

Forslag

til

Lov om ændringer i lov om tilsyn med skibe.

Fremsat den 22. januar 1965 af handelsministeren.

§ 1.

I lov nr. 117 af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe som ændret ved lov nr. 157 af 27. maj 1964 foretages følgende ændringer:

1. I § 1, *stk. 1*, ændres ordene „registreringspligtigt dansk skib“ til „dansk skib på 20 tons eller derover“, og i *stk. 2* ændres ordene „skibe, der ikke er registreringspligtige“, til „skibe under 20 tons“.

2. § 4, *pkt. 11*, affattes således:

„11. Skibet skal være forsynet med de af hensyn til sikkerheden til søs fornødne radioanlæg.

Skib på 1.600 tons eller derover i international fart skal være forsynet med radiotelegrafanlæg.

Skib på 300 tons eller derover, men under 1.600 tons, i international fart skal være forsynet med radiotelefonanlæg, for så vidt skibet ikke er udstyret med forskriftsmæssigt radiotelegrafanlæg.“

3. § 4, *pkt. 15-17*, affattes således:

„15. Skib under 500 tons skal have redningsflåder, der kan optage alle ombordværende. For skib over 50 tons kan det foreskrives, at det desuden skal være forsynet med både, og i hvilken udstrækning sådanne både skal være redningsbåde.

Skib på 500 tons eller derover skal på hver side have redningsbåde, der kan optage alle ombordværende, og skal desuden medføre redningsflåder, der kan optage halvdelen af de ombordværende.

16. Bådene og flåderne skal være anbragt således, at de let og hurtigt kan sættes i vandet.

17. Der skal om bord findes et rednings-
Handelsmin. j. nr. 700-1-63.

bælte for hver ombordværende person samt et nærmere foreskrevet antal redningskranse.“

4. I § 5, *pkt. 1*, indføjes efter „Ethvert passagerskib“ ordene „skal af statens skibstilsyn være godkendt til passagerbefordring og“.

5. I § 5 indføjes som nyt *pkt. 2*:

„2. Skib i indenrigs fart, for hvilket det størst tilladte passagerantal er fastsat til 500 eller derover, samt skib i international fart skal være forsynet med radiotelegrafanlæg.

Skib i indenrigs fart, for hvilket det største passagerantal er fastsat til 50 eller derover, men under 500, og som ikke er forsynet med forskriftsmæssigt radiotelegrafanlæg, skal være forsynet med radiotelefonanlæg. For skib, hvis største passagerantal er fastsat til under 50, i fart uden for havneområder og andre stærkt begrænsede farvande kan direktøren for statens skibstilsyn bestemme, at skibet skal være forsynet med radiotelefonanlæg.“

6. I § 5, *punkterne 3 og 4*, som bliver *punkterne 4 og 5*, ændres „dækspassager“, „dækspassagerer“ og „dækspassagererne“ til henholdsvis „passager“, „passagerer“ og „passagererne“.

7. § 6, *stk. 2*, affattes således:

„*Stk. 2*. Lovens bestemmelser kan af direktøren for statens skibstilsyn fraviges med hensyn til

- 1) skibe af særlig bygning, af særligt materiale eller med særligt maskineri,
- 2) skibe bestemt for særlige formål eller særlig fart,

- 3) skibe, der lejlighedsvis anvendes til befording af fiskere og andre til fiskeriet knyttede personer mellem Færøerne og Grønland, og
- 4) skibe, som ikke har selvstændigt fremdrivningsmiddel.“

8. § 8, stk. 2, affattes således:

„Stk. 2. For skib, der indkøbes fra udlandet, kan direktøren for statens skibstilsyn kun undtagelsesvis tilstå afvigelser fra de almindelige regler.“

9. I § 10, stk. 1, ændres ordene „uden for indskrænket fart“ til „vest for linien Lindesnæs-Textel“, og som nyt stk. 2 indføjes:

„Stk. 2. For andre skibe kan ministeren foreskrive, at de skal være forsynet med lastelinie mærker og med fribordscertifikat.“

10. § 10, stk. 2, der bliver stk. 3, affattes således:

