

Lovforslag nr. L 72. Fremsat den 5. december 1979 af industriministeren

Forslag

til

Lov om skibes sikkerhed m.v.

Kapitel 1

Lovens område

§ 1. Loven omfatter danske skibe, bortset fra krigsskibe og troppetransportskibe.

Stk. 2. 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.

Kapitel 2

Bygnings-, udstyrs- og arbejdsforskrifter m.v.

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

Stk. 2. Skibet skal være forsynet med navigeringsmidler, maskinanlæg, radioanlæg, redningsmateriel, lægemidler samt brandsikrings- og brandslukningsmidler i et sådant omfang, at de ombordværende, skibet og ladningen er sikret bedst muligt.

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

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

Stk. 5. Industriministeren fastsætter nærmere regler om skibes bygning og udstyr

m.v. For skibe under 20 BRT kan der fastsættes lempeligere regler, der helt eller delvis fraviger bestemmelserne i stk. 2-4.

§ 3. Industriministeren fastsætter nærmere regler om de krav, der skal stilles til skibes stabilitet, og om lastelinjer og dybgangsmærker.

§ 4. Industriministeren fastsætter regler om, hvilke love, forskrifter, certifikater og skibsbøger, herunder tilsynsbøger, der skal være om bord, og om bøgernes autorisation, indretning og førelse samt om hvilke opslag, der skal være anbragt om bord.

§ 5. Til beskyttelse af personer, som er beskæftiget ved arbejde om bord, og som ikke omfattes af lov om arbejdsmiljø, fastsætter industriministeren regler om de ved sådant arbejde benyttede hjælpemidler og materialer, om disses indretning og mærkning, anvendelse, vedligeholdelse og pasning, og om sikkerhedsarbejdet samt de sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold, hvorunder arbejdet om bord skal udføres.

§ 6. Industriministeren fastsætter regler om brand- og redningstjenesten om bord og om eftersyn, godkendelse og prøve af materiel, hvoraf skibes og menneskelivs sikkerhed afhænger.

§ 7. Industriministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte regler om

1) mærkning, lastning, transport og losning af farligt gods,

2) lastning, transport og losning af anden ladning, der kræver særlige foranstaltninger af hensyn til skibets og menneskelivs sikkerhed og beskyttelse af havet mod forurening.

Stk. 2. Industriministeren kan endvidere fastsætte regler om transport af levende dyr.

§ 8. Industriministeren kan for skibe, hvis køl er lagt eller som er på tilsvarende konstruktionsstadium på det tidspunkt, hvor nye regler træder i kraft, fastsætte, at de nye regler ikke eller ikke i fuldt omfang skal finde anvendelse. Der skal herved tages rimeligt hensyn til beskyttelse af havet mod forurening, sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold samt skibets art og anvendelse.

Kapitel 3

Statens Skibstilsyn

§ 9. Industriministeren er øverste administrative myndighed i spørgsmål vedrørende denne lov, jfr. dog § 18, stk. 4.

§ 10. Statens Skibstilsyn ledes af en direktør.

§ 11. Statens Skibstilsyn har til opgave at

- 1) påse, at loven og de i medfør heraf fastsatte regler, påbud og forbud overholdes,
- 2) godkende skibets anvendelse, herunder det tilladte fartsområde og passagerantal, og i forbindelse hermed udstede de fornødne certifikater og anden dokumentation efter regler fastsat af industriministeren,
- 3) holde sig orienteret om den tekniske og sociale udvikling inden for områder, der vedrører skibstilsynets virksomhed, samt medvirke til sikkerheds- og sundhedsmæssige forbedringer af skibe og deres udstyr.

Stk. 2. Industriministeren kan bemyndige direktøren for Statens Skibstilsyn til at fastsætte tekniske forskrifter i henhold til loven. Disse forskrifter kundgøres i »Skibstilsynets Meddelelser«.

§ 12. Statens Skibstilsyn foretager følgende syn:

- 1) fuldstændigt syn af hele skibet (hovedsyn),
- 2) delvist eftersyn af skibet (kontrolsyn),

3) undersøgelse og opmåling til ansættelse af lastelinjer samt kontrol af forhold i forbindelse med fribord (fribordssyn).

Stk. 2. Industriministeren fastsætter regler for, hvornår og efter hvilke retningslinier et skib skal synes, og om rederens og skibsforerens pligter i forbindelse hermed.

§ 13. Statens Skibstilsyns medarbejdere har i forbindelse med varetagelse af deres hverv adgang til uden retskendelse at gå om bord i ethvert skib, der er omfattet af loven. Det gælder også skibe under bygning.

Stk. 2. Skibstilsynets medarbejdere skal ved udførelsen af hvervet drage omsorg for, at skibet ikke unødigt opholdes, eller arbejdet om bord unødigt vanskeliggøres.

Stk. 3. Skibstilsynets medarbejdere skal på forlangende forevise legitimation.

Stk. 4. Det påhviler skibets reder, fører og maskinchef såvel som enhver, der handler på deres vegne, at yde skibstilsynet al fornøden bistand ved dets undersøgelser og give enhver oplysning i forbindelse hermed.

§ 14. Politi, toldvæsen, arbejdstilsyn og havnemyndighed, som får kendskab til forhold, der strider mod denne lov eller regler fastsat i medfør af loven, skal i henhold til instruks udarbejdet af vedkommende myndighed underrette Statens Skibstilsyn herom.

Stk. 2. Industriministeren kan i øvrigt efter forhandling med den pågældende minister fastsætte regler om skibstilsynets samarbejde med andre offentlige myndigheder.

Stk. 3. En læge, der konstaterer eller får mistanke om, at en person har været udsat for skadelige påvirkninger i forbindelse med sit arbejde om bord på et skib, skal underrette arbejdstilsynet. Industriministeren kan efter forhandling med arbejdsministeren, indenrigsministeren og socialministeren fastsætte nærmere regler herom.

Stk. 4. Industriministeren kan fastsætte regler om pligt til anmeldelse af arbejdsulykker, forgiftningstilfælde, erhvervs sygdomme og andre forhold af sikkerheds- og sundhedsmæssig betydning.

§ 15. Statens Skibstilsyn kan påbyde, at forhold, der strider mod loven eller regler eller afgørelser i medfør af loven, skal bringes i orden straks eller inden en frist.

§ 16. 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 at lade skibet gå til søs eller fortsætte sejladsen, kan skibet tilbageholdes, medmindre fejlen eller manglen omgående udbedres.

Stk. 2. Et skib kan endvidere tilbageholdes, såfremt rederen, føreren eller den, der handler på deres vegne, lægger skibstilsynet hindringer i vejen for en forsvarlig udøvelse af dets pligter.

Stk. 3. Beslutningen om skibets tilbageholdelse skal snarest muligt meddeles føreren eller rederen skriftligt eller telegrafisk med oplysning om grunden til tilbageholdelsen og om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.

Stk. 4. Endvidere skal tilbageholdelsen, hvis skibet bliver indklareret, anmeldes til det stedlige toldvæsen og om fornødent til politi eller havnemyndighed. Der skal træffes de fornødne forholdsregler til at hindre skibets afgang. I udlandet skal tilbageholdelsen anmeldes til den stedlige danske repræsentation, der så vidt muligt foranlediger, at der træffes de fornødne forholdsregler til at hindre skibets afgang.

§ 17. Kun de medarbejdere under Statens Skibstilsyn, som er bemyndiget dertil, kan tilbageholde skibe, jfr. § 16, stk. 1 og 2.

Stk. 2. Havnefogder (havnemestre) kan dog på tilsvarende måde af skibstilsynet bemyndiges til foreløbigt at tilbageholde et skib.

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

Stk. 2. Industriministeren fastsætter nævnets forretningsorden.

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

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

§ 19. Industriministeren kan bemyndige klassifikationselskaber eller andre institutioner til i nærmere angivet omfang på Statens Skibstilsyns vegne og med ansvar over for dette at udføre tekniske undersøgelser og opmålinger, som kræves til foretagelse af de i medfør af § 12 foreskrevne syn, samt til at udstede certifikater i forbindelse hermed.

Kapitel 4

Betaling i forbindelse med afholdelse af syn

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

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

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

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

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

Kapitel 5

Skibstilsynsrådet

§ 22. Industriministeren nedsætter et skibstilsynsråd, der skal

1. rådgive industriministeriet og Statens Skibstilsyn i spørgsmål vedrørende skibstilsynets virksomhed,
2. følge den tekniske udvikling inden for skibstilsynets arbejdsområde og
3. fremsætte ønsker og forslag vedrørende lovgivningen om skibes sikkerhed m.v. og den dertil knyttede administration.

Stk. 2. Skibstilsynsrådet består af en af ministeren udnævnt formand samt i øvrigt af et af ministeren nærmere fastsat antal medlemmer omfattende repræsentanter for rederne, de søfarende og skibsværfterne. Ministeren kan udpege repræsentanter for andre erhverv som medlemmer.

Stk. 3. Rådets forretningsorden fastsættes af ministeren.

Kapitel 6

Almindelige pligter

§ 23. Rederen skal sørge for, at fejl eller mangler, som han bliver bekendt med, udbedres og skal påse, at skibet gennemgår de lovpligtige syn og er forsynet med gyldige certifikater. Rederen skal tillige sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler ham.

§ 24. Skibsføreren skal sørge for, at skibet er i sikkerheds- og sundhedsmæssig forsvarlig stand, og at arbejdet om bord kan tilrettelægges således, at det kan udføres sikkerheds- og sundhedssæstigt forsvarligt. Han skal tillige sørge for, at foreskrevne konstruktionsmæssige og tekniske indretninger til beskyttelse af havet mod forurening er i forsvarlig stand og kan benyttes efter formålet.

§ 25. Den, der leder arbejdet om bord, skal sørge for, at de ansatte er tilstrækkeligt beskyttet mod ulykkestilfælde og sundhedsfarlig påvirkning og skal ved instruktion og tilsyn sikre, at arbejdet udføres på forsvarlig måde under hensyn til ulykkes- og sundhedsrisikoen.

§ 26. De ansatte om bord skal medvirke til, at de foranstaltninger, der er truffet for at sikre mod ulykker eller skadelige påvirknin-

ger, virker efter deres hensigt.

§ 27. Det påhviler enhver ombordværende at respektere de sikkerhedsforanstaltninger, som træffes om bord af hensyn til skibets sødygtighed og de ombordværendes sikkerhed.

Kapitel 7

Straffebestemmelser

§ 28. Med bøde eller hæfte straffes den, der overtræder § 13, stk. 4, og §§ 23–27, samt den, der ikke efterkommer et påbud udstedt i henhold til § 15 eller et forbud mod sejlads i medfør af § 16, stk. 1 eller stk. 2. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde eller hæfte for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Stk. 2. Er overtrædelsen begået af et aktieselskab, anpartsselskab, andelsselskab eller lignende, kan bødeansvar pålægges virksomheden som sådan.

Kapitel 8

Ikrafttræden m.v.

§ 29. Loven træder i kraft den 1. juli 1980.

Stk. 2. Lov nr. 117 af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe, jfr. lovbekendtgørelse nr. 336 af 31. august 1965, ophæves. De i medfør af loven udstedte regler forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af denne lov.

Stk. 3. Certifikater og andre dokumenter udstedt i medfør af den i stk. 2 nævnte lov bevarer deres gyldighed indtil udløbet af den i dokumentet fastsatte frist.

Stk. 4. Loven gælder ikke for Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

1. Almindelige bemærkninger

Den foreslåede lov om skibes sikkerhed m.v. afløser lov nr. 117 af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe med senere ændringer. Loven er optrykt i lovbekendtgørelse nr. 336 af 31. august 1965 og senest ændret ved lov nr. 279 af 26. juni 1975.

Formålet med forslaget er bl.a. at gøre det muligt for Danmark at gennemføre den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL), 1973, som ændret ved en senere vedtaget protokol, som for visse deles vedkommende søges gennemført af miljøministeren ved forslag til lov om beskyttelse af havmiljøet.

