøske og grønlandske forhold tilsiger.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

Forslaget gennemfører bestemmelser om anløbsforbud og betaling for syn af skibe i havnestatskontroldirektivet. (Direktivet om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i internationale farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for foreningsforebyggelse samt leve- og arbejdsvilkår om bord (95/21/EF)). Hensigten er at sikre, at alle skibe, som anløber en havn i Fællesskabet, lever op til de internationale standarder. Direktivet afspejler det samarbejde om havnestatskontrol, som Danmark deltager i efter »Paris Memorandum of Understanding«. Det skal dog efter direktivet yderligere forbydes at skibe, som overtræder en tilbageholdelse enten i Danmark eller et andet EU-land, anløber en havn i Fællesskabet. Det foreslås derfor at overtrædelse af en tilbageholdelse efter lov om skibes sikkerhed m.v. eller lov om beskyttelse af havmiljøet kan føre til anløbsforbud. Et anløbsforbud nedlagt i Danmark kan få virkning i alle de øvrige medlemslande, og omvendt. Bestemmelsen er et led i EU-landenes bestræbelser på effektivt at nedbringe antallet af substandard skibe i EU-farvande. I overensstemmelse med direktivet foreslås det endvidere, at der skal opkræves betaling for inspektion af udenlandske skibe, som fører til en tilbageholdelse. Formålet med betalingen er adfærdsregulerende, og den forventes alene at få begrænsede økonomiske konsekvenser.

Direktivet om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (94/57/EF), der træder i kraft 1. januar 1996, kræver, at der indgås en skriftlig aftale mellem en medlemsstats myndighed (i Danmark Søfartsstyrelsen) og de klassifikationsselskaber, der bemyndiges til at udføres opgaver på styrelsens vegne.

FN's internationale søfartsorganisation (IMO) har udarbejdet et forslag til en sådan aftale. Efter denne skal der på den ene side være mulighed for, at den statslige myndighed, hvis den ifalder et erstatningsansvar på grund af, at klassifikationsselskabet

har handlet på statens vegne, kan gøre regres mod klassifikationsselskabet. På den anden side skal regresansvaret efter den af IMO foreslåede model, være begrænset til beløb, som måtte være fastsat i det enkelte klassifikationsselskabs standardvilkår eller et i aftalen fastsat højeste beløb.

Der er i dag i lovens § 19 hjemmel for Søfartsstyrelsen til at autorisere f.eks. klassifikationsselskaber til at udføre visse tekniske undersøgelser på styrelsens vegne, men ikke til at aftale en øvre grænse for de autoriseredes økonomiske ansvar over for staten. Derfor er der behov for at skabe hjemmel til, at styrelsen kan indgå aftaler med et sådant indhold.

Søfartsstyrelsens udførelse af syn på skibe sker som udgangspunkt uden betaling. Det er dog et problem, at nogle redere ikke på hensigtsmæssig måde klargør deres skibe til syn. Derved forlænges den tid og de udgifter, som er forbundet med et syn, ganske betragteligt. Det foreslås derfor, at der skal betales for de yderligere udgifter, som et større tidsforbrug påfører Søfartsstyrelsen. Formålet med betalingen er adfærdsregulerende, og forslaget ventes alene at få begrænsede økonomiske konsekvenser.

Endelig foreslås det, at indføre de nye måleenheder, jf. det samtidige hermed fremsatte forslag til lov om ændring af lov om skoleskibsafgift, lov om skibsregistrering lov om danske skibes forsikring mod krigsfare og lov om Statens Istjeneste og at skabe hjemmel til at fastsætte lempeligere krav til visse gamle, bevaringsværdige skibe med en bruttotonnage på 20 og derover.

### *De administrative, økonomiske og miljømæssige konsekvenser for staten*

Der vil kun være mindre administrative konsekvenser forbundet med de foreslåede ændringer.

Forslaget vil have begrænsede økonomiske konsekvenser.

Forslaget vil medvirke i bestræbelserne på, at forbedre miljøet i havene omkring Danmark og resten af fællesskabet.

### *Forholdet til EU-retten*

Der henvises til de indledende bemærkninger.

