
Vejledning om andre staters havnestatskontrol af danske skibe¹

Danske skibe skal have en høj sikkerhedsmæssig standard og opfylde alle relevante nationale og internationale bestemmelser. Der har i 2002 været en beklagelig stigning i antallet af tilbageholdelser af danske skibe i udenlandsk havn. Denne udvikling skal vendes såvel af hensyn til sikkerheden som Danmarks omdømme som kvalitetsflagstat. Sigtet med denne vejledning er at bidrage til en udvikling, hvor antallet af danske skibe, som bliver tilbageholdt ved havnestatskontrol, minimeres og fastholdes på et lavt niveau. Søfartsstyrelsen har gennemgået årsagerne til samtlige tilbageholdelser af danske skibe ved havnestatskontrol i årene 1998 til 2002. Det fremgår af materialet, at de skibe, der tilbageholdes, i langt de fleste tilfælde er mindre og ældre tørlastskibe. Begrundelsen for hovedparten af tilbageholdelserne er fejl eller mangler inden for de problemområder, der er oplistet nedenfor. Med henblik på at få antallet af tilbageholdelser reduceret anbefaler Søfartsstyrelsen, at man er særligt opmærksom på disse områder. **Problemområder, der oftest har medført tilbageholdelse:**

- Skibets certifikater.
- Skibets bemanning og besætningens sønæringsbeviser og certifikater.
- Redningsmidler: Udsætningsarrangementer til redningsbåde og MOB-både, udstyr i bådene, udsætningslejdere, redningsflåder, hydrostatisk udløser, radartranspondere, nødraketter, MOB-bøjer og lys til redningskranse.
- Brandslukning: Nødbrandpumpe, brandslukningsudstyr, hurtiglukkere til brændstoftanke, brandspjæld, branddetektorer og fastinstallerede brandslukningssystemer i maskinrum. Rum med brandslukningsudstyr eller CO₂-anlæg, der ikke er tilgængelige.
- Søkort og nautiske publikationer.
- Olie/vandseparatorudstyr (oily water separator).
- Skibets konstruktion (tæring, revne eller hul): Tanke, skrog, skotter og spanter. Luftrør og ventilatorer på dækket. Lukkeanordninger på luger og udvendige døre.
- Stabilitetsoplysninger.
- Renholdelse af maskinrummet.
- Radioudstyr. EPIRB batterier.
- Opslag om arbejds- og vagtperioder og registrering af hvileperioder.
- SMS/ISM.

Skibsfører og rederi kan mindske risikoen for at blive tilbageholdt ved:

- Regelmæssigt at kontrollere de problemområder, der er nævnt på ovennævnte liste, og som minimum gennemgå listen ved overleveringen, når en ny skibsfører, maskinchef eller overstyrmand mønstrer om bord,
- at have system i skibets certifikater og besætningens sønæringsbeviser, så disse kan fremlægges i god orden ved havnestatskontrol,
- kontrol af skibets redningsmidler og brandslukningsudstyr og i den forbindelse at benytte ajourførte checklister, som kan fremlægges ved havnestatskontrol,
- at have alle nødvendige søkort og nautiske publikationer samt orden i søkortene og et system til rettelsen af disse, som kan fremlægges ved havnestatskontrol og
- at rederiet konsekvent bakker skibsledelsen op, når forskriftsmæssige mangler skal afhjælpes.

Såfremt der på rejsen opstår skader som følge af uheld, skal man informere havnestaten, klassifikationsselskabet og Søfartsstyrelsen om dette inden ankomst til havn for at undgå tilbageholdelse. Et skibs fører eller reder har i Europa ret til at klage til havnestatsmyndigheden over en afgørelse om tilbageholdelse, som havnestatsmyndigheden har truffet, men en klage suspenderer ikke tilbageholdelsen. Havnestatsmyndigheden skal give skibsføreren oplysning om retten til at klage. Information om tilbageholdelse af et skib rapporteres af havnestatsmyndigheden til flagstaten og klassifikationsselskabet samt til en fælles database i den pågældende region, som f.eks. Europa og Canada (Paris MOU). Når skibet først har været tilbageholdt en gang, kan det forventes, at det fremover ofte vil blive underkastet grundige inspektioner ved havnestatskontrol. **Søfartsstyrelsens opfølgning** Når et dansk skib bliver tilbageholdt ved havnestatskontrol, vil Søfartsstyrelsen efter en konkret vurdering afgøre, om skibet efterfølgende skal underkastes et gennemgribende syn af Søfartsstyrelsen. Ved afgørelsen vil følgende særligt blive taget i betragtning:

- Har skibet tidligere været tilbageholdt?
- Har rederiets skibe tidligere været tilbageholdt?
- Er baggrunden for tilbageholdelsen nævnt på ovennævnte liste med problemområder?

Konstaterer Søfartsstyrelsen ved syn alvorlige fejl og mangler, som er en overtrædelse af gældende lovgivning, kan det medføre, at Søfartsstyrelsen anmelder forholdet til politiet med henblik på, at der eventuelt rejses tiltale mod reder eller skibsfører. Information om tilbageholdelser bliver offentliggjort på Søfartsstyrelsens hjemmeside med oplysninger om skibet samt begrundelsen for tilbageholdelsen. Bestemmelser om havnestatskontrol i Europa fremgår af *Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 9 af 28. november 2002 om havnestatskontrol af skibsfart*. Denne tekniske forskrift gennemfører *Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995* med senere ændringer. Disse bestemmelser baserer sig på internationale bestemmelser, som er publiceret i IMO Resolution A.787 (19) med senere ændringer, "Procedures for Port State Control". IMO Resolutionen danner ligeledes grundlaget for de aftaler, der er indgået i andre regioner, som f.eks. Asien-Stillehavet, Indiske Ocean, Middelhavet, Sydamerika mv. Såfremt man har spørgsmål i forbindelse med havnestatskontrol, kan henvendelse ske til Søfartsstyrelsen, Vermundsgade 38 C, DK-2100 København Ø, tlf. + 45 39 17 44 00 eller til csa@dma.dk.

Noter:

¹Inklusiv rettelse fra 26. september 2003 (MED 6/2003)