„Stk. 3. Handelsministeren kan fravige bestemmelsen i stk. 1 såvel for enkelte tilfælde som i almindelighed for fart i visse bestemte farvande.“

11. I § 11 indføjes som nyt stk. 2:

„Stk. 2. Intet skib må nedlastes dybere end angivet ved dets lastelinie mærker.“

12. I § 12 indsættes som nyt stk. 1:

„Stk. 1. Til beskyttelse af personer, der er beskæftiget ved arbejde om bord, der ikke omfattes af lov om almindelig arbejderbeskyttelse, kan handelsministeren ved siden af de i medfør af § 4, pkt. 12, jfr. § 6, udfærdigede forskrifter fastsætte, hvilke krav der skal stilles til det ved sådant arbejde benyttede materiel, til betjeningen deraf og med hensyn til de sikkerhedsmæssige forhold, hvorunder arbejdet udføres“.

13. § 19, stk. 2, affattes således:

„Stk. 2. Handelsministeren fastsætter endvidere bestemmelser om udførelse af tilsyn med danske skibe uden for riget.“

14. I § 20, stk. 1, erstattes ordene „eller fremmed skib i dansk havn eller på dansk søterritorium“ med „skib og ethvert fremmed skib, jfr. § 3,“.

15. I § 24, stk. 4, ændres „ministerens“ til „direktørens“.

16. I § 25 indsættes som nyt stk. efter stk. 2:

„Stk. 3. Intet skib må uden tilladelse fra direktøren for statens skibstilsyn benyttes til fart uden for det skibet tildelte fartsområde eller til befording af flere passagerer end i dets farts-certifikat angivet.“

17. I § 25. indsættes som stk. 4:

„Stk. 4. For skib ombygget eller bygget for dansk regning i udlandet, og over hvilket statens skibstilsyn ikke har afholdt hovedsyn, kan udstedes farts-certifikat på grundlag af synsrapporter, optaget af dertil af direktøren bemyndigede personer. Farts-certifikatets gyldighed udløber ved skibets første anløb af dansk havn.“

18. I § 25, stk. 3, der bliver stk. 5, ændres ordene „anskaffet eller ombygget“ til „indkøbt“ og „et år“ til „48 måneder“.

19. I § 26 indsættes som nyt stk. efter stk. 1:

„Stk. 2. Direktøren for statens skibstilsyn kan til enhver tid lade et skib underkaste kontrolsyn.“

20. I § 26, stk. 3, som bliver stk. 4, ændres „ministeren“ til „direktøren“.

21. § 28, stk. 3, affattes således:

„Stk. 3. Et certifikat eller et midlertidigt dokument, der træder i dettes sted, skal på forlangende tilbageleveres til myndighederne, når nyt certifikat udleveres, eller certifikatet annulleres.“

22. I § 29 indsættes som nyt stk. efter stk. 2:

„Stk. 3. Ministeren kan fastsætte regler for prøver og mærkning af de skibet tilhørende laste- og lossemidler med tilbehør og for udstedelse af dertil svarende certifikater eller bevisligheder“.

23. I § 37 ændres ordene „rigsdagens finansudvalg“ til „finansudvalget“.

24. Til § 39, stk. 2, føjes som nyt punktum:

„Har et berammet syn ikke kunnet afholdes på grund af rederiets eller dettes befuldmægtigedes forhold, bæres de udgifter, som derved er påført skibstilsynet, af rederiet.“

25. I § 41 udgår pkt. 6, og pkt. 8 affattes således:

„7. Ved „international fart“ forstås fart mellem dansk og udenlandsk havn eller mellem to udenlandske havne. Fart til og fra Grønland og til og fra Færøerne lige- stilles med international fart.“

26. I § 42, stk. 2, udgår 2. punktum.

§ 2.

Denne lov træder i kraft den 1. april 1965, dog at bestemmelserne i § 1, numrene 2, 3 og 5, først træder i kraft den 26. maj 1965.

Bemærkninger til lovforslaget.

Ved 2. (sidste) behandling i mødet den 15. maj 1964 besluttede folketinget efter derom af handels- ministeren fremsat forslag at udtale sin tilslutning til Danmarks ratifikation af den internationale kon- vention om sikkerhed for menneskeliv på søen, 1960.