*Høring*

Forslaget har været sendt i høring hos:

Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Rederiforeningen af 1895, Bilfærgerne Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Fiskernes Forbund, Hotel-, Restaurant- og Fritidserhvervenes Arbejdsgiverforening, DSB-Rederi A/S, Dansk Navigatørforening, Metal Søfart, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Specialarbejderforbundet i Danmark, SID, Hanstholm Afdeling, SID Afdeling, Sømændenes forbund i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Dansk Sø- Restaurationsforening, Restaurations- og Bryggeriarbejderforbundet i Danmark, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Dansk Arbejdsgiverforening, Landsorganisationen i Danmark, Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Erhvervenes Transportudvalg, Foreningen af Danske Privathavne, Sammenslutningen af Danske Havne, Københavns Havn, Århus Havn, Aalborg Havn, Statshavnsadministrationen i Frederikshavn, Danmarks Skibsmæglerforening, Trafikministeriet, Udenrigsministeriet, Miljø- og Energi ministeriet, Kulturministeriet, Forsvarsministeriet, Finansministeriet, Skatteministeriet, Justitsministeriet, Statsministeriet, Landbrugs- og Fiskeriministeriet, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening, Foreningen af Skibs- og Bådebyggere i Danmark, Søsportens Brancheforening, ABS Europe Ltd., Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of shipping, Nippon Kaiji Kyokai, Det Norske Veritas, Skibsbevaringsfonden, Foreningen af Danske Sæssurandører og Assurandør-Societet.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**§ 1**Til nr. 1*

Efter de gældende regler kan der fastsættes lempeligere regler for mindre skibe med en bruttoregister-tonnage under 20 tons. Det foreslås, at skibe, der er målt efter de nye målingsregler, og som har en bruttotonnage under 20, tillige skal omfattes.

Der er et generelt ønske om, at visse gamle bevaringsværdige skibe kan forblive i dansk eje, og dermed den kulturarv og fortælle værdi, de repræsenterer. Sådanne traditionelt byggede skibes konstruktion og anvendelsesform er ikke sammenlignelige med nutidens last- og passagerskibe, og de vil således ikke i alle tilfælde opfylde nutidens krav.

Efter forslaget kan der fastsættes krav, som tager hensyn til skibenes specielle forhold. Hensigten er at

tilgodese de særlige forhold ved disse skibe, samtidig med at sejlads fortsat kan ske på betryggende vis og således, at de ikke indebærer en unødigt risiko for sikkerheden og miljøet. Reglerne vil kun omfatte skibe, som af Skibsbevaringsfonden er erklæret bevaringsværdige.

*Til nr. 2*

Efter direktivet om havnestatskontrol artikel 11 skal havnestaten nedlægge anløbsforbud mod skibe, som overtræder en tilbageholdelse, der er meddelt som følge af fejl og mangler, der gør skibet usødygtigt. Direktivet skal være gennemført den 30. juni 1996, og vil i medfør af EØS-aftalen også gælde de lande, som deltager heri. Der kan være tale om overtrædelse af en tilbageholdelse meddelt af danske myndigheder eller af en tilbageholdelse meddelt af et andet EU/EØS-land.

Når manglerne, som førte til tilbageholdelsen, ikke kan afhjælpes, der hvor skibet er tilbageholdt, kan det mellem de tilbageholdende myndigheder og skibet aftales, at der kan sejles til et bestemt reparationsværft for at få manglerne udbedret. Aftalen om at sejle til et reparationsværft skal indeholde nødvendige betingelser for, at sejladsen til værftet ikke udgør en trussel for passagerer og besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed, samt at sejladsen kan ske uden risiko for andre skibe og uden at skibet udgør en urimelig trussel om skade på havmiljøet. Når reparationsværftet er beliggende i et EU/EØS-land, skal myndighederne i det land tiltræde betingelserne for sejladsen til reparationsværftet. Med henblik på udstedelsen af anløbsforbud, hvis skibet ikke opfylder aftalen, påhviler det myndighederne i det EU/EØS-land, hvor værftet er beliggende, at underrette øvrige EU/EØS-lande herom, hvorefter der skal nedlægges anløbsforbud.

