

ad 11 og 16.

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

ad 12.

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

ad 13.

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

ad 14.

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

ad 17.

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

ad 18.

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

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

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

ad 19.

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

ad 21.

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

ad 22.

Forslaget er sammenhængende med forslaget under nr. 12.

ad 24.

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

ad 25.

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

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

ad 26.

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

Til § 2.

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