Det til konventionens ikrafttræden nødvendige antal lande repræsenterende mere end 50 pct. af verdenstonnagen for handelsskibe har endnu ikke ratificeret konventionen. Dette kan imidlertid forventes at ville finde sted i nær fremtid, hvorefter konventionen vil træde i kraft efter 1 års forløb. MARPOL-konventionen vil blive offentliggjort på dansk som bilag til forslaget om lov om beskyttelse af havmiljøet.

Endvidere er det fundet hensigtsmæssigt at foreslå loven ændret på en række punkter, hvor udviklingen har gjort rationaliseringer hensigtsmæssige, således at det i højere grad end tidligere bliver lovens system at fungere som ramme for forskrifterne om skibes bygning og udstyr m.v., medens de tekniske detailforskrifter herom er hensluttet til administrativ fastsættelse. Således er de hidtidige detaljerede forskrifter om skibes bygning i den gældende lovs § 4 foreslået udeladt. Bestemmelsen herom vil med hjemmel i lovforslagets kapitel 2 for fremtiden findes i en ny bekendtgørelse om skibes bygning og udstyr (»hovedbekendtgørelsen«). Herved åbnes der mulighed for en smidigere tilpasning af de nye krav på området, der måtte følge af den tekniske udvikling eller af internationale forskrifter, som Danmark tilslutter sig, f.eks. den af Danmark ratificerede internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs (SOLAS), 1974.

I forhold til det gældende system kan det nævnes, at lovforslaget i princippet omfatter alle skibe, bortset fra krigsskibe og troppetransportskibe, medens udgangspunktet i den nuværende lovgivning er, at skibe under 20 BRT er undtaget fra de almindelige regler om tilsyn, medmindre andet er fastsat i den enkelte forskrift.

Lovforslaget gentager ikke den gældende § 2, stk. 2, hvorefter industriministeren kan bestemme, at for andre staten tilhørende skibe kan tilsynet udøves af den myndighed, under hvilken skibet henhører. Bestemmelsen førte til, at en række statsinstitutioner fik overdraget selv at fore tilsyn med deres skibe, men efter de pågældende institutioners eget ønske er tilsynet efterhånden overgået til Statens Skibstilsyn, således at nu kun DSB og Farvandsdirektoratet selv udøver det offentlige sikkerhedsmæssige og forureningsforebyggende tilsyn med de skibe, der henhører under disse myndigheder.

I lighed med, hvad der gælder inden for andre områder af sikkerhedsmæssig art, finder industriministeriet af principielle grunde, at rederitilsynet og det offentlige sikkerhedsmæssige og forureningsforebyggende tilsyn ikke bør udøves af samme myndighed. Samtidig vil man ved at overdrage det offentlige tilsyn med de skibe, der henhører under DSB og Farvandsdirektoratet, til Statens Skibstilsyn opnå en ensartet teknisk bedømmelse af alle skibes sikkerhedsmæssige og forureningsforebyggende konstruktion og udrustning med hensyn til den tekniske udvikling på området.

I overensstemmelse hermed overgår dette tilsyn til skibstilsynet, jfr. lovforslagets kapitel 3. DSB og Farvandsdirektoratet har erklæret sig enige i forslaget.

Der er dog ved den i lovforslagets § 29, stk. 2, foreslåede bestemmelse taget hensyn til, at overdragelsen af tilsynet med de skibe, der henhører under de to nævnte myndigheder, eventuelt kan ske over en nærmere aftalt periode.

Af rationaliseringsgrunde er bestemmelsen om udstedelse af nationale fartscertifikater foreslået udgået, jfr. herved den gældende lovs § 25, stk. 2.

idet de i fartscertifikatet indeholdte oplysninger for fremtiden foreslås indført i tilsynsbogen.

Som noget nyt er der i forslaget medtaget bestemmelser, der præciserer, hvor ansvaret for reglernes overholdelse skal placeres, jfr. forslaget kapitel 6, der vedrører fordelingen af ansvaret mellem skibets reder, skibsføreren samt de øvrige ombordværende.

De administrative og økonomiske konsekvenser

Som nævnt oven for foreslås afgiften for udstedelse og påtegning af fartscertifikatet, jfr. gældende lovs § 37, ophævet. Skibstilsynets indtægter fra fartscertifikatafgiften beløb sig i finansåret 1/4-31/12 1978 til 526.000 kr. Ligeledes foreslås det, at afgiften for foretagelse af syn af skibslanterner og skibsmagnetkompasser ophæves. Indtægten fra skibslanterne- og magnetkompasafgifterne beløb sig i finansåret 1/4-31/12 1978 til 71.000 kr.

Den oven for omtalte gennemførelse af MARPOL-konventionen samt overtagelsen af de syns-

forretninger, DSB og Farvandsdirektoratet udfører for de skibe, der henhører under disse organer, vil betyde en forøget arbejdsbyrde for personalet i Statens Skibstilsyn. Til gengæld vil lovforslaget medføre mindre udgifter især ved rationaliseringen i forbindelse med, at kravet om udstedelse af nationale fartscertifikater er foreslået udgået. Dertil kommer, at der i de sidste par år er sket en nedgang i antallet af danske skibe og i særdeleshed i nybygningsaktiviteten, hvilket har medført et fald i antallet af de lovpligtige syn. Lovforslagets gennemførelse vil således formentlig ikke totalt medføre merudgifter for staten.

DSB har over for handelsministeriet oplyst, at de to tilsynsopgaver med de skibe, der henhører under DSB, er så integreret, at overdragelsen af det sikkerhedsmæssige og forureningsforebyggende tilsyn til Statens Skibstilsyn ikke vil betyde nogen nævneværdig arbejdslettelse, og at DSB derfor ikke ser sig i stand til at afgive personale til Statens Skibstilsyn.

F.t.l. om skibes sikkerhed m.v.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Ligesom den gældende lov om tilsyn med skibe omfatter loven efter forslaget som udgangspunkt alene danske skibe. Undtaget fra loven, d.v.s. såvel lovens forskrifter som det i loven etablerede statslige tilsyn med skibe, er dog ligesom efter gældende lov krigsskibe og tropskibe. Som tropskibe betragtes skibe, der af regeringen eller efter regeringens bestemmelser eller med dens samtykke anvendes til tropskibe.

Medens udgangspunktet efter gældende lov er, at skibe under 20 BRT kun er omfattet af lovens forskrifter, såfremt det er fastsat i de enkelte forskrifter udstedt i medfør af loven, er det i forslaget lagt til grund, at loven og dens forskrifter også skal gælde for skibe under 20 BRT. Industriministeren kan dog i forskrifter udstedt i medfør af forslagets § 2 fastsætte lempeligere regler for skibe under 20 BRT, jfr. forslagets § 2, stk. 5.

Udtrykket »skib« er i gældende lovs § 41 defineret som »ethvert skib eller fartøj, herunder henregnet også uddybningsmaskiner, flydende kraner og lignende svømmende materiel«. I lov nr. 93 af 29. marts 1957 om skibsregistrering fastsættes det i § 2, stk. 3, at »pramme, lægtere, uddybningsmaskiner, flydekraner og lignende anses som skibe«. Disse formuleringer er ikke fundet tilstrækkeligt præcise, og det er derfor ikke fundet nødvendigt at medtage en sådan definition i nærværende forslag. Det er dog ikke hensigten at ændre den hidtil fulgte praksis ved fortolkningen af udtrykket »skib«. Opmærksomheden henledes endvidere på det igangværende arbejde med henblik på at fastsætte regler om faste og flydende olieplatforme m.v., der muligvis vil resultere i, at flydende platforme i et vist omfang holdes uden for denne lov.

Ad stk. 2. Bestemmelsen giver industriministeren hjemmel til at fastsætte, at loven også i givet omfang skal finde anvendelse på skibe under udenlandsk flag, der som nævnt ovenfor ikke umiddelbart vil være omfattet af loven. Loven kan dog kun finde anvendelse på udenlandske skibe,

såfremt de er i dansk havn eller på dansk soterritorium, og der skal i det hele tages hensyn til de begrænsninger, som Danmarks forpligtelser over for andre stater måtte medføre.

Begrænsningen af bestemmelsen til udenlandske skibe i dansk havn eller på dansk soterritorium svarer til den gældende lov. Forslaget går dog for så vidt videre end gældende lov, som det efter bestemmelsen skal være muligt for industriministeren at bringe loven til anvendelse på udenlandske skibe under sejlads gennem dansk soterritorium, medens det efter gældende lov er en betingelse, at vedkommende udenlandske skib ind- eller udskiber passagerer eller gods. Dette kriterium vil være for snævert i det omfang, Statens Skibstilsyn i samarbejde med miljøstyrelsen skal fore kontrol med forureningsrisikoen fra et skib, der sejler gennem danske farvande, jfr. herved forslagets § 2, stk. 1.

Til § 2

Ad stk. 1. Det følger af denne bestemmelse, at der ved udformningen af krav til skibes konstruktion som et hovedprincip skal tages hensyn til, at menneskeliv på søen er sikret på fuldt betryggende måde. Denne programerklæring genfindes i gældende lovs § 5, nr. 1, vedrørende passagerskibe, samt § 4, nr. 12, vedrørende forholdsregler til sikring mod ulykkestilfælde.

Kriteriet »egnet til det formål det til enhver tid er bestemt for« udtrykker, at kravene til et skib vil variere med skibets art og størrelse samt med skibets fartsområde. Ændring af et skibs fartsområde vil således kunne gores betinget af konstruktions- og/eller udstyrmæssige forbedringer.

Efter gældende lovs § 4, nr. 25, der blev indsat ved lov nr. 279 af 26. juni 1975 for at muliggøre en dansk ratifikation af konventionen om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet, skal der ved skibets konstruktion m.v. på rimelig måde tages mest muligt hensyn til beskyttelse af havet mod forurening ved udledning af olie, skadelige stoffer, klo-

akspildevand og affald. Efter forslaget skal der tages hensyn til beskyttelse af havet mod forurening. Denne bredere formulering vil muliggøre en dansk ratifikation af to i 1978 vedtagne protokoller til henholdsvis MARPOL- og SOLAS-konventionerne. Protokollerne vedrører krav om adskilte ballasttanke i tankskibe, crudeoil washing, inert gas m.v.

Ad stk. 2. Bestemmelsen vedrører krav, der alle i mere specificeret form genfindes i gældende lovs § 4 B-E og G samt § 5. Den nærmere specifikation af krav er udeladt i forslaget, da det ikke vil være muligt at finde en formulering, der kan tage hensyn til den internationale udvikling, der foregår på området, bl.a. gennem arbejdet i den mellemstatslige rådgivende sofartsorganisation, (IMCO).

Ad stk. 3. Bestemmelsen vedrørende skibets arbejdssteder og arbejdsrum er en omredigering af gældende lovs § 4, nr. 12, nr. 18 og nr. 20.

Specificerede krav til mandskabets opholdsrum findes i bekendtgørelse nr. 67 af 28. februar 1977 og bekendtgørelse nr. 258 af 17. juni 1975 om forskrifter mod støj i skibe. I international sammenhæng er opholdsrum regulerede i ILO-konventionen af 1949 om skibsmandskabets opholdsrum, der blev revideret ved ILO-konvention nr. 133 fra 1970.

Ad stk. 5. Som nævnt er der i forslaget lagt den systematik til grund, at man alene i selve loven vil have angivet de vigtigste principper, medens industriministeren efter forhandling med de berørte parter på grundlag af en bemyndigelse i loven udfærdiger de mere detaljerede regler på området. Ved udarbejdelsen af regler i medfør af bemyndigelsen i stk. 5 vil man gå ud fra de internationale konventioner, der findes på området, bl.a. de nævnte SOLAS- og MARPOL-konventioner. Hvor sikkerheds- og sundhedsmæssige årsager måtte tale herfor, vil der dog kunne blive tale om afvigelser fra disse regler. Således er det i dag fast praksis at man udstrækker anvendelsesområdet for konventionernes regler til også at gælde skibe, der alene sejler i national fart, samt skibe under den tonnagegrænse, som er den almindeligt forekommende i international sammenhæng, nemlig 500 BRT, ligesom der kan tænkes afvigelser fra konventionernes overgangsbestemmelser, jfr. herom bemærkningerne til § 8. Da de internationale konventioner udtrykker et kompromis, der skal opnå tilslutning fra det størst mulige antal stater, kan det endvidere tænkes, at der i visse tilfælde vil være et behov for en skærpelse i forhold til konventionernes regler. Den internationale konkurrencesituation vil dog

sætte grænser for, hvor langt man vil kunne gå i skærpende retning.