Anløbsforbudet skal ophæves i alle EU/EØS-lande, når rederen over for myndighederne i det land, som oprindeligt tilbageholdt skibet, har dokumenteret, at skibet nu opfylder de internationale krav, og der enten er betalt eller stillet sikkerhed for betalingen af omkostningerne ved synene.

Der kan dispenseres fra et anløbsforbud, hvis sikkerhedsmæssige hensyn gør det påkrævet, og skibet træffer forsvarelige foranstaltninger, så skibet kan anløbe havnen sikkert. Søfartsstyrelsen afgør, hvilke foranstaltninger der er påkrævet til et sikkert havneanløb. Skibet vil som hidtil have lov at søge nødhavn.

Til nr. 3

Ligesom en tilbageholdelse af skib efter lovens § 16 kan indbringes for Tilbageholdelsesnævnet, der besidder den nødvendige juridiske, tekniske og nautiske sagkundskab, foreslås det, at der gives tilsvarende mulighed for hurtigt at kunne få taget stilling til klager over et forbud mod anløb af dansk havn, på baggrund af de store økonomiske interesser, der kan være involveret i et sådant forbud.

Til nr. 4

Søfartsstyrelsen fører kontrol med det arbejde, som klassifikationsselskaberne udfører på styrelsens vegne med henblik på at sikre kvaliteten. FN's internationale søfartsorganisation (IMO) har udarbejdet et forslag til aftale mellem de ansvarlige statslige myndigheder og klassifikationsselskaberne. Forslaget til aftale, som er godkendt af søsikkerhedskomiteen i IMO (MSC), forventes vedtaget på IMO's generalforsamling i november 1995. Denne aftale vil blive udgangspunktet for Søfartsstyrelsens aftale med klassifikationsselskaberne. I tilfælde hvor den delegerende statslige myndighed måtte ifalde erstatningspligt for handlinger, udført af klassifikationsselskabet på dennes vegne, skal myndigheden efter den af IMO foreslåede ansvarsbestemmelse kunne gøre regres gældende mod klassifikationsselskabet. Regresansvaret skal dog efter IMO-anbefalingen ikke overstige beløb, som måtte være fastsat i det enkelte klassifikationsselskabs standardvilkår eller et i aftalen fastsat højeste beløb.

Til nr. 5

Der er tale om en konsekvensændring.

Til nr. 6

Den foreslåede bestemmelse giver som noget nyt Søfartsstyrelsen hjemmel til at kræve betaling for ekstra omkostninger forbundet med syn, fordi synet ikke har kunnet påbegyndes som aftalt eller udføres inden for en nærmere fastsat normtid. Inden for normtiden sker syn fortsat uden udgift for rederen. Betaling for syn uden for normtiden skal under hensyntagen til skibets størrelse og type dække de ekstra udgifter, som skyldes, at synet ikke udføres inden for normtiden eller på det aftalte tidspunkt. Der tænkes f.eks. på Søfartsstyrelsens udgifter i forbindelse med en skibsinspektørs forgæves fremmøde til et ikke klargjort skib, eller et uforholdsmæssigt stort tidsforbrug på grund af skibets meget dårlige stand.

Hensigten med at kræve betaling i disse situationer er adfærdsregulerende, således at alle skibe forud for synet bringes i lovlig stand og klargøres til

syn. Herved bidrages til en effektivisering af Søfartsstyrelsens synsarbejde.

Søfartsstyrelsen bemyndiges til at fastsætte regler om beregning af normtider for udførelsen af syn efter forudgående høring af Skibstilsynsrådet, hvor erhvervets parter er repræsenteret. Betalingen tænkes beregnet ud fra Søfartsstyrelsens erfaringsmæssige tidsforbrug (normtiden) til gennemførelse af syn på forskellige skibstyper, arbejdslønnen, samt omkostninger, som i øvrigt er forbundet med gennemførelse af et syn.

Søfartsstyrelsen kan efter forslaget til nyt stk. 2, som hidtil efter det ophævede stk. 3, opkræve betaling for de ekstraudgifter ved syn på skibe, som af værftet eller rederen ønskes foretaget uden for sædvanlig arbejds- eller kontortid.