Fra den af handelsministeriet nedsatte kommis- sion vedrørende sikkerheden på søen har ministe- riet modtaget indstilling om sådanne ændringer i lov om tilsyn med skibe af 28. marts 1951, som kommissionen har fundet ønskelige, dels for at til- vejbringe en nøjere overensstemmelse mellem sik- kerhedskonventionens og dansk lovgivnings for- skrifter, dels for at ajourføre loven på en række andre punkter, hvor der efter den stedfundne ud- vikling har vist sig trang dertil.

Det hermed fremsatte lovforslag dækker i alt væsentligt kommissionens indstilling.

Til forslagets enkelte bestemmelser skal knyttes følgende bemærkninger:

Til § 1.

ad 1.

Ændringsforslaget er begrundet med, at kriteriet for, om et skib er undergivet statens skibstilsyn, bør udformes selvstændigt og ikke som i den gæl- dende lov bør sættes i relation til skibsregistrerings- lovens kriterier.

ad 2 og 5.

Ved folketingets behandling af forslag til den nu- gældende lov om tilsyn med skibe blev der givet udtryk for, at forslagets § 4, pkt. 11, om radio fandtes for summarisk, idet man principielt ønskede en specifikation i selve loven af, hvilke krav der kan stilles til skibes forsyning med radiotelegraf og radiotelefon alt afpasset efter skibsstørrelse, be- sejlingsformål o. l. I folketingets udvalgsbetænk- ning af 14. marts 1951 udtaltes det, at dette burde ske, når loven første gang kom til revision (se Rigs- dagstidende 1950-51, tillæg B. sp. 573). Nærvæ- rende forslag tilsigter at imødekomme de fremsatte ønsker.

ad 3.

For så vidt angår punkterne 15-17, er disse affat- tede i overensstemmelse med de i sikkerhedskon- ventionen af 1960 stillede krav.

ad 4.

Forslaget skyldes, at der undertiden ved rejsning af tiltale i konkrete sager angående ulovlig passa- gertransport i loven har været savnet et materielt forbud mod anvendelse af ikke-godkendte fartøjer til sådan transport.

ad 6.

Da der efter udviklingen i den søværts passager- befordring ikke er fundet anledning til at opret- holde sondringen mellem almindelige passagerer og dækspassagerer — hvilket sidste ifølge hidtidig definition i loven skal forstås som de passagerer, der er at henvise under ringeste betalingsklasse, se § 41, pkt. 6 — foreslås det at lade de eksisterende minimumskrav vedrørende passagerers bekvem- ligheder om bord gælde for alle passagerer.

ad 7.

Ændringsforslaget er begrundet med ønsket om at skabe en udtrykkelig hjemmel for tilladelser for lastskibe til lejlighedsvis at befordre fiskere mellem Færøerne og Grønland; i øvrigt er der foreslået en mere oversigtlig opstilling af stykkets indhold.

ad 9.

Fremfor at henvise til andre loves begrebsbestem- melser, jfr. herved nugældende lovs § 41, pkt. 8, er det fundet hensigtsmæssigt direkte i loven at fast- sætte det pågældende geografiske område. Hertil sigter ændringsforslaget til stk. 1.

På grundlag af indhøstede erfaringer er det fundet ønskeligt at skabe hjemmel for at kunne foreskrive, at ikke-passagerskibe, der sejler i indenrigs fart, skal være forsynet med lastelinjemærker. Hertil sigter forslaget til nyt stk. 2.

ad 11 og 16.

Forslagene er begrundet med tilsvarende betragtninger, som er anført til forslaget ad 4.

ad 12.

Erfaringerne viser, at der er behov for regler til beskyttelse af søfolkene under deres arbejde og færden ombord på skibet under rejsen eller under sådant laste- og lossearbejde, der ikke vil være omfattet af et kommende, med hjemmel i arbejderbeskyttelsesloven udfærdiget regulativ, fordi arbejdet falder uden for regulativets gyldighedsområde. Forslaget tilsigter at tilvejebringe fuldt tilstrækkelig hjemmel til at give fornødne regler af denne art.

ad 13.