Endelig kan der tænkes at opstå behov for at regulere et forhold, der ikke er reguleret i international sammenhæng, jfr. eksempelvis bekendtgørelse nr. 358 af 24. juni 1977 om foranstaltninger til imodegældelse af den med industrifiskelaster forbundne sundhedsfare.

Som nævnt i bemærkningerne til § 1 gælder forslaget som udgangspunkt også skibe under 20 BRT. Når det i stk. 5 bestemmes, at der for skibe under 20 BRT kan fastsættes særlige regler, skyldes det, at kravene om navigeringsmidler, radioanlæg etc. i stk. 2 i et vist omfang ikke skal gælde for skibe under denne størrelse. Forslaget indeholder derimod ingen til gældende lovs § 6, stk. 2, svarende bestemmelse, hvorefter direktøren for Statens Skibstilsyn kan fravige lovens bestemmelser med hensyn til skibe af særlig bygning eller skibe, der er bestemt til særlige formål m.v., da de nævnte skibe er omfattet af de bredt formulerede principper, der er angivet i forslagets § 2.

Til § 3

Bestemmelsen erstatter gældende lovs § 4, nr. 9, samt §§ 9-11. Disse bestemmelser angiver hovedprincipperne vedrørende skibes stabilitet og lastelinier og suppleres af mere detaljerede regler i bekendtgørelse nr. 173 af 21. maj 1965 om forskrifter for skibes bygning og udstyr m.v. med senere ændringer, samt bekendtgørelse nr. 273 af 5. juli 1968 om lastelinjer. Disse bekendtgørelser bygger på de gældende internationale konventioner.

Til § 4

Bestemmelsen erstatter gældende lovs § 4, nr. 22-24.

I medfør af denne bestemmelse vil der blive fastsat regler om radiojournaler, deviationsbøger og tilsynsbøger samt regler om, hvilke internationale certifikater, der skal være om bord.

Specielt hvad angår tilsynsbøger bemærkes, at det er tanken, at oplysninger om skibets fartsområde og tilladte passagerantal skal indføres i tilsynsbogen, medens disse oplysninger efter gældende regler fremgår af fartscertifikatet, jfr. bemærkningerne til § 11, stk. 1.

Til § 5

Bestemmelsen erstatter gældende lovs § 12, stk. 1. Den persongruppe, der er omfattet af forslaget, er defineret som personer, der ikke omfattes af lov

om arbejdsmiljø. Det følger af lov nr. 681 af 23. december 1975 om arbejdsmiljø § 3, at loven kun gælder for søfart og fiskeri for så vidt angår lastning og losning samt værftsarbejde og arbejde, der må sidestilles hermed.

Medens forslagens §§ 2 og 3 vedrører sodygtigheden for skibet som sådan, skal der i medfør af § 5 udfærdiges regler, der vedrører sikkerheden under udførelse af arbejdet om bord.

Forslagets § 5 er videregående end gældende lovs § 12. Bestemmelsen giver således bemyndigelse til at udfærdige regler om de ved arbejdet, f.eks. ved vedligeholdelse af skibet, benyttede materialer. Der kan endvidere fastsættes regler om indretning og mærkning af de ved arbejdet benyttede hjælpemidler og materialer samt om anvendelse, vedligeholdelse og pasning. Da bestemmelsen vedrører sikkerheden omkring arbejdets udførelse, er det fundet rigtigst at medtage en bestemmelse i denne sammenhæng om sikkerhedsarbejdet, hvorved der tænkes på regler om sikkerhedsrepræsentanternes virksomhed samt, mere generelt, de ansattes medindflydelse og medansvar for, at arbejdet er sikkerheds- og sundhedsmæssigt i orden.

Gældende lovs § 12 giver handelsministeren bemyndigelse til at udarbejde regler om de sikkerhedsmæssige forhold, hvorunder arbejdet udføres. Denne bemyndigelse er gentaget i forslagens § 5, idet dog bemyndigelsen er udvidet til også at omfatte sundhedsmæssige forhold. Ved at sidestille sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold, således som det også gøres i lov om arbejdsmiljø, gives der udtryk for, at der er en glidende overgang mellem de rene sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold, hvorfor regler vedrørende beskyttelse af arbejdet ikke bør begrænses til at angå sikring mod egentlige ulykkestilfælde. Bemyndigelsen kan endvidere benyttes til fastsættelse af hviletidsregler for personer, der ikke er omfattet af sømandslovens hviletidsregel i § 57, stk. 1. Det vil typisk dreje sig om kiosk- og restaurationspersonalet, der er ansat af andre end rederen til at udføre arbejde om bord.

Til § 6

Bestemmelsen erstatter gældende lovs § 13, § 14 og § 29, stk. 3.

Udtrykket »sikkerhedstjenesten« efter gældende lovs § 13 er i forslaget ændret til regler om brand- og redningstjenesten. Der er dog alene tale om en redaktionel ændring.

Efter gældende lovs § 14 har skibets fører ansvaret for eftersyn og prøve af alt materiel, hvoraf

skibes og menneskelivs sikkerhed er afhængig, ligesom føreren skal sørge for, at der afholdes periodiske overelser med sådant materiel. Reglen om de periodiske overelser er ikke udtrykkeligt gentaget i forslaget, men må anses for indeholdt i udtrykket »redningstjenesten«. Efter gældende lovs § 29, stk. 3, kan handelsministeren fastsætte regler om prøver og mærkning af de skibet tilhørende laste- og lossemidler med tilbehør. En sådan regel er ikke direkte medtaget i forslaget, men må anses for at være omfattet af § 5 vedrørende regler om indretning og mærkning af hjælpemidler samt om eftersyn og prøve af alt materiel, hvoraf skibes og menneskelivs sikkerhed afhænger.

Til § 7

Medens forslagens § 5 bl.a. vedrører hjælpemidler og materialer, der benyttes ved arbejdet om bord i skibet, vedrører forslagens § 7 ladningen og de risici for de ombordværende, der kan være forbundet med ladningen. Bestemmelsen erstatter gældende lovs § 12, stk. 2, men er i forhold hertil udvidet til dels at omfatte alle former for farligt gods, jfr. den af IMCO udarbejdede International Maritime Dangerous Goods Code, dels til at vedrøre beskyttelse af havet mod forurening.

Regler om transport af stoffer og materialer i emballeret form m.v. forefindes også i § 21 i forslaget til lov om beskyttelse af havmiljøet, men da anvendelsesområdet for de to lovforslag ikke er identisk, foreslås det i begge lovforslag, at regler på dette område fastsættes efter forhandling mellem industriministeren og miljøministeren.

Til § 8

Forslaget svarer til gældende lovs § 8, hvorefter de til enhver tid gældende regler i princippet finder anvendelse på alle skibe uanset byggetidspunktet. Ligesom efter gældende lov kan industriministeren dog i forbindelse med udfærdigelse af regler vedrørende skibes bygning og udstyr m.v. fastsætte, at disse regler ikke eller ikke i fuldt omfang skal finde anvendelse på eksisterende skibe.

Medens industriministerens mulighed for at lempe kravene til eksisterende skibe efter gældende lov normalt er begrænset til skibe, der på tidspunktet for reglernes ikrafttræden var danske eller under bygning for dansk ejers regning, vil ministerens bemyndigelse til at fastsætte lempeligere krav til eksisterende skibe efter forslaget også gælde skibe, der efter reglernes ikrafttræden indkøbes fra udlandet. Efter gældende lovs § 8, stk. 2, skal skibe

indkøbt fra udlandet som altovervejende hovedregel behandles som nye skibe, jfr. formuleringen i gældende lovs § 8, stk. 2, hvorefter lempelse for sådanne skibe kun undtagelsesvis kan tilstås. Denne regel har haft visse utilsigtede konsekvenser, f.eks. i tilfælde hvor et ældre dansk skib er blevet solgt til udlandet, men hvor den danske sælger som følge af koberens betalingsvanskeligheder har måttet hjemtage skibet under dansk flag.

Ligesom efter gældende lov vil det efter forslaget være en betingelse for at undtage eksisterende skibe fra krav i nyere forskrifter, at det skønnes sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Betingelsen efter forslaget går dog videre end efter gældende lov, jfr. forslagets mere generelle henvisning til sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold, der modsvarer gældende lovs henvisning til sødygtighed, navigering og sikkerhed for menneskeliv.

Betingelsen for at udfærdige lempeligere regler for eksisterende skibe er endvidere skærpet ved bestemmelsen om, at der herved også skal tages hensyn til beskyttelse af havet mod forurening. I denne forbindelse henvises til den i bemærkningerne til § 2 omtalte protokol fra 1978 til MARPOL 1973. De i denne protokol opstillede regler om adskilte ballasttanke i tankskibe gælder også for eksisterende skibe.

Til kapitel 3

I dette kapitel er sammendraget bestemmelserne i gældende lovs 5. afsnit vedrørende Statens Skibstilsyn, 6. afsnit vedrørende synsforretninger og certifikater samt 7. afsnit vedrørende tilbageholdelse af skibe.

Til § 9

Det er fundet rigtigst, at det i loven præciseres, at industriministeren er den overste administrative myndighed i spørgsmål vedrørende denne lov. I overensstemmelse med almindelige forvaltningsretlige principper kan skibstilsynets afgørelser således indtages af industriministeren.

Henvisningen til § 18, stk. 4, medfører dog, at skibstilsynets afgørelser om tilbageholdelse af et skib ikke vil kunne indbringes for industriministeren, hvilket er i overensstemmelse med gældende lov. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til forslagets § 18.

Til § 10

Ad stk. 1. Bestemmelsen erstatter gældende lovs § 17 og § 19 samt til dels § 16.

Gældende lovs § 17 om ansættelsesforhold og aflønning m.v. af ansatte under Direktoratet for Statens Skibstilsyn er udeladt, da disse forhold reguleres ved tjenestemandsløvgivningen.

Efter gældende lovs § 19 fastsætter handelsministeren regler for forretningernes fordeling inden for skibstilsynet. Efter forslaget vil denne opgave kunne varetages selvstændigt af direktoren for skibstilsynet.

Til § 11

Ad nr. 1. Bestemmelsen erstatter delvis gældende lovs § 16. Der er i første række tale om en ændring af redaktionel karakter, idet det dog efter forslaget tillige er præciseret, at tilsynet også vedrører overholdelsen af udstedte påbud og forbud.

Ad nr. 2. Efter forslaget bortfalder det i gældende lovs § 25 omhandlede farts-certifikat. De heri indeholdte oplysninger om fartsområde og passagerantal findes for så vidt angår skibe, der er omfattet af SOLAS 1974, i de i medfør af konventionen udstedte internationale certifikater. For andre skibe vil oplysningerne nu blive indført i skibets tilsynsbog.

Ad nr. 3. I bemærkningerne til forslagets § 2 er det nævnt, at regler vedrørende tekniske krav m.v. som følge af den tekniske udvikling inden for skibsfartsområdet meget hurtigt vil forældes, og det er derfor ikke fundet hensigtsmæssigt at optage sådanne tekniske regler i lovtæksten. Det er endvidere fundet naturligt at pålægge skibstilsynet at holde sig orienteret om den tekniske udvikling og at medvirke til sikkerheds- og sundhedsmæssige forbedringer af skibe og deres udstyr. Når der i nr. 3 tillige henvises til den sociale udvikling inden for områder, der vedrører skibstilsynets virksomhed, tænkes der herved specielt på den udvikling inden for arbejdsmiljøet, som ikke er direkte knyttet til skibenes konstruktion og udstyr, bl.a. inden for sikkerhedsarbejdet og arbejdet med forskellige materialer om bord.

En væsentlig del af opgaven efter nr. 3 må løses gennem deltagelse i det internationale samarbejde bl.a. i IMCO og mellem de nordiske lande. Skibstilsynet har derimod inden for de eksisterende bevillingsmæssige rammer ikke i noget større omfang mulighed for selv gennem forsøg og prøver at finde frem til tekniske og sikkerhedsmæssige forbedringer.