Til nr. 7

Forslaget gennemfører artikel 16 i ovennævnte direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol, som kræver, at der hos rederen opkræves betaling for udgifter, som er forbundet med en inspektion af et udenlandsk skib, hvor der konstateres så alvorlige mangler, at skibet tilbageholdes. Der er tale om såvel det indledende, som opfølgende syn, hvor det kontrolleres, at de påpegede mangler er udbedret. Tilbageholdelsen ophæves ikke, før de nævnte udgifter er betalt, eller der er stillet sikkerhed for deres betaling. Kravet, om at der skal betales for alle udgifter i forbindelse med et syn, tilsigter, at der ikke skabes konkurrenceforvridning mellem EU-landenes havne.

Til nr. 8

Det foreslås, at en overtrædelse af et forbud mod havneanløb skal kunne straffes efter lovens § 28.

## § 2

Til nr. 1

Miljø- og energiministeren kan i medfør af lov om beskyttelse af havmiljøloven § 43 forbyde et skib at fortsætte sin sejlads for derved at forhindre eller bekæmpe forurening af havet. Formålet med disse forbud er en del af formålet med havnestatskontroldirektivet. Det foreslås derfor, at overtrædelse af en tilbageholdelse i medfør af § 43 også skal kunne suppleres af et anløbsforbud.

Søfartsstyrelsen er i dag bemyndiget til at foretage tilbageholdelser i medfør af lov om beskyttelse af havmiljøet, og tænkes ligeledes bemyndiget til at udstede eventuelle anløbsforbud i fortsættelse af sådanne tilbageholdelser.

Der henvises iøvrigt til bemærkningerne til § 1, ad nr. 2.

Til nr. 2

Både forbud mod anløb af dansk havn i medfør af lov om skibes sikkerhed og i medfør af lov om beskyttelse af havmiljøet bør kunne indbringes for Tilbageholdelsesnævnet, se bemærkningerne til § 1, nr. 3.

Til nr. 3

Det foreslås, at en overtrædelse af et forbud mod havneanløb skal kunne straffes efter lovens § 59.

## Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)  
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,  
der berøres af lovforslaget*

## § 1

I lov om skibes sikkerhed m.v., jf. lovbe-  
kendtgørelse nr. 283 af 2. maj 1995 foretages  
følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 5, tilføjes efter »20 BRT«: »eller  
med en bruttotonnage under 20 og for beva-  
ringsværdige skibe«.

§ 2. Ethvert skib skal være bygget og udsty-  
ret således, at menneskeliv på søen er sikret  
fuldt betryggende, og således, at det er egnet  
til det formål, det til enhver tid er bestemt for.  
Der skal tillige tages mest muligt hensyn til  
beskyttelse af havet mod forurening.

Stk. 2. Skibet skal være forsynet med navi-  
geringsmidler, maskinanlæg, radioanlæg,  
redningsmateriel, lægemidler samt brandsik-  
rings- og brandslukningsmidler i et sådant  
omfang, at de ombordværende, skibet og lad-  
ningen er sikret bedst muligt.

Stk. 3. Skibets arbejdssteder og opholds-  
rum m.v. skal være indrettet således, at der  
tages mest muligt hensyn til sikkerheden og  
sundhedstilstanden om bord, de ombordvæ-  
rendes velbefindende og deres beskyttelse  
mod støj og andre skadelige påvirkninger.

Stk. 4. Skibet skal være forsynet med kon-  
struktionsmæssige og tekniske indretninger  
til beskyttelse af havet mod forurening.

Stk. 5. Erhvervsministeren fastsætter nær-  
mere regler om skibets bygning og udstyr m.v.  
For skibe under 20 BRT kan der fastsættes  
lempeligere regler, der helt eller delvis fravi-  
ger bestemmelserne i stk. 2-4.

Stk. 6. Erhvervsministeren kan af hensyn til  
sikkerheden, sundheden og miljøet endvidere  
fastsætte regler om levering, markedsføring  
og fremstilling af fritidsfartøjer og kompo-

nenter hertil samt om markedsføring af per-  
sonlige værnemidler m.v.

