

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

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

26. I § 42, stk. 2, udgår 2. punktum.

§ 2.

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

Bemærkninger til lovforslaget.

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

Fra den af handelsministeriet nedsatte kommission vedrørende sikkerheden på søen har ministeriet modtaget indstilling om sådanne ændringer i lov om tilsyn med skibe af 28. marts 1951, som kommissionen har fundet ønskelige, dels for at tilvejebringe en nøjere overensstemmelse mellem sikkerhedskonventionens og dansk lovgivnings skrifter, dels for at ajourføre loven på en række andre punkter, hvor der efter den stedfundne udvikling har vist sig trang dertil.

Det hermed fremsatte lovforslag dækker i alt væsentligt kommissionens indstilling.

Til forslagets enkelte bestemmelser skal knyttes følgende bemærkninger:

Til § 1.

ad 1.

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

ad 2 og 5.

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

ad 3.

For så vidt angår punkterne 15-17, er disse affattede i overensstemmelse med de i sikkerhedskonventionen af 1960 stillede krav.

ad 4.

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

ad 6.

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

ad 7.

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

ad 9.

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

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