Ad stk. 2. Efter gældende lov kan bindende regler i medfør af loven kun udfærdiges af handelsministeren. Som et supplement til de af handelsministeren udfærdigede bestemmelser udsteder

direktoren for skibstilsynet regler, der optages i »Skibstilsynets Meddelelser«. Disse regler er imidlertid først bindende, når skibstilsynet i det konkrete tilfælde udsteder et påbud eller et forbud i medfør af reglerne, jfr. herved gældende lovs § 42.

Efter forslaget kan industriministeren bemyndige direktoren til at udøve beføjelser, der er henlagt til ministeren. Bestemmelsen vil indebære en rationalisering af arbejdet med udstedelsen af mere detaljerede, ofte teknisk prægede forskrifter og tænkes bl.a. anvendt i forbindelse med gennemførelsen af SOLAS 1974. Sådanne regler vil som hidtil blive udformet efter forhandling med de berørte parter.

Til § 12

Bestemmelsen erstatter gældende lovs §§ 23, 24, 26 og 27.

Ad stk. 1. Ved udarbejdelsen af regler i henhold til bemyndigelsen i stk. 1 vil man følge de i SOLAS- og MARPOL-konventionerne med tilhørende protokoller fra 1978 indeholdte regler om synenes gennemførelse og synsterminer samt de i den internationale konvention om lastelinier indeholdte regler om syn af skibe med henblik på fastsættelsen af lastelinier. I reglerne vil der endvidere blive fastsat bestemmelser om pligten for rederen eller skibsføreren til rettidigt, d.v.s. inden udløbet af en synstermin, at anmelde skibet for skibstilsynet til foretagelse af de foreskrevne syn.

Ad stk. 2, nr. 1 og 2. Bestemmelserne gengiver gældende lovs § 23, nr. 1 og 2, med visse redaktionelle ændringer.

Om den nærmere gennemførelse af synsforretningerne bemærkes, at efter de gældende regler foretages hovedsyn af lastskibe her i landet af Statens Skibstilsyn. I udlandet foretages hovedsyn kun af Statens Skibstilsyn, såfremt rederen fremsætter anmodning herom og afholder de dermed forbundne rejseudgifter. I øvrigt foretages hovedsynet normalt af føreren og maskinchefen. For at gennemføre en mere rationel tilrettelæggelse af arbejdet og samtidig gøre kontrollen mere effektiv er det tanken at omlægge synsforretningerne, således at det første fuldstændige syn af nye og ombyggede skibe samt skibe, der indkøbes fra udlandet, altid foretages af skibstilsynet, uanset om synet finder sted i Danmark eller i udlandet. Hvis synet finder sted i udlandet, skal skibstilsynets rejseudgifter i forbindelse hermed da afholdes af rederen. Efterfølgende periodiske fuldstændige syn samt udrustningssyn foretages i klassede lastskibe af fører og maskinchef eller efter skibstilsynets

anvisning af vedkommende klassifikationselskab eller udenlandske myndighed. Det foreslås endvidere, at forerens og maskinchefens undersøgelser foretages på basis af et af skibstilsynet udarbejdet grundskema. Der foreslås for øjeblikket ingen ændringer i synsforretningerne vedrørende uklassede skibe og passagerskibe.

Den foreslåede omlægning af synsforretningerne, herunder udvidelser af antallet af lejlighedsvis (uanset) delvise syn, vil inden for skibstilsynets nuværende kapacitet medføre, at kontrollen med skibe under dansk flag, som aldrig kommer til dansk havn, vil styrkes. En forøgelse af skibstilsynets virksomhed uden for landets grænser vil dog medføre forøgede rejseomkostninger.

Til § 13

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 20. I stk. 1 er det i forhold til gældende lov præciseret, at bestemmelsen også gælder danske skibe uden for dansk havn eller søterritorium. Der er dog herved ikke sket nogen realitetsændring i forhold til gældende ret.

Bestemmelsen i stk. 3, hvorefter skibstilsynets medarbejdere på forlangende skal forevise legitimation, findes ikke i gældende lov.

Til § 14

Ad stk. 1. Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 21, stk. 1.

Ad stk. 2. Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 19, stk. 1. Der findes i dag regler vedrørende samarbejdet mellem skibstilsynet og arbejdstilsynet med hensyn til lastnings- og losningsarbejde, jfr. arbejdsministeriets cirkulære af 29. september 1977. De berørte parter vil i fornødent omfang blive inddraget i udformningen af sådanne regler.

Ad stk. 3. Bestemmelsen om, at en læge, der konstaterer eller får mistanke om, at en person har været udsat for skadelige påvirkninger i forbindelse med sit arbejde om bord på et skib, skal indberette dette til arbejdstilsynet, er ny. Industriministeren udsteder regler herom efter forhandling med socialministeren og arbejdsministeren. Formålet med bestemmelsen, som genfindes i lov nr. 681 af 23. december 1975 om arbejdsmiljø, er at give myndighederne det fornødne informationsgrundlag angående årsagerne til arbejdsskader om bord i skibe. En sådan bestemmelse synes hensigtsmæssig også for så vidt angår søfartsområdet, da de ansatte om bord i skibe i lige så høj grad som ansatte på landjorden er udsatte for erhvervsskader af

forskellig art, som kan tænkes først at vise sig efter relativ lang tid. Eksempelvis kan nævnes arbejds-skader, som er opstået i forbindelse med transport af kemikalier samt anvendelse af kemikalier i forbindelse med vedligeholdelsesarbejdet om bord i skibe. Ved udvidelsen af den obligatoriske lægeundersøgelsesordning for ansatte om bord i skibe, hvorefter nu også personer over 18 år skal undersøges regelmæssigt, vil der blive udpeget særlige læger til at udøve denne virksomhed, jfr. bekg. nr. 378 af 22. august 1979 om lægeundersøgelse af søfarende. Det vil i første række være disse læger, der vil have mulighed for at konstatere erhvervsskaders opståen, men efter formuleringen af bestemmelsen omfattes alle læger af pligten til at foretage anmeldelse.

Ad stk. 4. Denne bestemmelse, der ligeledes er ny, og som vil blive administreret efter forhandling med de berørte parter, har til formål af tilvejebringe tilstrækkeligt statistisk materiale over ulykkestilfælde m.v. Den eneste eksisterende opgørelse over ulykkestilfælde om bord i skibe udarbejdes af ulykkesforsikringsforbundet for dansk søfart på grundlag af anmeldelser i henhold til lov om arbejdsskadeforsikring. Denne opgørelse kan dog ikke anses for at være tilstrækkelig, da den kun medtager de tilfælde, der anmeldes på grund af ret til ydelser i henhold til lov om arbejdsskadeforsikring. Spørgsmålet om en fyldestgørende statistik har været rejst i forbindelse med den danske tiltrædelse af ILO-konvention nr. 134 om beskyttelse af søfarende mod erhvervsulykker, hvori der stilles krav om statistik.

Til § 15

Ad stk. 1. En udtrykkelig bestemmelse vedrørende skibstilsynets adgang til at udstede forbud eller påbud findes ikke i gældende lov.

Til § 16

Ad stk. 1. Bestemmelsen erstatter gældende lovs § 30.

I forbindelse med indsættelse af den ny bestemmelse om skibstilsynets adgang til at udstede forbud eller påbud er det fundet rigtigst, at det i stk. 1 præciseres, at tilbageholdelse ikke skal finde sted, såfremt fejlen eller manglen omgående udbedres.

Ad stk. 2. Bestemmelsen gengiver gældende lovs § 31, stk. 3.

Den i gældende lovs § 31, stk. 4, fastsatte bestemmelse, hvorefter skibstilsynet med samme virk-

ning som om skibet allerede var tilbageholdt, kan meddele skibets reder eller forer, at skibet agtes tilbageholdt, medmindre konstaterede mangler, der kan medføre skibets tilbageholdelse, afhjælpes, er udeladt, da bestemmelsen er unødvendig, jfr. bemærkningerne til stk. 1.

Ad stk. 3 og stk. 4. Bestemmelserne svarer med visse redaktionelle ændringer til gældende lovs § 31, stk. 1, 2., 3. og 4. pkt. Det præciseres i forhold til gældende lov, at anmeldelse om skibets tilbageholdelse i udlandet tillige skal ske til den stedlige danske repræsentation, der om nødvendigt i samarbejde med de lokale myndigheder skal søge at gennemføre de fornødne forholdsregler til at hindre skibets afgang. Det er fundet rigtigst at udvide bestemmelsen efter gældende lov på dette punkt for at sikre et effektivt tilsyn med danske skibe i udlandet.

Til § 17

Ad stk. 1. Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 31, stk. 1, 1. pkt.

Ad stk. 2. Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 31, stk. 2. I medfør af denne bestemmelse har handelsministeren bemyndiget havnefogder og havnemestre i de fleste større havne til at foretage en foreløbig tilbageholdelse af skibe.

Til § 18

Bestemmelsen erstatter gældende lovs §§ 32-36. Det er ikke fundet stemmende med moderne retsprincipper at opretholde overskibssynet i form af en administrativ domstol, hvis kendelser kan indbringes direkte for Højesteret.

Imidlertid skønnes der på grund af de betydelige økonomiske interesser, der er involveret, fortsat at være behov for et organ, som hurtigt kan tage stilling til klager over de af skibstilsynet foretagne tilbageholdelser af skibe, evt. efter besigtigelse. Det foreslås derfor, at der til afløsning af det nuværende overskibssyn oprettes et tilbageholdelsesnævn. Industriministeren udpeger formanden og efter forhandling med de berørte parter medlemmerne, der skal repræsentere den nødvendige tekniske og nautiske sagkundskab. Nævnets afgørelser vil efter forslaget ikke kunne indbringes for anden administrativ myndighed, men vil efter almindelige regler kunne indbringes for landsretten, i København So- og Handelsretten.

De nærmere regler for tilbageholdelsesnævnets virksomhed vil blive fastsat i nævnets forretningsorden.

Til § 19

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 29, stk. 1, idet det dog foreslås, at klassifikationselskaberne eller andre institutioner bemyndiges til også at udstede certifikater. I medfør af denne bestemmelse er der meddelt følgende klassifikationselskaber anerkendelse: American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping, Det Norske Veritas, Registro Italiano Navale samt Polski Rejestr Statkow. Ved »andre institutioner« tænkes der bl.a. på Svejsecentralen og Skibsteknisk Laboratorium.

Til § 20

Da der i forslaget som nævnt i de almindelige bemærkninger ikke er medtaget nogen til gældende lovs § 37 svarende bestemmelse om afgift i forbindelse med udstedelse m.v. af fartscertifikater, vil udgifterne ved en synsforretning, der foretages her i landet, som udgangspunkt være omkostningsfri for rederen.

For at undgå, at skibstilsynets budget belastes urimeligt, foreslås dog i forslaget § 20, stk. 2, en til den gældende lovs § 39 svarende bestemmelse opretholdt med den udvidelse, at også et værft kan blive pålagt at dække skibstilsynets omkostninger, såfremt det skyldes værftets forhold, at et aftalt syn ikke har kunnet afholdes.

I de senere år er værfter i stigende udstrækning gået over til at foretage en del af de tekniske prøver på tidspunkter, hvor det almindelige arbejde på værfterne er indstillet. Uanset at skibstilsynets forpligtelse til ikke unødigt at opholde skibe (forslagets § 13, stk. 2) ikke kan anses for at omfatte en forpligtelse til at udføre almindeligt synsarbejde på lørdage, søndage eller i øvrigt uden for normal arbejdstid, vil man som hidtil være indstillet på om muligt at efterkomme ønsker om sådanne syn. Det er dog fundet rimeligt, at den, der begærer synet, i sådanne tilfælde refunderer skibstilsynets ekstraomkostninger (natpenge, erstatning for mistede fridage m.v.), jfr. forslaget § 20, stk. 3.

Til § 21

Bestemmelsen erstatter gældende lovs § 40 og den i medfør heraf udstedte anordning nr. 280 af 12. juli 1966 om omkostninger ved synsforretninger i udlandet.