2. Efter § 16 a indsættes som § 16 b:

»§ 16 b. I tilslutning til en tilbageholdelse  
efter § 16 kan Søfartsstyrelsen udstede forbud  
mod, at et skib anløber danske havne, såfremt  
1) skibet afsejler eller fortsætter sin sejlads  
trods tilbageholdelsen, eller  
2) skibet undlader at anløbe et reparations-  
værft, som udpeges efter aftale med Søfarts-  
styrelsen, med henblik på at udbedre de  
forhold, som førte til tilbageholdelsen.

Stk. 2. Ligeledes kan Søfartsstyrelsen efter  
anmodning fra et andet EU/EØS-land udste-  
de forbud mod anløb af danske havne, når et  
skib har overtrådt bestemmelser for en tilbage-  
holdelse, som er meddelt af dette EU/EØS-  
land.

Stk. 3. Når der er udstedt et anløbsforbud  
over for et skib, kan Søfartsstyrelsen give tilladelse  
til anløb af en bestemt dansk havn, hvis  
skibets fortsatte sejlads indebærer risiko for  
tab af menneskeliv, skade på havmiljøet, by-  
dende nødvendige sikkerhedshensyn gør det  
påkrævet eller med henblik på at afhjælpe fejl  
og mangler.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen ophæver et anløbsfor-  
bud, når de forhold, som førte til anløbsfor-  
budet, er bragt i orden, jf. dog § 21, stk. 2.

Stk. 5. Søfartsstyrelsen informerer straks de  
øvrige EU/EØS-lande om udstedelse og op-  
hævelse af forbud mod anløb af danske havne  
med henblik på iværksættelse af tilsvarende  
tiltag i disse lande.«.

3. I § 18, stk. 3, tilføjes efter »denne lov«: »og  
forbud mod anløb af dansk havn efter § 16 b,  
stk. 1 eller stk. 2«.

§ 18. Erhvervsministeren nedsætter et tilbageholdelsesnævn, der består af en formand, der skal opfylde de almindelige betingelser for udnævnelse til dommer, samt af 4 andre medlemmer med teknisk eller nautisk sagskundskab. For hvert af medlemmerne kan udpeges stedfortrædere.

Stk. 2. Erhvervsministeren fastsætter nævnets forretningsorden.

Stk. 3. Søfartsstyrelsens beslutning om tilbageholdelse af et skib efter denne lov, kan af vedkommende rederi indbringes for tilbageholdelsesnævnet.

Stk. 4. Tilbageholdelsesnævnets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

#### 4. I § 19 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Når der udstedes autorisation i medfør af stk. 1 eller stk. 2, kan Søfartsstyrelsen, såfremt den, der autoriseres, ønsker det, indgå aftale om begrænsning af den autoriseredes ansvar for skader, der indtræffer på grund af simpel uagtsomhed under udførelse af de opgaver, som autorisationen omfatter.«.

§ 19. Erhvervsministeren kan bemyndige Søfartsstyrelsen til på nærmere angivne vilkår at autorisere klassifikationsselskaber, andre virksomheder eller enkeltpersoner til på Søfartsstyrelsens vegne og med ansvar over for denne at udføre tekniske undersøgelser og opmålinger, der kræves til foretagelse af de syn, som er nævnt i § 12, samt til at udstede certifikater i forbindelse hermed.

Stk. 2. Erhvervsministeren kan bemyndige Søfartsstyrelsen til på nærmere angivne vilkår at autorisere virksomheder eller enkeltpersoner til med ansvar over for Søfartsstyrelsen at foretage godkendelsesarbejde samt undersøgelser af og prøver med skibe, skibsudstyr og andre komponenter, der skal være godkendt af Søfartsstyrelsen.

5. I § 20, stk. 1, ændres »stk. 2 og 3 samt § 21« til: »stk. 2 og § 21«.

6. I § 20 efter stk. 1 indsættes som nyt stk. 2:

»Stk. 2. Har et aftalt syn ikke kunnet påbegyndes, eller har det ikke kunnet afsluttes inden for en fastsat normtid på grund af værftets, rederiets eller dettes befuldmægtigedes forhold, betales de udgifter, som derved er blevet

påført Søfartsstyrelsen, af den, som har begæret synet afholdt. Søfartsstyrelsen fastsætter efter forudgående høring af Skibstilsynsrådet regler om udregning af normtider for syn på skibe.«.

