

Lovforslag nr. L 49. Fremsat den 5. november 2003 af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og sømandsloven

(Forebyggelse af terrorhandlinger m.v. mod skibe og hjemmel til at gennemføre EU-regler om tilbageholdelse af skibe)

§ 1

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002, foretages følgende ændringer:

1. I § 3 indsættes efter nr. 3 som nyt nummer:
»4) maritim sikring med sigte på at forebygge terrorhandlinger m.v. mod skibe,«.
Nr. 4-9 bliver herefter nr. 5-10.
2. I § 14 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:
»Stk. 3. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om udstedelse af forbud mod, at et skib forlader en havn på grund af ugunstige vejrforhold.«
Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 4 og 5.
3. I § 32, stk. 4, indsættes efter 1. pkt.:
»I sådanne forskrifter kan der fastsættes tilsvarende straf for overtrædelse af regler fastsat i Det Europæiske Fællesskabs forordninger om forhold omfattet af loven.«

§ 2

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995, som ændret senest ved lov nr. 277 af 8. maj 2002, foretages følgende ændringer:

1. § 64 b, stk. 2 og 3, ophæves og i stedet indsættes:

»Stk. 2. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler om beviser for på- og afmønstring og besætningsskemaer samt regler om udstedelse, brug og registrering af identitetsbevis til søfarende, herunder om afvisning af begæring om udstedelse af et identitetsbevis eller inddragelse af et allerede udstedt bevis, såfremt den pågældende skønnes at udgøre en sikkerhedsrisiko. Ministeren fastsætter endvidere regler om betaling for udstedelse af sådanne beviser m.v.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2004, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 2.

Stk. 3. Regler udstedt i medfør af § 64 b, stk. 2, i sømandsloven forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af denne lov.

§ 4

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Lovforslaget har til formål at etablere hjemmel til at gennemføre de ændringer af kapitel XI i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs af 1974 (SOLAS konventionen – ”Safety of life at Sea”) samt den nye internationale kode for sikring af skibe og havne (ISPS koden – ”International Ship and Port Facility Security Code”), som FN’s Internationale Maritime Organisation (IMO) vedtog på en diplomatisk konference den 12. december 2002. Både SOLAS konventionsændringerne og den nye ISPS kode har baggrund i begivenhederne den 11. september 2001 og sigter på at forebygge terrorhandlinger m.v. mod skibe og havne. Reglerne træder i kraft internationalt den 1. juli 2004.

Europa-Kommissionen har den 8. maj 2003 fremsat et forordningsforslag om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter i EU, KOM (2003) 229. Forordningsforslaget sigter blandt andet på at gøre SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden til en del af fællesskabsretten. Det er ikke sandsynligt, at forordningsforslaget kan vedtages, offentliggøres og træde i kraft inden den 31. december 2003, hvor fristen for accept af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden udløber. Det er i princippet heller ikke givet, at forordningsforslaget overhovedet vedtages, eller at dette sker inden den 1. juli 2004, hvor reglerne skal være gennemført i forhold til danske skibe og rederier. Med henblik på at sikre det nødvendige hjemmelsgrundlag for, at SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden rettidigt kan accepteres og gennemføres i dansk ret, er et lovgivningsinitiativ nødvendigt.

Med lovforslagets vedtagelse giver Folketinget på den baggrund efter grundlovens § 19 samtykke til, at regeringen accepterer SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden over for IMO. Dette skal som nævnt ske senest den 31. december 2003.

Der lægges med lovforslaget op til at etablere hjemmel til at fastsætte strafbestemmelser for overtrædelse

af bestemmelser i De Europæiske Fællesskabers forordninger om forhold omfattet af loven. Bestemmelsen foreslås indført som en generel bemyndigelse, men sigter i første række på den forventede forordning om maritim sikring.

I tilknytning til arbejdet i IMO vedtog den årlige arbejdskonference i Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) i juni 2003 en revision af den eksisterende ILO konvention nr. 108 af 1958 om nationale identitetsdokumenter for søfolk. Den reviderede konvention; ILO konvention nr. 185 af 2003 om søfarendes identitetsdokumenter, har bl.a. sigte på at skabe forbedrede identitetsbeviser for søfarende af hensyn til maritim sikring. Det ligger endnu ikke fast, hvilke lande der vil ratificere konventionen. Med henblik på at forbedre den nationale sikring forventes flere lande, herunder USA, at indføre krav om, at søfarende, der ankommer til amerikanske havne, skal være i besiddelse af et identitetsbevis med billede og såkaldt biometriske data (fingeraftryk) for at få adgang til havnen. Et sådant krav vil kunne blive stillet med kort varsel. For egne transportarbejdere forventes USA at stille krav om nationale identitetsbeviser inden udgangen af 2004. Lovforslagets formål er i denne henseende at etablere hjemmel til, at der kan udstedes identitetsbeviser til danske søfarende, som lever op til kravene i ILO konvention nr. 185. Der lægges ikke med lovforslaget op til egentlig ratifikation af konventionen.

Lovforslaget etablerer endelig hjemmel til administrativt at kunne gennemføre den 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 (overvågningsdirektivet), som vedrører nedlæggelse af forbud imod at skibe forlader en havn som følge af ugunstige vejrforhold. Direktivet skal være gennemført senest den 5. februar 2004.

2. Lovforslagets baggrund og hovedpunkter

2.1 De nye IMO regler om maritim sikring

På baggrund af terrorhandlingerne den 11. september 2001 vedtog IMO's Assembly den 20. november 2001 Resolution A.924(22), hvori det blev besluttet at foretage en højt prioriteret analyse af behovet for regelændringer med sigte på at forebygge terrorhandlinger m.v. mod skibe og havne og i givet fald gennemføre sådanne ændringer. Dette arbejde blev afsluttet den 12. december 2002, hvor IMO på en diplomatisk konference vedtog SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden. Reglerne skal være accepteret over for IMO senest den 31. december 2003, og de træder i kraft internationalt den 1. juli 2004.

Forud for den diplomatiske konference modtog Erhvervsudvalget, Forsvarsudvalget, Retsudvalget og Trafikudvalget orientering om IMO reglerens indhold og forventede konsekvenser.

Der lægges med lovforslaget op til at indsætte en ny bemyndigelse i § 3 i lov om sikkerhed til søs, hvorefter økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om maritim sikring. Bemyndigelsen vil blive udnyttet til at gennemføre SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden i dansk ret gennem administrative forskrifter.

Lovforslaget og de kommende administrative forskrifter vedrører kun de dele af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden, som har relation til skibe, søfarende, rederier samt klassifikationselskaber på søfartsområdet. For en gennemgang af de dele af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden, som vedrører maritim sikring i havne, henvises til det lovforslag om ændring af havneloven, som trafikministeren fremsætter i indeværende folketingsssamling.

2.1.1 Generelt om de nye IMO reglers indhold

ISPS koden indeholder dels en A-del, som sammen med SOLAS konventionsændringerne er obligatoriske, når IMO reglerne træder i kraft den 1. juli 2004, dels en B-del, som indeholder vejledende henstillinger.