Efter de gældende regler skal rederen alene betale omkostninger ved synsforretninger i udlandet, såfremt han har anmodet om skibstilsynets medvirken ved sådanne synsforretninger.

Som nævnt i bemærkningerne til forslaget § 12 er det under overvejelse at omlægge synsforretningernes gennemførelse, således at skibstilsynet altid skal medvirke ved det første hovedsyn på skibet, uanset om det foregår i Danmark eller i udlandet. Skibstilsynets medvirken ved sådanne synsforretninger i udlandet vil således ikke være betinget af rederens anmodning herom, hvorfor det findes rimeligt, at det i selve lovteksten præciseres, at rederen bærer alle omkostninger i forbindelse med synsforretningens gennemførelse i udlandet. De udgifter, der her kommer på tale, er rejseomkostninger samt dagpenge efter de for statens tjenestemænd gældende almindelige regler samt direktoratets øvrige i sagens anledning foretagne udlæg til telegrammer m.v.

Efter bemyndigelsen i stk. 2. kan industriministeren fastsætte regler om, at de rejseomkostninger samt dagpenge, jfr. ovenfor, der er forbundet med udførelse af syn på udenlandske skibe samt syn i forbindelse med godkendelse af skibsudstyr eller af fartøjer, helt eller delvist skal udredes af den, der begærer synet afholdt. Der tænkes herved bl.a. på godkendelse af skibsudstyr og fartøjer til eksport.

Til § 22

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 16 A. Bestemmelsen om skibstilsynsrådets sammensætning er dog i forslaget givet en videre formulering end efter den gældende lov for at muliggøre optagelsen af andre interesserede parter i skibstilsynsrådet ud over de, der nu er repræsenteret.

Til kapitel 6

Den gældende lov indeholder ingen regler om fordeling af ansvaret for reglerens overholdelse mellem rederen, skibsføreren og det øvrige mandskab. Det har i en række situationer været uklart, hvorvidt ansvaret for overtrædelse af reglerne skulle placeres hos skibsføreren eller hos rederen. Dette forhold har en historisk forklaring, idet skibsføreren under tidligere tiders dårlige kommunikationsforhold måtte betragtes som den, der var nærmest til at bære det fulde ansvar for, at de sikkerhedsmæssige forskrifter var overholdt.

Til § 23

Det følger af bestemmelsen, at rederen vil blive gjort ansvarlig for fejl eller mangler, som han var bekendt med eller i medfør af den i bestemmelsen fastsatte tilsynspligt burde have været bekendt med. I bestemmelsens 2. pkt. fastsættes det, at rederen tillige skal sikre, at skibsføreren bliver sat i stand til at opfylde lovens forskrifter. Det er fundet nødvendigt at medtage en sådan bestemmelse ved siden af reglerne om skibsførerenes stillingsfuldmagt i § 64 i søloven, da sølovens § 64 alene vedrører skibsførerenes fuldmagt udadtil og således ikke giver skibsføreren mulighed for i forhold til rederen at iværksætte den til opfyldelse af lovens forskrifter fornødne vedligeholdelse og reparation af skibet.

Forslaget indeholder ingen definition af en reder. Ved bestemmelsen af, hvem der må betragtes som reder, må der i første række lægges vægt på ejerforholdet, men der vil kunne tænkes en række situationer, som ikke på forhånd vil kunne afgrænses, hvor også andre forhold såsom dispositionsretten over skibet vil få betydning. Således vil en korresponderende reder samt en bare-boat charterer, der selv ansætter mandskabet, under visse omstændigheder kunne betragtes som en reder.

Til § 24

Bestemmelsen er ny. Den supplerer sølovens § 58 om skibsførerenes pligter inden rejsens begyndelse og under rejsen samt sømandslovens § 51, hvori det fastsættes, at skibsføreren har den højeste myndighed om bord. Det er fundet rigtigst at have en bestemmelse svarende til forslaget § 23, dels fordi de nævnte bestemmelser ikke vedrører samtlige sikkerheds- og sundhedsmæssige aspekter, som behandles i forslaget, dels fordi det som nævnt i de indledende bemærkninger til dette afsnit er fundet rigtigst at have klare regler om fordelingen af ansvaret mellem rederen og skibsføreren i selve loven.

Skibsførerenes pligter vedrører dels et ansvar for, at skibet som sådant, d.v.s. skibets konstruktion, udstyr m.v., jfr. forslaget § 2, er sikkerheds- og sundhedsmæssigt i orden, dels et ansvar for, at arbejdet er planlagt og tilrettelagt, så det kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt.

Desuden har skibsføreren pligt til at sørge for, at foreskrevne konstruktionsmæssige og tekniske indretninger til beskyttelse af havet mod forurening er i forsvarlig stand og kan benyttes til deres formål.

Bestemmelsen om ansvaret for arbejdets planlægning og tilrettelæggelse skal ses i sammenhæng med sømandslovens § 52 om fordelingen af arbejdet samt om ansvarsområder for skibsofficerer og andre, der har ledende stillinger om bord.

Til § 25 og § 26

Sømandslovens § 53, stk. 1 og 2, indeholder regler svarende til forslaget § 25 om ansvaret for den, der leder arbejdet, og § 26 om de ansattes pligt til at medvirke til, at de foranstaltninger, der er truffet for at sikre mod ulykker eller skadelige påvirkninger, virker efter deres hensigt.

Gældende lov indeholder derimod ikke sådanne regler. Bestemmelserne foreslås imidlertid medtaget i erkendelse af, at der vil være en glidende overgang mellem de forskrifter, der vedrører rene arbejdsprocesser og arbejdets tilrettelæggelse, hvilket er området for sømandslovens § 54, og de forskrifter, der vedrører skibets konstruktion, udrustning og materiel m.v. Hertil kommer, at hensynet til overskuelighed taler for, at der på et sted inden for søfartslovgivningen samles regler for ansvaret for, at de forskellige sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold er i orden.

Det er hensigten at fremsætte lovforslag om ændring af sømandsloven senere.

Til § 27

Bestemmelsen erstatter gældende lovs § 15. Personkredsen, der er omfattet af bestemmelsen, er enhver ombordværende, hvorved der også tænkes på passagerer om bord på et skib. Gældende lovs § 15 vedrører alene forsigtighed med ild, lys m. v. Med den ændrede formulering vil passagerer om bord på et skib altså ikke alene skulle omgås forsigtigt med ild, lys m.v., men også i øvrigt respektere de sikkerhedsforanstaltninger, som måtte være truffet om bord af hensyn til skibets sødygtighed og de ombordværendes sikkerhed.

Til § 28

Bestemmelsen erstatter gældende lovs § 42.

Efter gældende lov kunne der højst idømmes bøde for overtrædelse af lovens forskrifter. Strafferammen foreslås udvidet, således at der også vil kunne straffes med hæfte. Strafferammen kommer herved til at svare til, hvad der gælder inden for arbejdsmiljølovgivningen, og den eksisterer allerede i søloven, jfr. sølovens § 318, og sømandsloven, jfr. bl.a. sømandslovens § 68.

Til § 29.

De foreslåede regler om skibes sikkerhed m.v. vil som hidtil tillige finde anvendelse på Færoerne.

For Grønland kan der dog være behov for fastsættelse af visse særregler nødvendiggjort af de særlige grønlandske forhold.

Bilag

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

Kapitel I

Lovens område

§ 1. Loven omfatter danske skibe, bortset fra krigsskibe og troppetransportskibe.

Stk. 2. 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.

1. afsnit.

Lovens område.

§ 1. Ethvert dansk skib på 20 tons eller derover skal fyldestgøre de i denne lov indeholdte forskrifter og er undergivet statens ved denne lov påbudte tilsyn.

Stk. 2. For danske skibe under 20 tons bestemmer handelsministeren, hvorvidt og i hvilket omfang de skal være lovens forskrifter og statens tilsyn undergivne.

§ 2. Undtagne fra denne lov er søværnets egentlige krigsskibe og skibe, der af regeringen eller efter regeringens bestemmelse eller med dens samtykke anvendes til troppe-transport.

§ 3. Stk. 2. Ved kongelig anordning kan denne lovs forskrifter med de begrænsninger, som overenskomst med andre stater måtte medføre, og med de lempelser, som findes passende, bringes til anvendelse på skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, når disse anløber dansk havn eller på dansk søterritorium ind- eller udskiber passagerer eller gods.

Kapitel 2

Bygnings-, udstyrs- og arbejdsforskrifter m. v.

§ 2. Ethvert skib skal være bygget og udstyret således, at menneskeliv på søen er sik-

ret fuldt betryggende, og således at det er egnet til det formål, det til enhver tid er bestemt for. Der skal tillige tages mest muligt hensyn til beskyttelse af havet mod forurening.

Stk. 2. Skibet skal være forsynet med navigeringsmidler, maskinanlæg, radioanlæg, redningsmateriel, lægemidler samt brandsikrings- og brandslukningsmidler i et sådan omfang, at de ombordværende, skibet og ladningen er sikret bedst muligt.

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

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

Stk. 5. Industriministeren fastsætter nærmere regler om skibes bygning og udstyr m. v. For skibe under 20 BRT kan der fastsættes lempeligere regler, der helt eller delvis fraviger bestemmelserne i stk. 2-4.

§ 4. Ethvert skib skal i almindelighed fyldestgøre de nedenfor angivne krav:

A. Skrog, rejsning, maskineri og tilbehør.

1. Skrog med opbygninger,
2. Rejsning med tilbehør,
3. Maskinanlæg med tilbehør skal være fuldt fyldestgørende og i for-svarlig stand.
4. Skib bygget af jern, stål eller andet lig-nende materiale skal have passende vandtæt inddeling.
5. Ror og styregrej,
 6. Ankergrej, kæder og trosser,
 7. Indretninger til lænsning
 skal være fuldt fyldestgørende og i for-svarlig stand.

8. Skibet skal være forsynet med reserve-dele, redskaber og andet nødvendigt inventar.

9. Skibet skal have den til sikker navigering fornødne stabilitet og manøvrevevne.

B. Navigering.

10. Skibet skal være udrustet med de til sikker navigering fornødne instrumenter og øvrige hjælpemidler, herunder de indretninger, som måtte foreskrives til udveksling af signaler.

Der skal være mindst ét og kan kræves to fast opstillede kompasser. Disse skal være anbragt på betryggende måde.

Skibet skal være forsynet med nationalflag.

C. Radioanlæg.

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.

D. Sikkerheds- og brandvæsen.

12. Der skal være truffet så betryggende forholdsregler til sikring mod ulykkestilfælde ved skibets sædvanlige drift, at mennesker ved arbejde eller ophold ombord eller ved færdsel til og fra borde så vidt muligt ikke er udsat for at komme til skade uden ved mangel på tilbørlig forsigtighed.

Særlige krav kan stilles til pålideligheden af alt sådant materiel, hvis fejl eller mangler i særlig grad medfører fare for ulykkestilfælde.

13. Mod brandfare skal der være truffet passende forholdsregler, og der skal forefindes slukningsredskaber, som kan virke kraftigt på ethvert sted i skibet.

E. Redningsvæsen.

14. Skibet skal være forsynet med betryggende redningsmateriel, anbragt på hensigtsmæssig måde.

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 redningsbælte for hver ombordværende person samt et nærmere foreskrevet antal redningskranse.

F. Opholdsrum.

18. Folkerummene skal fyldestgøre de krav, der foreskrives i henseende til størrelse, indretning, udstyr, belysning, ventilation, opvarmning, vedligeholdelse og renholdelse. Regler for rumindhold, gulvflade og højdemål fastsættes under fornødent hensyn til skibets art og den fart, hvortil det er bestemt.

G. Sundhedsvæsen.

19. Skibet skal være forsynet med de foreskrevne lægemidler.

20. Skibet, dets anlæg og øvrige udrustning skal være således konstrueret og tilrettelagt, at der på rimelig måde tages mest muligt hensyn til sundhedstilstanden om bord, de ombordværendes velbefindende og deres beskyttelse mod støj og andre invaliderende eller helbredsnedbrydende påvirkninger.