Stk. 3 ophæves.

§ 20. Syn af skibe er gratis, jf. dog stk. 2 og 3 samt § 21.

Stk. 2. Har et aftalt syn ikke kunnet afholdes eller afsluttes på grund af værftets, rederiets eller dettes befuldmægtigedes forhold, betales de udgifter, som derved er påført Søfartsstyrelsen, af den, der har begæret synet afholdt.

Stk. 3. Såfremt et værft eller en reder ønsker afholdt et syn uden for sædvanlig arbejdstid eller kontortid, betales de hermed forbundne ekstraudgifter af den, der har begæret synet afholdt.

7. I § 21 indsættes som nyt stk. 2:

»Stk. 2. Søfartsstyrelsens udgifter i forbindelse med en inspektion af et udenlandsk skib, der fører til en tilbageholdelse af skibet, jf. § 16, betales af skibets reder. Tilbageholdelsen ophæves ikke, før der er sket fuldstændig betaling eller stillet sikkerhed herfor.«.

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

§ 21. Udgifterne ved første fuldstændige syn af skibe, der bygges i udlandet eller indkøbes fra udlandet, og som foretages i udlandet, samt ved andre syn, der efter rederens anmodning foretages i udlandet, betales af rederen.

Stk. 2. Erhvervsministeren kan fastsætte, at der for udførelse af syn på udenlandske skibe samt syn i forbindelse med godkendelse af skibsudstyr eller af fartøjer skal ydes Søfartsstyrelsen hel eller delvis dækning for de med den pågældende forretning forbundne udgifter.

8. I § 28, stk. 1, indsættes efter »§ 16, stk. 1 eller stk. 2«: »eller forbud mod anløb af dansk havn efter § 16 b, stk. 1 eller stk. 2«.

§ 28. Med bøde, hæfte eller fængsel i indtil 1 år straffes den, der overtræder § 13, stk. 4, § 23 og §§ 24-27, og den, der ikke efterkommer påbud i henhold til § 15 eller forbud mod sejlad efter § 16, stk. 1 eller stk. 2.



*Stk. 2.* Straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på unge mennesker under 18 år eller fremkaldt fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelse.

*Stk. 3.* Sker der ikke konfiskation af udbytte, som er opnået ved overtrædelsen, skal der ved udmåling af bøde, herunder tillægsbøde, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel, jf. stk. 2, nr. 2.

*Stk. 4.* I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde, hæfte eller fængsel i indtil 1 år. Det kan endvidere bestemmes, at straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført under stk. 2.

*Stk. 5.* Er en overtrædelse begået af et selskab, en forening, en selvejende institution, en fond eller lignende, kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en kommune eller et kommunalt fællesskab, jf. § 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges staten, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

## § 2

I lov nr. 476 af 30. juni 1993 om beskyttelse af havmiljøet, som ændret ved lov nr. 207 af 29. marts 1995 foretages følgende ændringer:

1. Efter § 43 indsættes som § 43 a:

»§ 43 a. Miljø- og energiministeren kan udstede forbud mod, at et skib anløber danske havne, såfremt

- 1) skibet afsejler eller fortsætter sin sejlads trods et sejladsforbud efter § 43, eller
- 2) skibet undlader at anløbe et reparationsværft, som udpeges efter aftale med miljø- og energiministeren, med henblik på at udbedre de forhold, som førte til tilbageholdelsen.

*Stk. 2.* Ligeledes kan miljø- og energiministeren efter anmodning fra et andet EU/EØS-land udstede forbud mod anløb af danske havne, når et skib har overtrådt bestemmelserne for en tilbageholdelse meddelt af dette EU/EØS-land.

*Stk. 3.* Når der er udstedt et anløbsforbud over for et skib, kan miljø- og energiministeren give tilladelse til anløb af en bestemt dansk havn, hvis skibets fortsatte sejlads indebærer risiko for tab af menneskeliv, skade på havmiljøet, bydende nødvendige sikkerhedshensyn gør det påkrævet eller med henblik på at afhjælpe fejl og mangler.