De obligatoriske bestemmelser vedrører skibes udstyr med bl.a. permanent mærkning med skibets identifikationsnummer, et Automatisk Identifikations System (AIS), et sikringsalarmsystem samt udarbejdelse af en fortløbende skibshistorisk oversigt.

De obligatoriske bestemmelser indeholder ligeledes aktive og passive sikringsforanstaltninger, som er baseret på tre sikringsniveauer. Bestemmelserne indeholder endvidere regler om sikringsansvarlige for skibe og rederier, udarbejdelse af sikringsplaner i hen-

hold til en risikovurdering samt udstedelse af et internationalt sikringscertifikat for skibe. Herudover indeholder reglerne bestemmelser om uddannelse af og øvelser for personalet. De obligatoriske bestemmelser fastlægger endvidere rammerne for havnestsåtsmyndighedernes kontrolopgaver.

Endelig definerer SOLAS konventionsændringerne de kontraherende stater, rederiers og skibsføreres ansvar og forpligtelser. SOLAS konventionsændringerne giver i den forbindelse staterne mulighed for at indgå bilaterale eller multilaterale aftaler om alternative sikringsforanstaltninger for trafik mellem stater med kort overfartstid på faste ruter.

Henstillingerne i ISPS kodens B-del tjener som vejledning ved gennemførelsen af de obligatoriske foranstaltninger. Bestemmelserne indeholder bl.a. retningslinier med hensyn til risikovurdering, sikringsplaner samt uddannelse af og øvelser med personale. Bestemmelserne fastlægger endvidere, hvordan og i hvilke tilfælde der skal udarbejdes en særlig sikringserklæring mellem skib og havn.

2.1.2 IMO reglerens anvendelsesområde

SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden gælder for alle passagerskibe uanset størrelse, herunder højhastighedsfartøjer, for lastskibe med en bruttotonnage på 500 ton eller derover samt for mobile offshore boreplatforme med selvstændigt fremdrivningsmaskineri. Reglerne gælder således ikke for bl.a. fritidsfartøjer, fiskefartøjer samt statsskibe, herunder bl.a. krigs-, forsknings- og opmålingsskibe.

2.1.3 Sikringsniveauer

I henhold til SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden skal myndighederne fastlægge sikringsniveauet for skibe. Der findes tre sikringsniveauer. Niveau 1 er normalsituationen, niveau 2 indebærer øget risiko, mens niveau 3 udgør den højeste risiko.

Når sikringsniveauet fastlægges, skal der tages højde for både generelle og særlige efterretninger. Det skal bl.a. tages i betragtning, hvorvidt efterretningerne er pålidelige, hvorvidt de er bekræftede, og om en trussel er konkretiseret eller må anses for overhængende. Sikringsniveau 3 bør således kun etableres, når pålidelige efterretninger gør risikoen for en terrorhandling overhængende eller i hvert fald sandsynlig. Herudover bør en trussels mulige konsekvenser indgå i vurderingen.

2.1.4 Sikringsberedskab på skibe og i rederier

Efter SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden skal rederier og skibe etablere et sikringsbered-

skab med sigte på at forebygge, at udveksling af passagerer, besætning, forsyninger eller ladning mellem skib og havn eller mellem to skibe fører til risiko for terrorhandling. På skibene skal der være særligt uddannet personel, og rederierne skal udpege særligt uddannede sikringsofficerer for rederiet og for skibene.

Rederiets sikringsofficer har det overordnede ansvar for at gennemføre en sårbarhedsvurdering for hvert af skibene. Vurderingen skal tage udgangspunkt i en analyse af trusselsbilledet for det enkelte skib. På baggrund af vurderingen skal rederiets sikringsofficer sammen med skibenes sikringsofficerer udarbejde sikringsplaner for skibene. Sikringsplanen skal fastlægge skibets sikringsorganisation, eksempelvis beskrive de fysiske og operationelle foranstaltninger, fastlægge procedurer for udveksling af passagerer, besætning, forsyninger eller ladning mellem skib og havn samt fastlægge ansvarsområder og øvelseskrav for mandskabet. Sikringsplanerne skal være beskyttet mod utilsigtet gennemsyn eller anvendelse.

Skibene skal gennemgå en egentlig sikringsgodkendelse (certificering). Skibene skal medbringe et internationalt sikringscertifikat, som udstedes af flagstatens myndigheder eller af såkaldt anerkendte sikringsorganisationer, som er godkendt af flagstaten. Certifikatet udstedes efter et kontrolsyn og bekræfter, at skibets sikringsystem og tilhørende udstyr lever op til IMO reglerne. Certifikatet skal indeholde oplysning om gyldighedsperioden og kan kontrolleres af andre stater ved havneanløb.

2.1.5 Skibsalarmssystem

Skibene skal have et særligt alarmsystem, som kan aktiveres i tilfælde af terrorhandling eller lignende. Myndighederne skal i den forbindelse udpege eller etablere et døgnbemandet kontaktpunkt, som kan modtage eventuelle alarmopkald fra skibe, som sejler under deres flag.

2.1.6 Øvrige krav til skibe

Skibene skal udstyres med et Automatisk Identifikations System (AIS), som kontinuerligt sender oplysninger om kurs, fart og identitet til andre skibe samt til eventuelle landstationer.

Skibene skal endvidere føre en fortløbende historisk optegnelse, som udstedes af flagstaten og opbevares om bord i skibet. Optegnelsen skal indeholde oplysninger om skibet, rederiet, flagstaten samt dennes myndigheder samt om skibets klassifikationsselskab. Optegnelsen kan kontrolleres af andre stater ved havneanløb.

Herudover indeholder SOLAS konventionsændringerne krav om, at skibes internationale identifikationsnumre skal være permanent afmærket på skibets skrog.

2.1.7 Kontrolforanstaltninger over for skibe

Med hensyn til skibe i havn indeholder IMO reglerne et toleddet kontrolregime. Som første led undersøges, om der findes et gyldigt internationalt sikringscertifikat om bord. Denne kontrol kan i henhold til SOLAS konventionsændringerne udføres af de myndigheder, som foretager havnstatskontrol af skibe (i Danmark Søfartsstyrelsen). Har skibet ikke et gyldigt sikringscertifikat, eller er der klare grunde til at formode, at skibet ikke opfylder IMO reglerens obligatoriske krav, kan myndighederne foretage inspektion af skibet, tilbageholdelse af skibet, begrænsninger i skibets drift, eller udvisning af havnen. Foranstaltningerne kan alternativt omfatte andre administrative eller korrigerende forholdsregler, eksempelvis kontakt til skibets flagstat.

Med hensyn til skibe på vej mod havn kan det kræves, at skibet forud for anløb afgiver oplysninger med henblik på vurdering af, om skibet opfylder reglerne. Det drejer sig eksempelvis om bekræftelse af, at skibet har et gyldigt sikringscertifikat, oplysning om skibets aktuelle sikringsniveau samt bekræftelse af, at alle krævede sikringsprocedurer tidligere har været fulgt. Finder myndigheden herefter klare grunde til at formode, at det pågældende skib ikke lever op til reglerne og dermed udgør en sikringsrisiko, kan der eksempelvis iværksættes inspektion eller afvisning af skibet.