21. Skib, der går i langfart med en besætning af over 100 personer, skal have særligt hospitalsrum. Køjerne i dette skal være let tilgængelige og må ikke være anbragt over hinanden. Til hospitalet skal høre operationsrum, baderum og vandkloset.

Nærmere forskrifter kan udfærdiges med hensyn til hospitalsrumms størrelse og udstyr.

I. Miljøbeskyttelse.

25. Skibet skal være således konstrueret og udrustet, at der på rimelig måde tages mest muligt hensyn til beskyttelse af havet mod forurening ved udledning af olie, skadelige stoffer, kloakspildevand og affald.

§ 5. For passagerskibe gælder de i § 4 indeholdte bestemmelser med nedenstående ændringer og tilføjelser:

1. Ethvert passagerskib skal af statens skibstilsyn være godkendt til passagerbefordring og skal i det hele være således indrettet og udstyret, at det med henblik på sikkerheden for menneskeliv er egnet til befordring af passagerer i den fart, hvori det anvendes.

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

Skib i indenrigsfart, 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.

3. For passagerskibs udstyr med redningsmidler kan der fastsættes særlige regler.

4. Om opholdsrum for passagerer gælder i almindelighed:

Skib, der går i natfart af mere end seks timers uafbrudt varighed, skal have passende opholdsrum for passagererne. På rejser, der strækker sig over flere nætter end én, kan der for hver passager kræves køje- eller sofa-plads.

5. For skibe i langfart gælder:

Opholdsrummene for passagerer skal fyldestgøre de krav, der foreskrives i henseende til størrelse, indretning, udstyr, belysning, ventilation, opvarmning, vedligeholdelse og renholdelse.

Opholdsrummene for passagerer må ikke anbringes i overbygninger, der ikke har fast karakter, ej heller foran kollisionskoddet eller på et dæk, som er lavere end det, der ligger umiddelbart under vandlinjen ved største tilladte nedlastning.

Der skal være særskilt køje for hver passager. Flere end to køjer må ikke anbringes over hinanden. Der skal findes særskilte soverum for kvinder.

Der skal være indrettet toiletrum for passagererne.

Passagererne skal have adgang til fri luft på øverste faste dæk eller på andet passende sted.

6. Skibet skal være forsynet med lægemidler og hospitalsrum således som foreskrevet under hensyn til antallet af samtlige ombordværende personer.

7. På iøjnefaldende sted ombord skal der findes opslag om den passagerfart, hvori skibet kan anvendes, og om det største tilladte passagerantal.

§ 6. Alle fornødne forskrifter til nærmere fastsættelse af de krav, som på grundlag af de foranstående hovedregler stilles til skibs og maskineris bygning og udstyr, udstedes af handelsministeren. Der skal herved tages

hensyn såvel til skibets art, størrelse, formål og klassifikationsforhold, maskineriets art og den fart, hvori skibet agtes anvendt, som til de af Danmark ved ratifikationen af internationale overenskomster påtagne forpligtelser. Forskrifterne om sanitære forhold udfærdiges efter samråd med indenrigsministeren, om radiostationer efter samråd med ministeren for offentlige arbejder.

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, der er bestemt for særlige formål eller anvendes i særlig fart, navnlig en tids- eller stedsmæssigt begrænset fart,
- 3) skibe, der lejlighedsvis anvendes til befordring af fiskere og andre til fiskeriet knyttede personer mellem Færøerne og Grønland, og
- 4) skibe, som ikke har selvstændigt fremdrivningsmiddel.

Stk. 3. Når et skib, der ikke er passagerskib i denne lovs betydning, anvendes til en efter skibstilsynets skøn regelmæssig befordring af passagerer, kan det for hvert sådant skib bestemmes, hvilke krav der skal stilles til indretning og udstyr. Hvis et skib, der ikke er passagerskib, lejlighedsvis medtager enkelte personer udenfor besætningen, kan der ikke stilles større krav, end om disse personer henregnes til besætningen.

§ 3. Industriministeren fastsætter nærmere regler om de krav, der skal stilles til skibes stabilitet, og om lastelinjer og dybgangsmærker.

§ 9. På ethvert skib skal på for- og agterstævn være afmærket mål i decimeter og engelske fod til angivelse af dybgæendet.

§ 10. Ethvert passagerskib eller andet skib, der anvendes til regelmæssig befordring af passagerer, samt i øvrigt ethvert skib, som farer på fremmed havn eller vest for linjen Lindesnæs-TeXel, skal være forsynet med lastelinjemærker og med fribordscertifikat.

Stk. 2. For andre skibe kan ministeren foreskrive, at de skal være forsynet med lastelinjemærker og med fribordscertifikat.

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

§ 11. Lastelinjemærkerne angiver det største dybgående, hvortil skibet under forskelli-

ge forhold må lastes. De anbringes på begge skibets sider og bestemmes ved en beregning, foretaget efter nærmere af handelsministeren fastsatte regler.

Stk. 2. Intet skib må nedlastes dybere end angivet ved dets lastelinjemærker.

§ 4. Industriministeren fastsætter regler om, hvilke love, forskrifter, certifikater og skibsbøger, herunder tilsynsbøger, der skal være om bord, og om bøgernes autorisation, indretning og førelse samt om hvilke opslag, der skal være anbragt om bord.

H. Skibsdokumenter.

§ 4. 22. Skibet skal have en tilsynsbog, hvori skal indføres skibstilsynets bevidnelse af foretagne synsforretninger (jfr. 6. afsnit) samt skibsførerens redegørelse for udførelsen af de ham påhvilende eftersyn (jfr. § 14) og i øvrigt oplysning om andre skibet vedrørende forhold i det omfang, som det måtte blive påbudt.

Skib, der i henhold til pkt. 11 skal være forsynet med radiotelegraf- eller radiotelefonanlæg, skal have en radiojournal.

Det kan påbydes, at skibet skal have en deviationsbog til optegnelse af kompassernes deviation.

Om indretning og førelse af tilsynsbog, radiojournal og deviationsbog gives nærmere forskrifter.

23. Love og bekendtgørelser vedrørende søfarten skal findes ombord så vidt som foreskrevet. På dertil egnede steder skal der være anbragt opslag af sådant indhold, som måtte blive påbudt.

24. Skibet skal være forsynet med fartscertifikat og de øvrige efter §§ 25 og 26 fornødne certifikater eller beviser og, såvidt påbudt, tillige med fribordscertifikat, jfr. §§ 10 og 27.

§ 5. Til beskyttelse af personer, som er beskæftiget ved arbejde om bord, og som ikke omfattes af lov om arbejdsmiljø, fastsætter industriministeren regler om de ved sådant arbejde benyttede hjælpemidler og materialer, om disses indretning og mærkning, anvendelse, vedligeholdelse og pasning, og om sikkerhedsarbejdet samt de sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold, hvorunder arbejdet om bord skal udføres.

§ 12. Til beskyttelse af personer, der er beskæftiget ved arbejde om bord, der ikke omfattes af lov om almindelig arbejderbe-

skyttelse, kan handelsministeren ved siden af de i medfør af § 4, punkt. 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.

§ 29, 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.

§ 6. Industriministeren fastsætter regler om brand- og redningstjenesten om bord og om eftersyn, godkendelse og prøve af materiel, hvoraf skibes og menneskelivs sikkerhed afhænger.

§ 13. Handelsministeren kan i sådant omfang, som det måtte kræves til gennemførelse af de af Danmark ratificerede internationale overenskomster, udstede forskrifter for sikkerhedstjenesten ombord samt fastsætte krav om duelighedsbeviser i tilfælde, der ikke omfattes af søneringslovens bestemmelser.

§ 14. Skibets fører skal efter derom udstedte forskrifter drage omsorg for, at der foretages regelmæssigt eftersyn og prøve af alt materiel, hvoraf skibs og menneskelivs sikkerhed er afhængig, og at der afholdes periodiske øvelser dermed.

Stk. 2. I tilsynsbogen skal der under skibsførerens ansvar indføres det fornødne til godtgørelse af, at de her givne påbud er overholdt, eller til oplysning om de grunde, som måtte have hindret deres overholdelse. Ligeledes anføres det, hvilke mangler der er forefundet ved materiellet, og hvorledes de er afhjulpet.

§ 7. Industriministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte regler om

- 1) mærkning, lastning, transport og losning af farligt gods,
- 2) lastning, transport og losning af anden ladning, der kræver særlige foranstaltninger af hensyn til skibets og menneskelivs sikkerhed og beskyttelse af havet mod forurening.

Stk. 2. Industriministeren kan endvidere fastsætte regler om transport af levende dyr.

§ 12. Stk. 2. Ministeren kan fastsætte reg-

ler for indladning, medtagelse og losning af sprængstoffer og brandfarligt eller ætsende gods såvel som for indladning og medtagelse af anden ladning, for hvis transport det af hensyn til skibets sodygtighed eller sikkerheden for menneskeliv findes rigtigt at træffe særlige bestemmelser, samt endelig for benyttelse og sikring af ballast og for transport af levende dyr.

§ 8. Industriministeren kan for skibe, hvis køl er lagt eller som er på et tilsvarende konstruktionsstadium på det tidspunkt, hvor de nye regler træder i kraft, fastsætte, at de nye regler ikke eller ikke i fuldt omfang skal finde anvendelse. Der skal herved tages rimeligt hensyn til beskyttelse af havet mod forurening, sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold samt skibets art og anvendelse.

§ 8. De i dette afsnit indeholdte regler vil ikke i fuld udstrækning være at bringe til anvendelse på skibe, der på tidspunktet for denne lovs ikrafttræden, jfr. § 43, var danske eller var under bygning for dansk ejers regning. For disse skibe kan handelsministeren tilstå sådanne lempelser, at kravene til bygning og udstyr i almindelighed ikke overstiger de krav, der er hjemlede ved den hidtil gældende lovgivning. Dog bør herved såvidt gorligt de påbud, der er begrundet i hensyn til sodygtighed, navigation og sikkerhed for menneskeliv, fastholdes, ligesom der må forudses opfyldelse af de krav, der nødvendiggøres ved overenskomst med andre stater.

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

Kapitel 3

Statens Skibstilsyn

§ 9. Industriministeren er øverste administrative myndighed i spørgsmål vedrørende denne lov, jfr. dog § 18, stk. 4.

§ 10. Statens Skibstilsyn ledes af en direktør.

§ 16. Tilsynet med overholdelsen af denne lovs eller de i dens medfør udfærdigede forskrifter føres af direktøren for statens skibstilsyn.

§ 11. Statens Skibstilsyn har til opgave at

- 1) påse, at loven og de i medfør heraf fastsatte regler, påbud og forbud overholdes,
- 2) godkende skibets anvendelse, herunder det tilladte fartsområde og passagerantal, og i forbindelse hermed udstede de fornødne certifikater og anden dokumentation efter regler fastsat af industriministeren,
- 3) holde sig orienteret om den tekniske og sociale udvikling inden for områder, der vedrører skibstilsynets virksomhed, samt medvirke til sikkerheds- og sundhedsmæssige forbedringer af skibe og deres udstyr.

Stk. 2. Industriministeren kan bemyndige direktøren for Statens Skibstilsyn til at fastsætte tekniske forskrifter i henhold til loven. Disse forskrifter kundgøres i »Skibstilsynets Meddelelser«.

§ 12. Statens Skibstilsyn foretager følgende syn:

- 1) fuldstændigt syn af hele skibet (hovedsyn),
- 2) delvist eftersyn af skibet (kontrolsyn),
- 3) undersøgelse og opmåling til ansættelse af lastelinjer samt kontrol af forhold i forbindelse med fribord (fribordssyn).

Stk. 2. Industriministeren fastsætter regler for, hvornår og efter hvilke retningslinier et skib skal synes, og om rederens og skibsførerens pligter i forbindelse hermed.

§ 23. De synsforretninger, der er at foretage af skibstilsynet, er følgende:

- 1) fuldstændigt syn af hele skibet (hovedsyn);
- 2) delvist eftersyn af skibet eller dets enkelte dele (kontrolsyn);
- 3) undersøgelse og opmåling til ansættelse af lastelinjer (fribordssyn).

