

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 største 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