De omtalte "klare grunde" kan foreligge, hvis et internationalt sikringscertifikat er ugyldigt eller ligefrem et falsum, hvis der konstateres alvorlige mangler i skibets sikringsberedskab, hvis skibsføreren eller andre personer i skibets sikringsberedskab ikke har fornødent kendskab til sikringsplaner og -operationer, eller hvis skibet har medtaget passagerer, besætning, forsyninger eller ladning fra en havn eller et andet skib, som ikke lever op til reglerne. IMO reglerne lægger vægt på, at kontrolforanstaltningerne står i rimeligt forhold til forsømmelsen og er proportionale i forhold til den mulige trussel eller foreliggende overtrædelse af reglerne.

2.1.8 Anerkendte sikringsorganisationer (klassifikationselskaber)

Myndighederne kan bemyndige såkaldt anerkendte sikringsorganisationer til at udføre en række af deres sikringsrelaterede opgaver. Opgaverne med at fastsætte sikringsniveauet samt udføre egentlig kontrol

kan dog ikke delegeres. En anerkendt sikringsorganisation skal have ekspertise i sikringsanliggender og viden om skibsdrift og skal bl.a. kunne godtgøre kendskab til

- 1) skibsoperationer, herunder kendskab til skibsdesign og -konstruktion,
- 2) passende forholdsregler for at undgå uautoriseret afsløring af eller adgang til sikkerhedsfølsomt materiale,
- 3) aktuelle sikringstrusler og -mønstre og
- 4) genkendelse og sporing af våben, farlige stoffer og anordninger.

2.1.9 Information og kommunikation

Efter SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden skal myndighederne løbende opdatere en række informationer til IMO med henblik på at gøre udvekslingen af oplysninger mellem staterne så smidig som mulig. Det drejer sig bl.a. om kontaktoplysninger vedrørende myndigheder, skibe, rederier og anerkendte sikringsorganisationer.

IMO reglerne lægger endelig op til, at der kan indgås bilaterale eller multilaterale aftaler med andre lande om alternative sikringsforanstaltninger for internationale færgeruter med kort overfartstid. Sker det, skal lande, som ikke deltager i aftalen, men som har interesse heri, konsulteres.

2.2 Interministeriel afgrænsning af opgaver i relation til IMO reglerne

Gennemførelsen, administrationen og håndhævelsen af de foreslåede nye regler skal varetages af flere forskellige offentlige myndigheder. Opgaverne vil berøre Forsvarsministeriet, herunder Søværnets Operative Kommando, Justitsministeriet, herunder politiet, Trafikministeriet, herunder Kystdirektoratet, samt Økonomi- og Erhvervsministeriet, herunder Søfartsstyrelsen. For så vidt angår Trafikministeriets opgaver, henvises til det forslag til ændring af havneloven, som trafikministeren fremsætter i indeværende folketingsamling.

Den nærmere rollefordeling har været drøftet mellem de berørte myndigheder. Den praktiske gennemførelse, administration og håndhævelse af reglerne vil blive tilrettelagt således, at opgaverne varetages af den myndighed, der under hensyn til den eksisterende organisatoriske struktur, opgavefordeling og ressourceanvendelse på det maritime og sikringsmæssige område mest hensigtsmæssigt kan håndtere den enkelte opgave. I afsnit 2.2.1-2.2.7 gives et overblik over den påtænkte opgavefordeling.

2.2.1 Udstedelse af certifikater til danske skibe

Kontrollen med, om danske skibe og rederier har etableret de nødvendige planer og procedurer, samt udstedelse af internationale certifikater i henhold til ISPS koden vil blive varetaget af Søfartsstyrelsen. Håndteringen af lastskibe forventes at blive uddelegeret til anerkendte sikringsorganisationer, mens Søfartsstyrelsen vil certificere passagerskibe. Uanset at visse opgaver uddelegeres, skal Søfartsstyrelsen udføre syn af skibenes sikringsplaner.

Senest ved første syn skal sikringsplanen med tilhørende sikringsvurdering godkendes. Der skal endvidere ske verifikation af den godkendte plans implementering om bord i skibet. I ISPS koden er den maksimale løbetid for et internationalt sikringscertifikat fastsat til 5 år. I overensstemmelse med Søfartsstyrelsens hidtidige praksis på certificeringsområdet vil et certifikats gyldighed tilsvarende få en gyldighed på 5 år.

Efter ISPS koden skal der som minimum afholdes et mellemliggende syn, som foretages i perioden mellem andet og tredje år. Også effektiviteten af godkendte sikringsplaner skal kontrolleres. Søfartsstyrelsen vil varetage denne kontrol i forbindelse med anden sikringsrelateret synsvirksomhed.

For en stor del af rutefærgernes vedkommende vil der blive søgt indgået bilaterale eller multilaterale aftaler om alternative sikringsforanstaltninger med andre lande. Søfartsstyrelsen har sammen med Trafikministeriet taget initiativ til at anvende denne mulighed i forbindelse med rutefart til og fra Danmarks nærmeste nabolande.

2.2.2 Fastlæggelse af sikringsniveau

Baggrunden for SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden er som tidligere anført IMO's ønske om at styrke den forebyggende indsats over for terrorhandlinger mod skibe og havne.

En central del af den vurdering, som skal danne grundlag for fastlæggelsen af et givet sikringsniveau, er trusselsbilledet. Det gælder både det generelle trusselsbillede og vægtningen af konkrete oplysninger i forhold til skibe og/eller rederier.

Politiets Efterretningstjeneste (PET) har til opgave at overvåge, forebygge og modvirke foretagender og handlinger, som må antages at rumme en fare for rigets selvstændighed og sikkerhed, herunder i første række de i straffelovens kapitel 12 og 13 omhandlede forbrydelser. PET's opgaver omfatter bl.a. kontraterrorisme. Varetagelsen af denne opgave løses af PET i tæt samarbejde med bl.a. det øvrige politi, som efter retsplejelovens § 108 har til opgave at opretholde sikkerhed, fred og orden, at påse overholdelsen af love

og vedtægter samt at foretage det fornødne til forhindring af forbrydelser og til efterforskning og forfølgning af sådanne.

PET samarbejder med Forsvarets Efterretningstjeneste bl.a. om udveksling af oplysninger af relevans for tjenesternes varsling og udarbejdelse af trusselsvurderinger og risikoanalyser. PET har taget initiativ til at etablere en ny kontaktgruppe med relevante myndigheder på beredskabsområdet med henblik på inddragelsen af relevante kompetencer i udarbejdelsen af generelle og konkrete trusselsvurderinger bl.a. for at styrke mulighederne for at kunne formidle mere målrettede og sektorspecifikke vurderinger og anbefalinger som grundlag for planlægningen og gennemførelsen af beredskabsmæssige foranstaltninger. PET's trusselsvurderinger og risikoanalyser er baseret på en vurdering af det samlede efterretningsbillede og vil i almindelighed indeholde en mere generel vurdering af trusselsbilledet nationalt og globalt. I visse tilfælde vil oplysninger, som PET modtager, kunne danne grundlag for en vurdering af en generelt forhøjet risiko for f.eks. bestemte sektorer, geografiske områder eller bestemte mål eller typer af mål eller i særlige tilfælde for en vurdering af en overhængende eller sandsynlig risiko oftest rettet mod bestemte mål.

