

SØFARTSSTYRELSEN

Journalnr. 5310-2

12. august 1991/ASS/PC

**Notat
om
syn på udenlandske skibe**

Anvendelsesområdet for lov om skibes sikkerhed m.v. er angivet i lovens § 1, og det fremgår af § 1, stk. 2, at Industriministeren kan fastsætte regler om, at loven og de i medfør af denne udstedte forskrifter helt eller delvis skal bringes til anvendelse på udenlandske skibe i dansk havn eller på dansk søterritorium. Det kan i den forbindelse nævnes, at det fremgår af bemærkningerne til §1, stk. 2, i lov om skibes sikkerhed, at der ved lovens anvendelse i det hele skal tages hensyn til de begrænsninger, som Danmarks forpligtelser over for andre stater måtte medføre.

Industriministeren har udnyttet denne beføjelse ved udstedelse af bekendtgørelse nr. 475 af 11. oktober 1983 om anvendelse af lov om skibes sikkerhed m.v. på udenlandske skibe, der generelt sætter lov om skibes sikkerhed samt de i medfør af loven udstedte forskrifter i kraft for sådanne udenlandske skibe.

Bekendtgørelsen afløser anordning nr. 163 af 29. marts 1951 samt bekendtgørelse nr. 394 af 17. november 1952, der indeholdt specificerede regler for, hvorledes kontrollen med udenlandske skibe, der anløb danske havne eller søterritorium, skulle udøves med hensyntagen til de internationale søfartskonventioner. I medfør af 1952-bekendtgørelsen havde det daværende skibstilsyn ret til at gå om bord i et fremmed skib og forlange skibets dokumenter forevist. 1983-bekendtgørelsen tilsigter efter forarbejderne ingen realitetsændring heri. Således var det ikke hensigten, at nationale danske regler i tillæg til de konventionsmæssige krav - bortset fra særlige tilfælde - skulle håndhæves over for udenlandske skibe, der opfylder de i deres hjemland gældende krav.

Det er rimeligt og forsvarligt at antage, at et skib hjemmehørende i en stat, der har ratificeret de almindeligt anerkendte søsikkerhedskonventioner, jfr. ndf., er i besiddelse af gyldige certifikater. Bestemmelsen i 1983-bekendtgørelsen § 1 stk. 2 administreres derfor på den måde, at det ved stikprøvekontrol undersøges, om skibets standard også svarer til det i certifikaterne angivne, hvilket er helt på linie med international praksis.

Hensigten med bekendtgørelsen er alene at skabe hjemmel for i påkommende tilfælde - eksempelvis i forbindelse med havnestatskontrol i henhold til Paris-Memorandum'et - at foretage kontrol af anløbende udenlandske skibe. En generel anvendelse af lov om skibes sikkerhed samt de i medfør heraf udstedte forskrifter er utilsigtet og ville være overordentligt uhensigtsmæssig. Eksempelvis ville det betyde, at Styrelsen i medfør af bekendtgørelse nr. 463 af 29. juli 1988 om syn og certifikater skulle foretage et komplet syn på ethvert udenlandsk skib, der anløber dansk havn og kræve dansk godkendt udstyr i disse skibe. Hertil bemærkes, at skønsmæssigt 3000 individuelle udenlandske skibe årligt anløber dansk havn.

Søfartsstyrelsens synsvirksomhed vedrørende udenlandske skibe følger samme praksis som andre lande, der har tiltrådt de internationale konventioner, herunder konventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS 74/78). Er et skib således hjemmehørende i et land, der har tiltrådt de internationale konventioner, og fremlægges der gyldige certifikater i henhold til disse, vil Søfartsstyrelsens kontrol angående de forhold, som certifikaterne omhandler, normalt indskrænke sig til en konstatering af om forholdene i det væsentlige svarer til certifikaternes angivelser. Tilsvarende påses, at øvrige forpligtelser, som er pålagt efter internationale regler, er opfyldt, såsom afholdelse af båd- og brandøvelser og beredskabstræning.

Efter den almindelige folkeret er det flagstatens opgave at sikre, at skibe, der fører dens flag, er såvel teknisk som operativt forsvarlige. Derimod er havnestaten ikke ansvarlig for anløbende udenlandske skibes standard, men havnestatskontrol er med fordel indført som supplement til flagstatskontrollen.

IMOs konventioner indeholder således en afgrænsning mellem flagstatens forpligtelser og havnestatens rettigheder. Afgørende i disse konventioner er, at havnestaten har ret - men ikke pligt - til at kontrollere, at et skib og dets besætning har de i konventionerne nævnte certifikater. Kun såfremt der er åbenbare grunde ("clear grounds") til at antage, at skib og besætning ikke svarer til certifikaterne, kan det underkastes et mere detaljeret syn af havnestaten.

For blandt andet at sikre, at konventionernes havnestatsbestemmelser anvendes på en ensartet måde, både med hensyn til synenes form og antal, vedtoges i 1981 Paris-Memorandumet, som forpligter 14 europæiske søfartsadministrationer til ved stikprøvekontrol at føre tilsyn med, at de internationale søsikkerhedsinstrumenter overholdes. Paris-Memorandumet indebærer en stærkere og systematiseret kontrol, end det er almindeligt internationalt. Der er siden løbende sket en skærpelse af havnestatskontrollen.

Foranlediget af branden på "SCANDINAVIAN STAR" har Søfartsstyrelsen udstedt teknisk forskrift nr. 5 af 4. maj 1990 om kontrol af udenlandske passagerskibe. Forskriften bestemmer, at udenlandske passagerskibe inden de sættes i fast rutefart mellem danske havne eller mellem danske og udenlandske havne skal godkendes af Søfartsstyrelsen. Ved synene i forbindelse hermed, stiller Søfartsstyrelsen tillige krav til skibenes operative beredskab.

Søfartsstyrelsen er herved opmærksom på, at en sådan forhåndsgodkendelse af udenlandske skibe af nogle lande vil blive opfattet som konventionsstridig.