*Stk. 4.* Miljø- og energiministeren ophæver et anløbsforbud, når de forhold, som førte til anløbsforbudet er bragt i orden.

*Stk. 5.* Miljø- og energiministeren informerer straks de øvrige EU/EØS-lande om udstedelse og ophævelse af forbud mod anløb af danske havne med henblik på iværksættelse af tilsvarende tiltag i disse lande.«.

2. I § 51, stk. 4, indsættes efter »§ 43«: »eller § 43 a, stk. 1 eller stk. 2«.

§ 51. Amtsrådets eller i Københavns Kommune kommunalbestyrelsens afgørelser om dumpning af optaget havbundsmateriale, jf. § 26, stk. 1, kan påklages til miljøministeren, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Amtsrådets eller i Københavns Kommune kommunalbestyrelsens afgørelse om dumpning af optaget havbundsmateriale inden for de områder, der er nævnt i § 26, stk. 5, kan påklages til de miljøklagenævne, der er nedsat i henhold til lov om miljøbeskyttelse. §§ 102, 104, 105, stk. 1, 105, stk. 2, 1. pkt., 106 og 109 i lov om miljøbeskyttelse finder tilsvarende anvendelse. I stedet for de beskikkede sagkyndige medlemmer, der er angivet i § 105, stk. 2, i lov om miljøbeskyttelse, medvirker ved behandling af klagesager efter denne lov sagkyndige medlemmer, der beskikkes af miljøministeren for 4 år ad gangen efter indstilling fra:

- 1) Sammenslutningen af Danske Havne, Foreningen af Danske Privathavne, Københavns Havnebestyrelse, Århus og Ålborg Kommunalbestyrelser, Trafikministeriet, Danmarks Havfiskeriforening, Danmarks Fiskeriforening, Foreningen af Ral- og Sandsugere og Arbejderbevægelsens Erhvervsråd i forening.
- 2) Miljøbestyrelsen og Skov- og Naturstyrelsen i forening.

*Stk. 3.* Klage efter stk. 1 sendes til den myndighed, der har truffet afgørelsen. Denne myndighed sender klagen til klagemyndigheden.

*Stk. 4.* Forbud eller påbud efter § 43 over for skibe og platforme kan påklages til det Tilbageholdelsesnævn, der er nedsat i henhold til lov om skibes sikkerhed m.v. Tilbageholdelsesnævnets afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

*Stk. 5.* I forbindelse med behandling af en klagesag efter stk. 4 indhenter Tilbageholdelsesnævnet en udtalelse om sagen fra en af miljøministeren udpeget sagkyndig.

*Stk. 6.* Klage efter stk. 2 og 4 indsendes til henholdsvis Miljøklagenævnet og Tilbageholdelsesnævnet.

*Stk. 7.* Klager efter stk. 1, 2 og 4 skal være indgivet inden 4 uger fra afgørelsens meddelelse. Når offentlig annoncering finder sted, jf. § 49, stk. 2, regnes klagefristen dog altid fra annonceringens dato.

*Stk. 8.* Hvis klagefristen udløber på en lørdag eller en helligdag, forlænges klagefristen til den følgende hverdag.

3. I § 59, nr. 5, indsættes efter »§ 43, stk. 1-3«:  
»eller forbud efter § 43 a, stk. 1 og 2«.

§ 59. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) overtræder § 10, stk. 1 og 3, § 11, stk. 1 og 2, § 13, § 16, stk. 1 og 3, § 20, stk. 1, § 21, § 22, stk. 1, § 23, stk. 1, § 25, § 31, stk. 1 og 2, § 37, stk. 1, § 53, stk. 1, og § 54, stk. 1.
- 2) undlader at indhente klassifikation efter § 15,
- 3) tilsidesætter vilkår efter § 27 og § 54, stk. 1,
- 4) undlader at foretage indberetning efter § 38, stk. 1-3, eller undlader at meddele oplysninger efter § 38, stk. 4,
- 5) undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter § 43, stk. 1-3,
- 6) modvirker undersøgelser efter § 42 eller tilsyn efter § 45, stk. 2 og 3, og
- 7) modvirker tilbageholdelse efter § 44 stk. 2.

*Stk. 2.* Straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.