I tilfælde, hvor PET vurderer, at der må antages at være f.eks. en generelt forhøjet eller en overhængende risiko for terrorangreb i et bestemt geografisk område eller mod bestemte skibe, vil det være Søfartsstyrelsen, der formelt træffer beslutning om ændring af sikringsniveau. Søfartsstyrelsens beslutning om ændring af sikringsniveau vil være baseret på PET's rådgivning om det anbefalede sikringsniveau.

Politiet (PET) vil, hvis det på grundlag af trusselsbilledet findes sikkerhedsmæssigt påkrævet, kunne bestemme, at sikkerhedsforanstaltningerne generelt eller konkret for enkelte skibe midlertidigt skal intensiveres og suppleres med yderligere ekstraordinære foranstaltninger.

2.2.3 Kommunikation med skibe om sikringsniveau m.v. samt modtagelse af opkald fra sikringsalarmsystemer på skibe

Efter SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden skal danske myndigheder informere skibe i danske farvande om det øjeblikkelige sikringsniveau. Der skal være et nationalt kontaktpunkt, hvor skibene kan indhente yderligere oplysninger og vejledning. Er sikringsniveauet hævet til 2 eller 3, skal skibene også bekræfte, når de modtager sådanne meddelelser.

Efter SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden skal danske skibe, uanset hvor de befinder sig, li-

geledes have information og vejledning, når danske myndigheder hæver sikringsniveauet til 2 eller 3. Ved sikringsniveau 3 skal myndighederne endvidere udstede konkrete instrukser og informationer til de berørte skibe. Tilsvarende skal skibene bekræfte, når de modtager sådanne meddelelser.

Når sikringsniveauet i Danmark er hævet til 2 eller 3, skal danske skibe, der befinder sig på andre staters søterritorium, give myndighederne oplysninger, der kan være af betydning for den maritime sikring.

Endelig skal der, når et dansk skibs sikringsalarmsystem aktiveres, sendes en alarmmelding til en myndighed i Danmark. Denne myndighed skal øjeblikkelig ved modtagelse af et sådant signal advisere flagstatsadministrationen, hvilket i Danmark er Søfartsstyrelsen.

Varetagelsen af disse opgaver forudsætter de fornødne ressourcer til opretholdelse af eller etablering af et døgnberedskab og de fornødne overvågnings- og kommunikationssystemer. Herudover forventes en viden om skibstrafikken i de danske farvande samt forudsætninger for at visitere oplysninger i relation til relevante myndigheder.

Det statslige maritime område er i hastig vækst. I relation til dette forestår Forsvarsministeriet, jf. lov om forsvarets formål, opgaver og organisation, i dag en række opgaver i form af lejlighedsvis eller permanent opgaveløsning. Under iagttagelse af en effektiv udnyttelse af de til rådighed stående statslige maritime ressourcer er en række af de nye maritime opgaver en hensigtsmæssig forlængelse af Forsvarsministeriets eksisterende opgavekompleks. Forsvarsministeriet, sandsynligvis Søværnets Operative Kommando, vil således få en aktiv rolle i varetagelsen af de nye maritime statslige opgaver under SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden.

2.2.4 Meddelelser til andre staters myndigheder om sikringsniveauet på danske skibe

SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden indebærer, at andre staters myndigheder skal have meddelelse om sikringsniveauet på danske skibe, som anløber de pågældende staters havne, i det omfang skibene er på sikringsniveau 2 og 3. Søfartsstyrelsen vil forestå udsendelse af sådanne meddelelser.

2.2.5 Kontrolopgaver

Efter den internationale forståelse af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden er der to kontroltrin. Den indledende kontrol tager sigte på at undersøge, hvorvidt skibet er i besiddelse af et gyldigt sikringscertifikat, og om skibet i øvrigt opfylder SOLAS

konventionsændringernes og ISPS kodens sikringskrav. Det næste kontroltrin tager helt overvejende sigte på kontrolindgreb af videregående karakter.

Den indledende certifikatkontrol af skibe i havn udføres af Søfartsstyrelsen, som er et civilt baseret skibstilsyn uden egentlig politimyndighed. Certifikatkontrollen vil ske som led i Søfartsstyrelsens almindelige stikprøvevise havnestatskontrol af udenlandske skibe i dansk havn.

Iværksættelse af videregående kontrolforanstaltninger efter SOLAS konventionen over for skibe i havn forudsætter, at skibet ikke kan forevise gyldigt certifikat, eller at der er "klare grunde" til at antage, at skibet ikke lever op til SOLAS kravene. Sådanne "klare grunde" vil foreligge, hvis Søfartsstyrelsens personale i forbindelse med certifikatkontrollen konstaterer en sikkerhedsmæssig risiko i forhold til skibet, mandskab og passagerer om bord og/eller havnen og dennes omgivelser, eksempelvis hvis skibet ikke kan dokumentere at have afholdt de pligtmæssige sikkerhedsøvelser, at den ansvarlige sikkerhedsofficer ikke har foretaget pligtmæssige inspektioner af skibets sikkerhedsforanstaltninger m.v.

I sådanne tilfælde vil der kunne være anledning til at træffe administrative eller korrigerende forholdsregler, eksempelvis tage kontakt til skibets flagstats-administration, eller efter omstændighederne til at iværksætte videregående kontrolforanstaltninger.

I de tilfælde, hvor Søfartsstyrelsen eller andre vurderer, at der kan være risiko for terrorhandlinger, bør politiet og efter omstændighederne PET kontaktes. Det vil bero på en konkret vurdering, om der i det enkelte tilfælde kan være en sådan risiko for terrorhandlinger, at politiet skal underrettes.

2.2.6 Kommunikation og information

Søfartsstyrelsen vil varetage opgaven med at tilsende IMO opdaterede informationer, når der foretages ændringer af danske procedurer m.v. I henhold til nærmere aftale vil det være op til hver enkelt berørt myndighed at informere Søfartsstyrelsen om relevante ændringer. Informationerne vil i øvrigt være tilgængelige på Søfartsstyrelsens hjemmeside på Internettet samt på hjemmesiden www.helcom.dk.

2.2.7 Anerkendte sikringsorganisationer (klassifikationselskaber)

Søfartsstyrelsen vil varetage opgaven med at autorisere anerkendte sikringsorganisationer til at udstede internationale sikringscertifikater. Autorisation vil ske i henhold til gældende regler for autorisation af klassifikationselskaber. I Danmark vil der formentlig blive

tale om et sammenfald med de etablerede klassifikationselskaber på søfartsområdet, som Søfartsstyrelsen allerede har autoriseret som anerkendte organisationer. Søfartsstyrelsen vil iværksætte auditering og stikprøvekontrol af de anerkendte sikringsorganisationer.

2.3 IMO reglerne og forholdet til grundlovens § 19

SOLAS konventionens ændringsprocedure indebærer, at konventionsændringerne og ISPS koden kan træde i kraft, uden at ratifikation er nødvendig. IMO's medlemslande, herunder Danmark, skal inden den 31. december 2003 meddele IMO's generalsekretær, hvis de ikke kan acceptere SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden. I det omfang dette sker, er disse lande ikke juridisk forpligtet af reglerne.

