

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.