§ 24. Hovedsynet omfatter en fuldstændig undersøgelse af skrog, vandtæt inddeling, rejsning, maskineri, udstyr og tilbehør, derunder navnlig også undersøgelse af skibsbunden udvendig og af kedlerne udvendig og indvendig. Dets formål er at konstatere, hvorvidt alle ved eller ifølge denne lov givne forskrifter er i enhver henseende nøje opfyldt.

Stk. 2. Hovedsyn skal finde sted:

a. forinden skibet tages i brug, enten som nyanskaffet eller efter foretaget ombygning;

b. derefter periodisk med følgende mellemrum:

1. Passagerskib: en gang i lobet af hvert år efter nærmere forskrift af handelsministeren;

2. Andet skib: for klasset skib med mellemrum af ca. 48 måneder; for uklasset skib med mellemrum af fra 12 til ca. 48 måneder efter nærmere bestemmelse af direktøren for statens skibstilsyn i hvert enkelt tilfælde under fornøden hensyntagen til skibets alder, styrke og tilstand; for så vidt angår fyrskibe, kan ministeren dog efter samråd med forsvarsministeren give særlige regler for afholdelse af hovedsyn.

Stk. 3. Ved hovedsyn af klasset skib godkendes den undersøgelse, skibet er undergået for opnåelse eller bevarelse af klasse, for så vidt angår de dele, undersøgelsen omfatter, alt efter de nærmere regler, som i henhold til § 29 måtte være fastsat for anerkendte klassifikationsselskabers samvirken med skibstilsynet.

Stk. 4. Direktøren for statens skibstilsyn kan til enhver tid påbyde, at et skib underkastes et ekstraordinært hovedsyn. Han kan tillade, at tidspunktet for et periodisk syn under særlige forhold udskydes for en tid af indtil 12 måneder. For skibe under oplægning kan tidspunktet for et periodisk syn dog udskydes efter direktørens nærmere bestemmelse.

Stk. 5. Ministeren kan endvidere påbyde, at et skib underkastes sådanne syn, som måtte kræves til gennemførelse af de af Danmark til enhver tid ratificerede internationale overenskomster.

§ 25. Efter hovedsyn over et passagerskib udleveres der skibet et farts-certifikat til bevidnelse af, at skibet fyldestgør de af denne lov flydende forskrifter, og med angivelse af, i hvilken fart det kan anvendes, og hvor mange passagerer det må medtage. Farts-certifikatet har gyldighed indtil det tidspunkt, der er foreskrevet for afholdelse af næste hovedsyn.

Stk. 2. Efter første hovedsyn, over et ikke-passagerskib udleveres der på tilsvarende måde skibet et farts-certifikat med angivelse af, i hvilken fart det kan anvendes. Farts-certifikatets gyldighed fastsættes i hvert enkelt tilfælde af direktøren for statens skibstilsyn, dog således, at det, når ikke særlige forhold foreligger, gives gyldighed for et tidsrum af 12 år. Efter udlobet af certifikatets gyldighedsperiode udstedes nyt certifikat på tilsvarende måde. Til opretholdelse af farts-certifi-

katets gyldighed kræves, at de foreskrevne hovedsyn foretages rettidigt, og at påtegning herom sker på farts-certifikatet. Certifikatet kan annulleres, hvis skibet undrages de foreskrevne hovedsyn eller kontrolsyn, eller hvis skibet ved et kontrolsyn eller et ekstraordinært syn viser sig ikke at være i tilfredsstillende stand.

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

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.

Stk. 5. For skib indkøbt i udlandet udstedes et midlertidigt farts-certifikat, der i mangel af anden bestemmelse har gyldighed, indtil skibet første gang ankommer til dansk havn, dog i intet fald for længere tid end 48 måneder fra udstedelsesdagen.

Stk. 6. For enkelt rejse mellem indenlandske havne og i øvrigt i ganske særlige tilfælde, hvor almindeligt farts-certifikat ikke har kunnet udstedes, kan der, når skibet må anses for tilstrækkelig sødygtigt, udfærdiges en tilladelse, der har samme gyldighed som et farts-certifikat.

Stk. 7. Efter afholdelsen af de i § 24, sidste stykke, omhandlede syn udleveres der om fornødent skibet et certifikat til bevidnelse af, at de pågældende konventionsbestemte krav er opfyldt.

§ 26. Kontrolsyn skal finde sted:

- 1) når skibet har lidt et havari, der berører dets sødygtighed;
- 2) når det er undergået en væsentlig reparation eller fornyelse;
- 3) når der fremsættes begæring om besigtigelse i henhold til somandslovens § 59;
- 4) med foreskrevne regelmæssige mellemrum til undersøgelse af, hvorvidt udrustningen eller de væsentlige dele af skrog og maskineri vedblivende er i forsvarlig stand;
- 5) i øvrigt lejlighedsvis efter de af handelsministeren givne anvisninger.

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

Stk. 3. Når et skib har været underkastet kontrolsyn i henhold til foranstående bestemmelser, og resultatet af kontrolsynet er et så-

dant, at skibstilsynet vedblivende erkender skibets fartshjemmel at være gyldig, skal dermed bestemmelsen i solovens § 41, stk. 1, sidste punktum, anses for opfyldt.

Stk. 4. Om afholdt kontrolsyn udfærdiges en bevidnelse i en af direktoren nærmere fastsat form.

§ 27. Skib, der i henhold til bestemmelserne i § 10 skal være forsynet med lastelinjemærker, bliver at underkaste fribordssyn til foretagelse af de opmålinger og undersøgelser, som er fornødne for ansættelse af fribord.

Stk. 2. Efter at lastelinjerne på grundlag heraf er blevet bestemt, meddeles der skibet et fribordscertifikat (lastelinje-certifikat), indeholdende angivelse af de for skibet fastsatte lastelinjer og af certifikatets gyldighedsperiode.

Stk. 3. Er skibet forsynet med fribordssertifikat udstedt af en fremmed regeringsmyndighed eller af et anerkendt klassifikations-selskab, kan det tillades, at der på grundlag af sådant certifikat udstedes dansk fribordscertifikat.

Stk. 4. Fribordscertifikatets gyldighed opføres, dersom der ved skibet foretages forandringer, som kan medføre ændring i lastelinjernes ansættelse.

§ 13. Statens Skibstilsyns medarbejdere har i forbindelse med varetagelse af deres hverv adgang til uden retskendelse at gå om bord i ethvert skib, der er omfattet af loven. Det gælder også skibe under bygning.

Stk. 2. Skibstilsynets medarbejdere skal ved udførelsen af hvervet drage omsorg for, at skibet ikke unødigt opholdes, eller arbejdet om bord unødigt vanskeliggøres.

Stk. 3. Skibstilsynets medarbejdere skal på forlangende forevise legitimation.

Stk. 4. Det påhviler skibets reder, fører og maskinchef såvel som enhver, der handler på deres vegne, at yde skibstilsynet al fornøden bistand ved dets undersøgelser og give enhver oplysning i forbindelse hermed.

§ 20. For at våge over, at lovgivningens forskrifter overholdes, har skibstilsynet ret til at gå ombord i ethvert dansk skib og ethvert fremmed skib, jfr. § 3, og til at foretage de for opfyldelsen af dets pligter fornødne undersøgelser. Det påhviler skibets reder, fører og maskinchef såvel som enhver, der handler på deres vegne, at yde eller lade yde skibstilsynet al fornøden bistand ved dets undersø-

gelser og at afgive enhver oplysning om skibet, som afkræves dem.

Stk. 2. Skibstilsynet har ligeledes ret til at undersøge skibe, der er under bygning eller istandsættelse.

Stk. 3. Skibstilsynet skal ved udførelsen af sit hverv drage omsorg for, at skibet ikke derved unødigt opholdes eller arbejdet ombord unødigt vanskeliggøres.

§ 14. Politi, toldvæsen, arbejdstilsyn og havnemyndighed, som får kendskab til forhold, der strider mod denne lov eller regler fastsat i medfør af loven, skal i henhold til instruks udarbejdet af vedkommende myndighed underrette Statens Skibstilsyn herom.

Stk. 2. Industriministeren kan i øvrigt efter forhandling med den pågældende minister fastsætte regler om skibstilsynets samarbejde med andre offentlige myndigheder.

Stk. 3. En læge, der konstaterer eller får mistanke om, at en person har været udsat for skadelige påvirkninger i forbindelse med sit arbejde om bord på et skib, skal underrette arbejdstilsynet. Industriministeren kan efter forhandling med arbejdsministeren, indenrigsministeren og socialministeren fastsætte nærmere regler herom.

Stk. 4. Industriministeren kan fastsætte regler om pligt til anmeldelse af arbejdsulykker, forgiftningstilfælde, erhvervssygdomme og andre forhold af sikkerheds- og sundhedsmæssig betydning.

§ 21. Politi, toldvæsen, havnemyndighed eller mønstringsbestyrer, som under udøvelsen af embedsvirksomhed konstaterer overtrædelse af denne lov eller som har grund til at antage, at skibet er i usødygtig stand (jfr. § 30), skal i henhold til instruks, udfærdiget af det vedkommende ministerium, uopholdelig gøre anmeldelse derom til nærmeste skibstilsynsmyndighed.

Stk. 2. Det påhviler toldvæsenet ved ind- og udklarering at påse, at skibet er forsynet med de lovbestemte skibspapirer, og at det ikke er lastet dybere end tilladt ifølge dets fribordscertifikat. Ved undersøgelsen heraf skal skibsføreren yde toldvæsenet fornøden bistand. Hvis overtrædelse konstateres, skal anmeldelse ske til nærmeste skibstilsynsmyndighed, og skibet må ikke udklareres uden dennes samtykke.

§ 13, *stk. 2.* Regler for skibets sundheds-tjeneste fastsættes efter samråd med inden-

Bilag til f.t.l. om skibes sikkerhed m.v.

rigsministeren, for radiotjenesten efter samråd med ministeren for offentlige arbejder.

§ 19. Handelsministeren fastsætter regler for forretningernes fordeling indenfor skibstilsynet, for forretningsgangen og for skibstilsynets samvirke med andre myndigheder.

§ 15. Statens Skibstilsyn kan påbyde, at forhold, der strider mod loven eller regler eller afgørelser i medfør af loven, skal bringes i orden straks eller inden en frist.

§ 16. 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 at lade skibet gå til søs eller fortsætte sejladsen, kan skibet tilbageholdes, medmindre fejlen eller manglen omgående udbedes.

Stk. 2. Et skib kan endvidere tilbageholdes, såfremt rederen, føreren eller den, der handler på deres vegne, lægger skibstilsynets hindringer i vejen for en forsvarlig udøvelse af dets pligter.

Stk. 3. Beslutningen om skibets tilbageholdelse skal snarest muligt meddeles føreren eller rederen skriftligt eller telegrafisk med oplysning om grunden til tilbageholdelsen og om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.

Stk. 4. Endvidere skal tilbageholdelsen, hvis skibet bliver indklareret, anmeldes til det stedlige toldvæsen og om fornødent til politi eller havnemyndighed. Der skal træffes de fornødne forholdsregler til at hindre skibets afgang. I udlandet skal tilbageholdelsen anmeldes til den stedlige danske repræsentation, der så vidt muligt foranlediger, at der træffes de fornødne forholdsregler til at hindre skibets afgang.

§ 30. Et skib kan tilbageholdes, når beskaffenheden af skrog, maskineri, rejsning eller udstyr, mangelfuld udrustning eller bemanning, overlastning eller fejlagtig stuvning eller anbringelse af lasten eller utilstrækkelig forsyning med ballast medfører, at det vil være forbundet med øjensynlig fare for menneskeliv at lade skibet gå til søs i den fart, hvortil det er bestemt.

§ 31, stk. 1, 2.-4. pkt. Beslutningen om skibets tilbageholdelse skal af tjenesteman-

den uopholdelig meddeles føreren eller rederen skriftligt eller telegrafisk med oplysning om grundene til tilbageholdelsen og om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted. Indberetningen om det skete med alle fornødne oplysninger skal tjenestemanden samtidig tilstille den nærmeste overordnede skibstilsynsmyndighed og direktøren for statens skibstilsyn. Endvidere skal han anmelde tilbageholdelsen for stedets toldvæsen og om fornødent for politi eller havnemyndighed, der uopholdelig foretager de skridt, som påkræves for at hindre skibets afgang.

