

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.