I medfør af grundlovens § 19 giver Folketinget med lovforslagets vedtagelse samtykke til, at regeringen undlader at gøre indsigelse over for IMO og dermed accepterer SOLAS konventionsændringerne samt ISPS koden i deres helhed. I det lovforslag om ændring af havneloven, som trafikministeren fremsætter i indeværende folketingssamling med henblik på at gennemføre IMO reglerne om maritim sikring på havneområdet, indgår tilsvarende bemærkninger om indhentelse af Folketingets samtykke.

2.4 ILO konventionen om søfarendes identitetsdokumenter

Et af de spørgsmål, som blev anset for vigtigt i forbindelse med IMO's arbejde vedrørende maritim sikring, var identifikation af søfarende. Dette spørgsmål hører under ILO's kompetence. I konsekvens heraf og som følge af, at søfarende deltager direkte i den internationale varetransport, herunder af farlige stoffer, våben m.v., og passagertransport, og at de har adgang til alle områder af havnene, også områder med begrænset adgang, har ILO gennemført en revision af den eksisterende konvention nr. 108 af 1958 om nationale identitetsdokumenter for søfolk og vedtaget en ny konvention.

Danmark har ratificeret den eksisterende ILO konvention nr. 108. Identitetsbeviser efter konventionen udstedes i dag af Søfartsstyrelsen som søfartsbøger. Søfartsbogen tjener dels som identifikationsbevis for den søfarende, dels som bevis for tjenesteforholdet om bord. Det følger af ILO konvention nr. 22 om søfolks forhyringskontrakt af 1926, at den søfarende skal have et sådant bevis. Danmark har gennemført denne del af konventionen, dog uden formelt at ratificere.

ILO konvention nr. 185 af 2003 om søfarendes identitetsdokumenter skærper kravene i forbindelse

F. t. l. vedr. sikkerhed til søs og sømandsloven

med udstedelse af identitetsbeviser. Konventionen indebærer, at de søfarendes identitetsbeviser, der udstedes efter ansøgning fra den enkelte søfarende, skal forsynes med biometriske data (fingeraftryk). Fingeraftrykket gengives som en kode på beviset, således at det ikke ud fra beviset er muligt at genskabe fingeraftrykket. Standarden for gengivelse af fingeraftryk er endnu ikke fastlagt, men dette forventes at ske inden for kort tid. Danmark vil følge den standard, som ILO fastsætter. Træffer ILO, som følge af den internationale udvikling af standarder for pas, beslutning om benyttelse af andre biometriske data, vil de danske identitetsbeviser blive udformet i overensstemmelse hermed.

Konventionen indeholder kvalitetskrav til de procedurer m.v., som skal følges i forbindelse med udstedelsen af identitetsbeviserne. Heri indgår bl.a. krav om, at der skal etableres procedurer, som sikrer ansøgerens identitet og status som søfarende, samt at der ikke udstedes mere end et identitetsbevis til hver ansøger. Konventionen indeholder også krav om, at der skal være etableret procedurer til verifikation af, at den pågældende søfarende ikke udgør en sikkerhedsrisiko. Der er endvidere krav om, at de udstedende myndigheder skal vedligeholde en database over udstedte og tilbagekaldte identitetsbeviser, der alene anvendes til verificering af søfarendes identitetsbeviser, samt etablering af en døgnbetjent enhed, som kan behandle forespørgsler fra andre lande om ægtheden og gyldigheden af beviserne. Det er overladt til national afgørelse, om der skal kræves betaling for udstedelse af identitetsbeviser.

Den fysiske udstedelse af identitetsbeviserne og førelsen af registeret vil ske i Søfartsstyrelsens regi. Andre myndigheder, herunder Politiets Efterretningstjeneste (verifikation af sikkerhedsrisiko) og politiet (pas-udstedende myndighed, verifikation af identitetsoplysninger), vil imidlertid også have opgaver i forbindelse med udstedelsen af de nye identitetsbeviser. De nye identitetsbeviser vil berøre en række forskellige offentlige myndigheder. Den nærmere rollefordeling ligger endnu ikke fast i detaljer, men vil blive drøftet med de involverede myndigheder.

Konventionen indeholder endvidere bestemmelser vedrørende søfarendes adgang til landlov og ind- og udrejse i forbindelse med på- og afmønstringer. Umiddelbart går disse bestemmelser ikke videre end den praksis, der allerede i dag er i Danmark. Disse bestemmelser berører imidlertid ikke af nærværende lovforslag og vedrører i øvrigt forhold, som henhører under udlændingelovgivningen.

De nye krav i ILO konvention nr. 185 af 2003 om søfarendes identitetsdokumenter foreslås gennemført ved at indsætte en bestemmelse i sømandsloven § 64 b, jf. lovbekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995 med senere ændringer, hvorefter økonomi- og erhvervsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om udstedelse og brug af de nye særlige identitetsbeviser for søfarende. Der lægges ikke med lovforslaget op til egentlig ratifikation af konventionen.

De eksisterende søfartsbøger vil fortsat kunne tjene som beviser til de søfarende for tjenesteforholdet, men beviskravet vil kunne opfyldes på en mere enkel måde end ved søfartsbøgerne. Der vil blive optaget forhandling med erhvervets parter om, hvorledes beviskravet mest hensigtsmæssigt gennemføres, idet det efter en umiddelbar vurdering ikke skønnes hensigtsmæssigt at fastholde et krav om brug af en autoriseret søfartsbog, når denne ikke længere tjener som identitetsbevis.

2.5 Gennemførelse af EU-regler om tilbageholdelse af skibe

Lovforslaget etablerer hjemmel til at gennemføre den 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 (overvågningsdirektivet), som vedrører nedlæggelse af forbud imod, at skibe forlader en havn som følge af ugunstige vejrforhold. Udmøntningen vil ske administrativt ved udstedelse af en bekendtgørelse. Direktivets øvrige bestemmelser er enten omfattet af eksisterende hjemmelsbestemmelser i lov om sikkerhed til søs eller henhører under andre myndigheder, f.eks. Miljøministeriet og Forsvarsministeriet. Direktivets sigte er at højne søsikkerheden samt at forebygge forurening fra skibe. Direktivet er en fortsættelse og udvidelse af et gældende direktiv om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods.

Det er skibsførerens ansvar løbende at vurdere, hvornår vejrforholdene eller søens tilstand er af en sådan karakter, at der er sandsynlighed for, at der er en så alvorlig risiko for skibet, sikkerheden for menneskeliv til søs eller forurening af hav- og kystområder, at skibet bør forblive i havn. Endvidere er vejrsituationen i Danmark kun sjældent af en karakter som beskrevet i artikel 18. Adgangen til at forbyde skibe at forlade havnene som følge af ugunstige vejrforhold forventes derfor også kun sjældent anvendt i praksis i Danmark.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner

Gennemførelsen af SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden forventes at have økonomiske og administrative konsekvenser for Søfartsstyrelsen. Styrelsens udgifter i forbindelse med maritim sikring vil imidlertid i et vist omfang blive dækket via reglerne om betaling for syn af skibe, som allerede gælder i henhold til lov om sikkerhed til søs.