Stk. 3. Skibstilsynet er berettiget til at tilbageholde et skib, hvis rederen eller føreren eller den, der handler på deres vegne, lægger skibstilsynets hindringer i vejen for den forsvarlige udøvelse af dets pligter.

Stk. 4. Når skibstilsynet ved foretagelse af synsforretning finder mangler, der kan medføre skibets tilbageholdelse, skal der med samme virkning, som om skibet allerede var tilbageholdt, gives føreren eller rederen skriftlig meddelelse om, at skibet agtes tilbageholdt, medmindre manglerne afhjælpes.

§ 17. Kun de medarbejdere under Statens Skibstilsyn, som er bemyndiget dertil, kan tilbageholde skibe, jfr. § 16, stk. 1 og 2.

Stk. 2. Havnefogder (havnemestre) kan dog på tilsvarende måde af skibstilsynet bemyndiges til foreløbigt at tilbageholde et skib.

§ 31. Kun de tjenestemænd under skibstilsynet, som dertil er særlig bemyndiget, kan tilbageholde skibe, som findes behæftet med mangler som i § 30 ommeldt.

Stk. 2. Handelsministeren kan bemyndige havnefogeder (havnemestre) til med myndighed som tjenestemænd under statens skibstilsyn foreløbigt at tilbageholde et skib på grund af usedygtighed som i § 30 ommeldt.

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

Stk. 2. Industriministeren fastsætter nævnets forretningsorden.

Stk. 3. Skibstilsynets beslutning om tilbageholdelse af et skib efter denne lov kan af

vedkommende rederi indbringes for tilbageholdelsesnævnet.

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

§ 32. Skibstilsynets beslutning om skibets tilbageholdelse kan af foreren eller rederen indenfor en uge efter modtagelsen af den i § 31 nævnte meddelelse indankes for overskibssynet.

§ 33. Overskibssynet består af en af kongen på fire år udnævnt retskyndig formand og i øvrigt af medlemmer, der er i besiddelse af den fornødne tekniske og nautiske sagskundskab. Disse medlemmer vælges af so- og handelsretten i København for fire år ad gangen blandt mænd indenfor eller udenfor rettens midte og i et sådant antal, som retten finder fornødent. Formanden oppebærer et honorar, hvis størrelse fastsættes ved finansloven; de øvrige medlemmer modtager for hver mødedag et vederlag, hvis størrelse fastsættes af handelsministeren.

Stk. 2. Overskibssynet sættes af formanden i forbindelse med fire andre medlemmer. So- og handelsretten bestemmer for hver enkelt sag, hvilke medlemmer der skal tilkaldes, dog at der skal være mindst ét søkyndigt medlem. Formanden bestemmer forretningsgangen og drager omsorg for sagens hurtige fremme.

§ 34. Så snart direktøren for statens skibstilsyn modtager meddelelse om, at indankning har fundet sted, tilstiller han straks overskibssynet de sagen vedrørende oplysninger og indberetninger. Overskibssynet har ret til at foretage eller lade foretage undersøgelser ombord i samme omfang som skibstilsynet. Såvel skibstilsynets repræsentanter som skibets reder og fører er berettiget til at være til stede ved undersøgelsen og skal have adgang til at fremsætte deres bemærkninger.

§ 35. Overskibssynet afgiver en af grunde ledsaget kendelse, hvorved skibets tilbageholdelse enten godkendes eller ophæves. Af kendelsen tilstilles der såvel skibets fører eller reder som direktøren for statens skibstilsyn en afskrift.

§ 36. Overskibssynet skal ved afgivelsen af sin kendelse fastsætte beløbet af de med sagens behandling for overskibssynet forbundne omkostninger. Godkendes tilbageholdelsen, betales omkostningerne af skibet. Frigives skibet, bestemmer kendelsen, om omkostningerne skal udredes af statskassen eller

af skibet, eller delvis af begge. For ikendelsen af de skibet pålagte omkostninger gælder med hensyn til forkyndelse og tvangsfuldbyrdelse de for domme i så henseende i den almindelige lovgivning givne regler.

Stk. 2. Den af overskibssynet afgivne kendelse kan indenfor en frist af fire uger såvel af rederiet som af direktøren for statens skibstilsyn indankes for Højesteret.

Stk. 3. Erstatningskrav for tab forvoldt ved skibs uretmæssige tilbageholdelse afgøres af domstolene. Sagen anlægges ved so- og handelsretten i København og behandles efter denne domstols regler for behandling af borgerlige landsretssager.

§ 19. Industriministeren kan bemyndige klassifikationsselskaber eller andre institutioner til i nærmere angivet omfang på Statens Skibstilsyns vegne og med ansvar over for dette at udføre tekniske undersøgelser og opmålinger, som kræves til foretagelse af de i medfør af § 12 foreskrevne syn, samt til at udstede certifikater i forbindelse hermed.

§ 29. Handelsministeren kan meddele ansette klassifikationsselskaber anerkendelse, hvorved de i sådant omfang, som ministeren bestemmer, bemyndiges til på statens skibstilsyns vegne og med ansvar overfor dette at udføre tekniske undersøgelser og opmålinger, som kræves til pålidelig foretagelse af hovedsyn, kontrolsyn og fribordssyn. På tilsvarende måde kan der meddeles anerkendelse til ansette prøveanstalter for skibsbygnings- og maskinbygningsmaterialer og lignende.

Kapitel 4

Betaling i forbindelse med afholdelse af syn

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

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

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

§ 39, *stk. 2. 2. pkt.* Har et berammet syn

ikke kunnet afholdes på grund af rederiets eller dets befuldmægtigedes forhold, bæres de udgifter, som derved er påført skibstilsynet, af rederiet.

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

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

§ 40. Omkostningerne ved synsforretninger, der foretages udenfor riget, udredes af vedkommende rederi efter regler, der fastsættes ved kongelig anordning.

Kapitel 5

Skibstilsynsrådet

§ 22. Industriministeren nedsætter et skibstilsynsråd, der skal

- 1) rådgive industriministeriet og Statens Skibstilsyn i spørgsmål vedrørende skibstilsynets virksomhed,
- 2) følge den tekniske udvikling inden for skibstilsynets arbejdsområde og
- 3) fremsætte ønsker og forslag vedrørende lovgivningen om skibes sikkerhed m.v. og den dertil knyttede administration.

Stk. 2. Skibstilsynsrådet består af en af ministeren udnævnt formand samt i øvrigt af et af ministeren nærmere fastsat antal medlemmer omfattende repræsentanter for rederne, de søfarende og skibsværfterne. Ministeren kan udpege repræsentanter for rederne, de søfarende og skibsværfterne. Ministeren kan udpege repræsentanter for andre erhverv som medlemmer.

Stk. 3. Rådets forretningsorden fastsættes af ministeren.

§ 16 A. Handelsministeren nedsætter et skibstilsynsråd, hvis opgave skal være

- 1) at virke som rådgivende organ for handelsministeriet og direktoratet for statens

skibstilsyn i spørgsmål vedrørende skibstilsynets virksomhed,

- 2) at følge den tekniske udvikling inden for skibstilsynets arbejdsområde og,
- 3) når det findes formålstjenligt, over for handelsministeriet at fremsætte ønsker og forslag vedrørende lovgivningen om tilsyn med skibe og den dertil knyttede administration.

Stk. 2. Skibstilsynsrådet består af en af handelsministeren udnævnt formand samt i øvrigt et af ministeren nærmere fastsat antal medlemmer omfattende repræsentanter for rederne, de søfarende og skibsværfterne.

Stk. 3. Rådets forretningsorden fastsættes af ministeren.

Kapitel 6

Almindelige pligter

§ 23. Rederen skal sørge for, at fejl eller mangler, som han bliver bekendt med, udbedres, og skal påse, at skibet gennemgår de lovpligtige syn og er forsynet med gyldige certifikater. Rederen skal tillige sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler ham.

§ 24. Skibsføreren skal sørge for, at skibet er i sikkerheds- og sundhedsmæssig forsvarlig stand, og at arbejdet om bord kan tilrettelægges således, at det kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt. Han skal tillige sørge for, at foreskrevne konstruktionsmæssige og tekniske indretninger til beskyttelse af havet mod forurening er i forsvarlig stand og kan benyttes efter formålet.

§ 25. Den, der leder arbejdet om bord skal sørge for, at de ansatte er tilstrækkeligt beskyttet mod ulykkestilfælde og sundhedsfarlig påvirkning og skal ved instruktion og tilsyn sikre, at arbejdet udføres på forsvarlig måde under hensyn til ulykkes- og sundhedsrisikoen.

§ 26. De ansatte om bord skal medvirke til, at de foranstaltninger, der er truffet for at sikre mod ulykker eller skadelige påvirkninger, virker efter deres hensigt.

§ 27. Det påhviler enhver ombordværende at respektere de sikkerhedsforanstaltninger, som træffes ombord af hensyn til skibets sødygtighed og de ombordværendes sikkerhed.

§ 15. Enhver er pligtig ombord at iagttage tilbørlig forsigtighed med ild, lys, tændstikker, lys- og kraftanlæg af enhver art og med alt, hvad der kan fremkalde eller befordre en ildløs.

Kapitel 7

Straffebestemmelser

§ 28. Med bøde eller hæfte straffes den, der overtræder § 13, stk. 4, og §§ 23-27, samt den, der ikke efterkommer et påbud udstedt i henhold til § 15, eller et forbud mod sejlads i medfør af § 16, stk. 1, eller stk. 2. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde eller hæfte for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Stk. 2. Er overtrædelsen begået af et aktieselskab, anpartsselskab, andelsselskab eller lignende, kan bødeansvar pålægges virksomheden som sådan.

§ 42. Overtrædelse af denne lov eller af de i dens medfør udstedte forskrifter samt undladelse af at efterkomme noget påbud givet af dertil berettiget tilsynsmyndighed straffes med bøde. Boderne tilfalder statskassen.

Stk. 2. I København hører sagerne under sø- og handelsretten, udenfor København under søretterne.

Kapitel 8

Ikrafttræden m.v.

§ 29. Loven træder i kraft den 1. juli 1980.

Stk. 2. Lov nr. 117 af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe, jfr. lovebekendtgørelse nr. 336 af 31. august 1965, ophæves. De i medfør af loven udstedte regler forbliver i kraft,

indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af denne lov.

Stk. 3. Certifikater og andre dokumenter udstedt i medfør af den i stk. 2 nævnte lov bevarer deres gyldighed indtil udløbet af den i dokumentet fastsatte frist.

Stk. 4. Loven gælder ikke for Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

10. afsnit.

Lovens ikrafttræden. Midlertidige bestemmelser.

§ 43. Bestemmelserne i denne lovs 1., 5., 7., 8. og 9. afsnit træder i kraft den 1. april 1951, fra hvilket tidspunkt de tilsvarende afsnit af lov nr. 145 af 29. marts 1920 om tilsyn med skibe, jfr. lovene nr. 137 af 1. juli 1927 og nr. 93 af 27. marts 1934 om ændringer i nævnte lov, ophæves, dog at § 43 forbliver i kraft indtil det i stk. 2 nævnte tidspunkt.

Stk. 2. I øvrigt træder loven i kraft til det tidspunkt, som fastsættes ved kongelig anordning, dog tidligst den dato, da den i London den 10. juni 1948 undertegnede internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen træder i kraft, og samtidig dermed træder den ikke allerede ophævede del af lov nr. 145 af 29. marts 1920 om tilsyn med skibe, jfr. lovene nr. 120 af 15. april 1925, nr. 137 af 1. juli 1927, nr. 154 af 15. april 1930 og nr. 93 af 27. marts 1934 om ændringer i nævnte lov, ud af kraft.

§ 44. Certifikater og beviser, som er udstedt i henhold til den i § 43, stk. 2, nævnte lovgivning, og som er i kraft på det der nævnte tidspunkt, bevarer deres gyldighed indenfor den i certifikatet eller beviset angivne frist.