Forslaget er alene af administrativ karakter, idet det ikke skønnes påkrævet at anvende formen kgl. anordning i et tilfælde som nærværende.

ad 14.

Forslaget går ud på at tydeliggøre, at skibstilsynet kan gå om bord i danske skibe for at afholde syn, også når skibet befinder sig i udenlandsk havn.

ad 17.

Det er i tilfælde som de i forslaget beskrevne blevet praksis, at direktoratet for statens skibstilsyn anmoder skibets fører og maskinchef om at udfylde de dem fra direktoratet tilsendte rapportskemaer, på grundlag af hvilke direktoratet da udsteder fartscertifikat for skibet med en nærmere angivet gyldighedsperiode. Konventionens udvej i kapitel I regl. 13 med at lade afholde syn ved en anden regerings foranstaltning kan ikke benyttes, for så vidt angår fartscertifikatet, der bevidner tilsynet med de nationale danske forskrifter udover konventionens. Forslaget tilsigter at tilvejebringe fuldt tilstrækkelig hjemmel for denne fremgangsmåde, der også skønnes at burde finde udtryk i selve loven under hensyn til, at sådanne tilfælde som følge af handelsflådens nuværende beskæftigelse og struktur ikke længere er så sjældent forekommende.

ad 18.

Den første del af forslaget er en følge af, at tilfældene af skibe, der er bygget (ombygget) i udlandet ved forslaget under nr. 17 er udskilt til et selvstændigt stykke (stk. 4).

Den anden del er — på samme måde som forslaget under nr. 17 — begrundet med, at skibe indkøbt i udlandet ofte ikke kommer til dansk havn inden for et år fra det midlertidige fartscertifikats udstedelsesdag, og da fartscertifikater i almindelig-

hed udstedes med fireårige synsperioder, har man fundet det naturligt at give de midlertidige fartscertifikater en gyldighed af længst 48 måneder.

ad 19.

Forslaget er begrundet med ønsket om, at direktøren for statens skibstilsyn i lighed med, hvad der er tilfældet for hovedsyn, jfr. § 24, stk. 4, har ret til til enhver tid at lade et skib underkaste kontrolsyn.

ad 21.

Forslaget erstatter den nugældende absolutte bestemmelse om, at udløbne certifikater skal tilbageleveres til myndighederne.

ad 22.

Forslaget er sammenhængende med forslaget under nr. 12.

ad 24.

Det er i praksis — særligt for så vidt angår mindre skibe — ikke ualmindeligt, at rederiet begærer afholdt syn over skibet, men at det således med skibstilsynet aftalte syn ikke kan gennemføres, enten fordi skibet ikke er i havn, eller fordi det henligger uden mandskab om bord. Forslaget tilsigter at modvirke denne uheldige praksis ved at holde muligheden åben for, at skibstilsynet efter almindelige regler kan kræve sine i en sådan anledning unødigt afholdte rejseudgifter m. v. erstattet.

ad 25.

Forslaget om at slette paragraffens pkt. 6 er sammenhængende med forslaget under nr. 6.

Efter at ved forslaget under nr. 9 begrebet „indskrænket fart“ er foreslået udtaget af lovens tekst til fordel for en direkte beskrivelse af det pågældende geografiske område, vil definitionen være at slette i lovens § 41. I stedet er indsat en definition af „international fart“, hvilket udtryk anvendes i § 4, pkt. 11, og § 5.

ad 26.

I overensstemmelse med nyere lovgivningspraksis foreslås det at lade bestemmelsen om, at rejsning af tiltale for overtrædelse af loven eller de i dens medfør udfærdigede forskrifter er betinget af handelsministeriets begæring, udgå.

Til § 2.

Bestemmelserne i lovforslagets § 1, numrene 2, 3 og 5, foreslås sat i kraft samtidig med ikrafttrædelsen af den i de indledende bemærkninger omtalte internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, nemlig den 26. maj 1965. I øvrigt er ændringsloven foreslået at træde i kraft den 1. april 1965.