Det forventes, at Søfartsstyrelsen skal sikringscertificere ca. 20 danske lastskibe. Sikringscertificeringen af de øvrige danske lastskibe forventes håndteret af de anerkendte sikringsorganisationer. Søfartsstyrelsen vil endvidere skulle sikringscertificere ca. 20 passagerskibe, hvortil eventuelt kommer et antal udenlandske passagerskibe i rute på dansk havn, hvortil der i givet fald vil være knyttet en bilateral aftale med andre stater.

Det vurderes, at godkendelse af en sikringsplan tager 1-2 dage. Hertil kommer én dag til verifikation om bord i skibet samt ressourcer til rejse- og ventetid, hvilket i særlig grad kan være byrdefuldt for skibe, der sejler i oversøisk fart. Passagerskibene må forventes at tage noget mere tid på grund af indgåelsen af de bilaterale aftaler.

Baseret på et gennemsnit på 3,5 dage per skib for en sikringscertificering andrager den samlede udgift ca. 1 mio. kr., som vil være brugerfinansieret, herunder Søfartsstyrelsens samlede synsvirksomhed i forbindelse med godkendelse under de særlige bilaterale aftaler. Hertil kommer ikke brugerfinansierede udgifter svarende til ca. ½ årsværk til havnestatskontrol af udenlandske skibe i dansk havn. I tilfælde, hvor PET vurderer, at der må antages at være f.eks. en generelt forhøjet eller en overhængende risiko for terrorangreb, vil det som omtalt under afsnit 2.2.2 formelt være Søfartsstyrelsen, som træffer beslutning om ændring af sikringsniveau. Dette indebærer, at Søfartsstyrelsen skal etablere en døgnbaseret ordning med rådighedsvagter, der kan håndtere opgaven med i givet fald at træffe sådanne beslutninger. Det skønnes, at der hertil skal anvendes 1½ årsværk. Lovforslaget vil derfor medføre et merforbrug i Søfartsstyrelsen svarende til 2 årsværk, hvilket vil sige 1,3 mio. kr. inklusive overhead, heraf 0,8 mio. kr. lønsom, som afholdes inden for Søfartsstyrelsens økonomiske ramme.

Hertil kommer udgifter i forbindelse med bl.a. fastlæggelse af sikringsniveau, kontrolopgaver, informationsopgaver (meddelelse til IMO/stater/skibe f.eks. om sikringsniveau), som berører Justitsministeriets og Forsvarsministeriets områder. Det forventes, at udgifter i 2004 kan afholdes inden for Forsvarsministe-

riets eksisterende økonomiske ramme. Det samlede ressourceforbrug forventes afklaret i forbindelse med overvejelserne omkring forsvarsforlig fra 2005. PET's og politiets udgifter afholdes inden for Justitsministeriets nuværende økonomiske ramme.

Den del af forslaget, som vedrører udstedelse af søfarendes identitetsbeviser, vil medføre statslige udgifter bl.a. til gennemførelse af den skærpede kontrol af ansøgninger, anskaffelse af særligt udstyr til fremstilling af identifikationsbeviserne, til oprettelse af det nye register samt bemanning af den døgnbetjente enhed til besvarelse af forespørgsler fra andre lande. Størrelsen af disse udgifter er endnu ikke endeligt opgjort. Der er derfor ikke taget stilling til, hvorvidt disse udgifter helt eller delvist skal dækkes via brugerbetaling. Da der i dag opkræves betaling for udstedelsen af søfartsbøger, er det imidlertid fundet rimeligt at skabe mulighed for at tage betaling for det nye bevis, herunder administrationen af den nye ordning. Rettlejlighederne om indførelse af nye brugerbetalingsordninger vil blive iagttaget.

Forslaget om etablering af hjemmel til at kunne nedlægge forbud imod, at skibe forlader en havn som følge af ugunstige vejrforhold indebærer ikke umiddelbart administrative eller økonomiske konsekvenser for stat, amtskommuner eller kommuner.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden vil generelt stille store administrative og ressourcemæssige krav til rederier og skibe. På den anden side vil der være betydelige negative erhvervsøkonomiske konsekvenser forbundet med ikke at gennemføre IMO reglerne i rette tid. Skibe fra lande, som ikke har accepteret eller ikke lever op til reglerne, må forventes at blive udelukket fra international sejlads. Dansk skibsfart har stort set hele sin indtjening i international sejlads og vil ikke kunne operere internationalt, hvis reglerne om maritim sikring ikke gennemføres i Danmark. For rederiernes konkurrencemuligheder under dansk flag er det derfor afgørende, at Danmark rettidigt skaber rammerne for, at skibsfarten fremover kan operere internationalt.

IMO reglerne er primært udviklet efter amerikansk ønske, men alle i den maritime sektor vil være nødt til at indstille sig på at imødegå risikoen for terror. Ensidede amerikanske krav kombineret med ensidige krav i andre dele af verden ville påføre dansk skibsfart endnu større byrder. En fælles, international tilgang, der i videst muligt omfang stiller alle konkurrencemæssigt lige, har derfor været at foretrække. Fra dansk side har

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 forenklede 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 forslagens 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-

råd, Hotel-, Restaurant- og Turisterhvervets Arbejdsgiverforening, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for

mindre Skibe, Sammenslutningen af Danske Havne, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel, Søfartens Arbejds miljøråd, Søfartens Ledere og Sømændenes Forbund i Danmark.

8. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/ merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Det forventes, at Forsvarsministeriets udgifter i 2004 kan afholdes inden for den eksisterende økonomiske ramme. Det samlede ressourceforbrug forventes afklaret i forbindelse med overvejelserne omkring forsvarsforlig fra 2005. Lovforslaget vil medføre et merforbrug i Søfartsstyrelsen svarende til 2 årsværk, som afholdes inden for Søfartsstyrelsens økonomiske ramme.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Der vil være betydelige negative erhvervsøkonomiske konsekvenser forbundet med at undlade rettidig gennemførelse SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden. Dansk skibsfart vil ikke kunne operere internationalt, hvis reglerne om maritim sikring ikke gennemføres.	Rederierne skønnes at ville få etableringsudgifter i størrelsesordenen 300.000 kr. pr. skib samt løbende årlige omkostninger i størrelsesordenen 50.000 kr. pr. skib. Hertil kommer udgifter til etablering af rederiorganisationen i størrelsesordenen 50.000-75.000 kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Se ovenfor.	Økonomi- og Erhvervsministeriets Fokuspanel har vurderet, at der i sammenligning med administrative konsekvenser af andre lovforslag og bekendtgørelser må forventes store administrative byrder.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 6.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det nødvendige hjemmelsgrundlag for at gennemføre SOLAS konventionsændringerne og ISPS koden foreslås etableret ved at indsætte en ny § 3, nr. 4, i lov om sikkerhed til søs.

Lov om sikkerhed til søs er udformet som en rammelov, der indeholder hovedprincipper og -formål, mens de detaljerede regler, f.eks. tekniske regler om

skibes bygning og udstyr m.v. og forholdsregler for sejladsen, er henskudt til administrativ fastsættelse. Dette skal ses i lyset af, at loven i vidt omfang anvendes til at gennemføre internationalt vedtagne regler, og at dette sker i tæt samarbejde med erhvervets parter. Dette giver mulighed for smidig tilpasning af nye krav på området, som måtte følge af den tekniske udvikling eller af internationale forskrifter.

Lovens § 3 indeholder en række bemyndigelser til økonomi- og erhvervsministeren. Bestemmelsen indledes med en generel bemyndigelse til økonomi- og erhvervsministeren til i overensstemmelse med lovens

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 bemærkningers 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 bemærkningers afsnit 2.5.

Til nr. 3

Som nævnt under de almindelige bemærkningers 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

straffebestemmelser som følge af en EU forordning, kan fastsættes straf af bøde eller fængsel i indtil 1 år. Bestemmelsens nuværende 2. pkt., hvorefter det som følge af en række skærpende omstændigheder vil kunne fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som nævnt i bestemmelsens stk. 1, vil kunne finde tilsvarende anvendelse på forhold omfattet af EU forordninger. Sådanne skærpende omstændigheder kan bl.a. være, at der tidligere er afgivet forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold, eller at der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 6.

Til § 2

Til nr. 1

Bestemmelsen skaber hjemmelsgrundlaget til at udstede identitetsbeviser for søfarende, som lever op til kravene i ILO konvention nr. 185 af 2003 om søfarende identitetsdokumenter. Der lægges som tidligere nævnt ikke med lovforslaget op til egentlig ratifikation af forslaget.

Identitetsbeviserne udstedes efter anmodning fra den enkelte søfarende. Identitetsbeviserne er gyldig rejselegitimation for indrejse i og udrejse af Danmark i forbindelse med dokumentation for påmønstring på eller afmønstring fra et skib i dansk eller udenlandsk havn.

Konventionen fastlægger en række standarder for procedurerne i forbindelse med bevisernes udstedelse og deres registrering og udformningen af beviserne, ligesom det sikres, at der efterfølgende kan ske verifikation af udstedte beviser.

Konventionen indeholder en ændringsprocedure, som muliggør en smidig tilpasning af disse krav, således at dette kan ske efter en forudgående høring af en særlig maritim komité, der er en trepartskomité bestående af repræsentanter fra de søfarende og redere samt de ratificerende lande. Et ratificerende land har mulighed for at fravælge en given ændring inden for en kort frist eller angive et senere nationalt ikrafttrædelsestidspunkt for denne. Det følger bl.a. af konventionen, at de bevisudstedende lande skal foretage uafhængige evalueringer af deres administration af systemerne til udstedelse af beviser mindst hvert femte år, og at rapporter herom skal forelægges ILO, der udarbejder en såkaldt hvidliste over stater, som fuldt ud opfylder konventionen.

De nærmere regler til sikring af, at bevisudstedelsen sker under iagttagelse af de krav, som følger af konventionen, vil blive fastsat efter forhandling med de øvrige involverede myndigheder og med inddragelse af søfartserhvervets parter, der ligeledes vil blive hørt om fastsættelsen af betalingen for beviset. Gebyret for udstedelse af legitimationsbeviserne skal i øvrigt fastsættes i overensstemmelse med Finansministeriets bestemmelser om priskalkulation ved gebyrberegning.

Efter den foreslåede bestemmelse skal der kunne fastsættes regler om afvisning af begæring om udstedelse af et identitetsbevis eller inddragelse af et allerede udstedt bevis, såfremt den pågældende skønnes at udgøre en sikkerhedsrisiko. I de administrative regler, der udstedes i medfør af denne bemyndigelse, vil der blive fastsat en pligt for Søfartsstyrelsen til at indbringe en afgørelse om afvisning eller inddragelse af et identitetsbevis for domstolene i det omfang, den søfarende anmoder herom.

Bestemmelsen viderefører endvidere de søfarendes ret til at modtage dokumentation for tjenesteforholdet – krav, der hidtil implicit har fulgt af bestemmelserne vedrørende søfartsbøger. Det vil blive drøftet med søfartserhvervet, om dokumentationskravet fortsat skal opfyldes ved brug af og påtegning af søfartsbøger, eller om der skal indføres en mere forenklet dokumentation. Bestemmelsen viderefører ligeledes de hidtidige bestemmelser om besætningskemaer, som anvendes som led i mønstringskontrollen.

Den nye ILO konvention indeholder en bestemmelse om, at identitetsbeviserne skal forblive i den søfarendes varetægt til enhver tid, undtagen når det er i skibsførerens forvaring med den søfarendes skriftlige samtykke. Den hidtidige bestemmelse om overgivelse af søfartsbogen til skibsføreren vil blive erstattet af administrativt fastsatte regler i overensstemmelse hermed.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.

Til § 3

Det foreslås, at lovens ikrafttrædelse fastsættes til den 1. januar 2004, for så vidt angår ændringerne til lov om sikkerhed til søs. Da det endnu ikke er afklaret, i hvilket omfang søfarende i andre lande vil blive mødt med krav om identitetsbeviser, som lever op til bestemmelserne i den nye ILO konvention nr. 185 af 2003 om søfarendes identitetsdokumenter, foreslås det, at det overlades til økonomi- og erhvervsministeren at fastsætte tidspunktet for ikrafttræden af ændringerne til sømandsloven.

Til § 4

Bestemmelsen fastslår, at ændringsloven ikke gælder for Færøerne og Grønland, men at dennes bestemmelser ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Med virkning fra den 1. januar 2002 er de områder inden for lov om sikkerhed til søs, som administreres af økonomi- og erhvervsministeren, overført som færøsk særanliggende. Overførelsen indebærer, at hjemmestyret har overtaget den lovgivende og administrative myndighed på området, og at færøske skibe, hvilket vil sige skibe, som er registreret i de færøske skibsregistre, herefter er undergivet hjemmestyrets lovgiv-

ning om sikkerhed til søs. Da sømandslovens område endvidere er reguleret ved færøsk lovgivning, vil ændringsloven ikke skulle sættes i kraft for Færøerne.

Lov om sikkerhed til søs er ved kongelig anordning sat i kraft for Grønland med virkning fra den 1. juli 2001. Efter sømandslovens § 77 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger. Dette er ikke sket, men en del af de forhold, som er omfattet af sømandsloven, er reguleret ved grønlandske regler. Spørgsmålet om ikraftsættelse af ændringsloven vil blive forelagt for de grønlandske myndigheder.

Lovforslaget sammenholdt med gældende love

Gældende formulering

§ 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om skibes bygning, udstyr og drift, herunder om,

- 1) hvornår og efter hvilke retningslinjer et skib skal synes, eftersyn, godkendelse og afprøvning af materiel, krav, der skal stilles til skibes stabilitet, lastelinjer og dybgangsmærker, og rederens og skibsførerens pligter i forbindelse hermed,
- 2) hvilke love, forskrifter, certifikater og skibsbøger, herunder skibsplaner i forbindelse med forebyggelse af forurening fra skibe, samt tilsynsbøger der skal være om bord, og om autorisation, indretning og førelse af bøgerne, samt om, hvilke opslag der skal være anbragt om bord,
- 3) skibsjournaler i forbindelse med forebyggelse af forurening, herunder om autorisation af journalerne og ansvaret for disses førelse og opbevaring, samt om kontrollen hermed,
- 4) hjælpemidler og materialer, om disses indretning og mærkning, anvendelse, vedligeholdelse og pasning, om sikkerhedsarbejdet, om arbejdsgiverens pligter i forbindelse med de søfarendes arbejds- og levevilkår om bord, herunder de sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold, hvorunder arbejde om bord, som ikke er omfattet af lov om arbejdsmiljø, skal udføres,
- 5) skibets sikkerheds-, brand- og redningstjeneste, sundhedsforholdene og renligheden om bord, sygdomsbehandlingernes sundhedsuddannelse, arbejdsmedicinske undersøgelser, udgifternes afholdelse i forbindelse hermed, samt arbejdsgiverens og arbejdstagerens pligter i denne forbindelse,
- 6) ansvarsområdet for skibsofficerer og andre om bord, der har ledende stillinger,

Lovforslaget

§ 1

I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002, foretages følgende ændringer:

1. I § 3 indsættes efter nr. 3 som nyt nummer:
»4) maritim sikring med sigte på at forebygge terrorhandlinger m.v. mod skibe,«.
- Nr. 4-9 bliver herefter nr. 5-10.

Gældende formulering

- 7) forebyggelse mod at få blindpassagerer om bord samt behandlingen af blindpassagerer om bord,
- 8) mærkning, lastning, transport og losning af farligt gods og anden ladning, der kræver særlige foranstaltninger af hensyn til skibets og menneskelivs sikkerhed og beskyttelse af havet mod forurening, herunder om terminaloperatørers kvalitetsstyringssystemer for lastning og losning af bulkskibe, og
- 9) transport af levende dyr.

§ 14. Er det som følge af fejl eller mangler ved skrog, maskineri, sikkerhedsudstyr, placering af ballast og ladning, bemanning eller af andre grunde forbundet med fare for ombordværendes sikkerhed eller sundhed eller fare for forurening af havet at lade et skib gå til søs eller fortsætte sejladsen, kan Søfartsstyrelsen tilbageholde skibet.

Stk. 2. Søfartsstyrelsen kan endvidere tilbageholde et skib, hvis skibet mangler foreskrevne certifikater, dokumenter eller udstyr, eller dette er fejlbehæftet. Ligeledes kan Søfartsstyrelsen tilbageholde et skib, såfremt rederen, føreren eller den, der handler på disses vegne, lægger Søfartsstyrelsen hindringer i vejen for en forsvarlig udøvelse af dens pligter.

Stk. 3. Afgørelsen om skibets tilbageholdelse skal snarest muligt meddeles føreren eller rederen med oplysning om grunden til tilbageholdelsen og om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted. Søfartsstyrelsen kan betinge frigivelsen af et skib af, at udstederen af skibets certifikater har kontrolleret og bekræftet, at certificeringen kan opretholdes.

Stk. 4. Søfartsstyrelsen kan foranledige, at der træffes forholdsregler til at hindre skibets afgang. I udlandet kan afgørelsen om tilbageholdelse anmeldes til den stedlige danske repræsentation, der efter anmodning fra Søfartsstyrelsen kan foranledige, at der træffes forholdsregler til at hindre skibets afgang.

§ 32. ...

Stk. 2. ...

Stk. 3. ...

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

Lovforslaget

2. I § 14 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om udstedelse af forbud mod, at et skib forlader en havn på grund af ugunstige vejrforhold.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 4 og 5.

4. I § 32, *stk. 4*, indsættes efter 1. pkt.:

»I sådanne forskrifter kan der fastsættes tilsvarende straf for overtrædelse af regler fastsat i Det Europæiske Fællesskabs forordninger om forhold omfattet af loven.«

Gældende formulering

§ 64 b. Søfartsstyrelsen kan af rederen eller skibsføreren kræve de oplysninger om skibet og de ansatte om bord, som er nødvendige af hensyn til mønstringskontrollen. Søfartsstyrelsen er endvidere berettiget til at foretage de undersøgelser, som er nødvendige af hensyn til kontrollen.

Stk. 2. Erhvervsministeren fastsætter regler om udstedelsen og brugen af søfartsbøger og besætningsskemaer. Erhvervsministeren fastsætter tilige regler for betaling for søfartsbøger.

Stk. 3. Søfartsbogen overgives ved påmønstringen til skibsføreren og opbevares af ham, så længe tjenesten varer. I søfartsbogen må ikke gøres nogen bemærkning om sømandens forhold i tjenesten eller om nogen ham overgået straf.

Lovforslaget

§ 2

I sømandsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 766 af 19. september 1995, som ændret senest ved lov nr. 277 af 8. maj 2002, foretages følgende ændringer:

1. § 64 b, stk. 2 og 3, ophæves og i stedet indsættes:

»Stk. 2. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler om beviser for på- og afmønstring og besætningsskemaer samt regler om udstedelse, brug og registrering af identitetsbeviser til søfarende, herunder om afvisning af begæring om udstedelse af et identitetsbevis eller inddragelse af et allerede udstedt bevis, såfremt den pågældendes skønnes at udgøre en sikkerhedsrisiko. Ministeren fastsætter endvidere regler om betaling for udstedelse af sådanne beviser m.v.«

Til lovforslag nr. L 49. Skriftlig fremsættelse (5. november 2003)

Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om sikkerhed til søs og sømandsloven (Forebyggelse af terror-handlinger m.v. mod skibe og hjemmel til at gennemføre EU-regler om tilbageholdelse af skibe)
(Lovforslag nr. L 49).

I lyset af begivenhederne den 11. september 2001 vedtog FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) i december 2002 ændringer af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs af 1974 samt en ny international kode for sikring af skibe og havne. Lovforslaget etablerer hjemmel til administrativt at gennemføre konventionsændringerne og koden, som træder i kraft internationalt den 1. juli 2004.

Med lovforslagets vedtagelse giver Folketinget efter grundlovens § 19 samtykke til, at regeringen over for IMO accepterer konventionsændringerne og koden, hvilket skal ske senest den 31. december 2003.

Lovforslaget etablerer endvidere hjemmel til at fastsætte straffebestemmelser for overtrædelse af bestemmelser i De Europæiske Fællesskabers forordninger om forhold omfattet af loven. Bestemmelsen sigter i første række på en kommende forordning om maritim sikring.

I tilknytning til arbejdet i IMO har den årlige arbejdskonference i Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) vedtaget ILO konvention nr. 185 af 2003 om søfarendes identitetsdokumenter. Den nye konvention sigter på at skabe forbedrede identitetsdokumenter for søfarende af hensyn til maritim sikring. Lovforslaget etablerer hjemmel til, at der til danske søfarende kan udstedes identitetsbeviser, som lever op til konventionens krav. Der lægges ikke op til egentlig ratifikation af ILO konvention nr. 185.

Endelig etablerer lovforslaget hjemmel til, at der kan fastsættes regler om nedlæggelse af forbud mod, at skibe forlader havn ved ugunstige vejrforhold. Reglerne er en følge af 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. Direktivet skal være gennemført senest den 5. februar 2004.

Lovforslaget har økonomiske og administrative konsekvenser for staten og for rederierhvervet af nogen betydning. Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser, men indeholder EU-retlige aspekter.

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Folketingets velvillige behandling.