

indkøbt fra udlandet som altovervejende hovedregel behandles som nye skibe, jfr. formuleringen i gældende lovs § 8, stk. 2, hvorefter lempelse for sådanne skibe kun undtagelsesvis kan tilstås. Denne regel har haft visse utilsigtede konsekvenser, f.eks. i tilfælde hvor et ældre dansk skib er blevet solgt til udlandet, men hvor den danske sælger som følge af koberens betalingsvanskeligheder har måttet hjemtage skibet under dansk flag.

Ligesom efter gældende lov vil det efter forslaget være en betingelse for at undtage eksisterende skibe fra krav i nyere forskrifter, at det skønnes sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Betingelsen efter forslaget går dog videre end efter gældende lov, jfr. forslagets mere generelle henvisning til sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold, der modsvarer gældende lovs henvisning til sødygtighed, navigering og sikkerhed for menneskeliv.

Betingelsen for at udfærdige lempeligere regler for eksisterende skibe er endvidere skærpet ved bestemmelsen om, at der herved også skal tages hensyn til beskyttelse af havet mod forurening. I denne forbindelse henvises til den i bemærkningerne til § 2 omtalte protokol fra 1978 til MARPOL 1973. De i denne protokol opstillede regler om adskilte ballasttanke i tankskibe gælder også for eksisterende skibe.

### *Til kapitel 3*

I dette kapitel er sammendraget bestemmelserne i gældende lovs 5. afsnit vedrørende Statens Skibstilsyn, 6. afsnit vedrørende synsforretninger og certifikater samt 7. afsnit vedrørende tilbageholdelse af skibe.

### *Til § 9*

Det er fundet rigtigst, at det i loven præciseres, at industriministeren er den overste administrative myndighed i spørgsmål vedrørende denne lov. I overensstemmelse med almindelige forvaltningsretlige principper kan skibstilsynets afgørelser således indtages af industriministeren.

Henvisningen til § 18, stk. 4, medfører dog, at skibstilsynets afgørelser om tilbageholdelse af et skib ikke vil kunne indbringes for industriministeren, hvilket er i overensstemmelse med gældende lov. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til forslagets § 18.

### *Til § 10*

Ad stk. 1. Bestemmelsen erstatter gældende lovs § 17 og § 19 samt til dels § 16.

Gældende lovs § 17 om ansættelsesforhold og aflønning m.v. af ansatte under Direktoratet for Statens Skibstilsyn er udeladt, da disse forhold reguleres ved tjenestemandsløvgivningen.

Efter gældende lovs § 19 fastsætter handelsministeren regler for forretningernes fordeling inden for skibstilsynet. Efter forslaget vil denne opgave kunne varetages selvstændigt af direktoren for skibstilsynet.

### *Til § 11*

Ad nr. 1. Bestemmelsen erstatter delvis gældende lovs § 16. Der er i første række tale om en ændring af redaktionel karakter, idet det dog efter forslaget tillige er præciseret, at tilsynet også vedrører overholdelsen af udstedte påbud og forbud.

Ad nr. 2. Efter forslaget bortfalder det i gældende lovs § 25 omhandlede farts-certifikat. De heri indeholdte oplysninger om fartsområde og passagerantal findes for så vidt angår skibe, der er omfattet af SOLAS 1974, i de i medfør af konventionen udstedte internationale certifikater. For andre skibe vil oplysningerne nu blive indført i skibets tilsynsbog.

Ad nr. 3. I bemærkningerne til forslagets § 2 er det nævnt, at regler vedrørende tekniske krav m.v. som følge af den tekniske udvikling inden for skibsfartsområdet meget hurtigt vil forældes, og det er derfor ikke fundet hensigtsmæssigt at optage sådanne tekniske regler i lovtæksten. Det er endvidere fundet naturligt at pålægge skibstilsynet at holde sig orienteret om den tekniske udvikling og at medvirke til sikkerheds- og sundhedsmæssige forbedringer af skibe og deres udstyr. Når der i nr. 3 tillige henvises til den sociale udvikling inden for områder, der vedrører skibstilsynets virksomhed, tænkes der herved specielt på den udvikling inden for arbejdsmiljøet, som ikke er direkte knyttet til skibenes konstruktion og udstyr, bl.a. inden for sikkerhedsarbejdet og arbejdet med forskellige materialer om bord.

En væsentlig del af opgaven efter nr. 3 må løses gennem deltagelse i det internationale samarbejde bl.a. i IMCO og mellem de nordiske lande. Skibstilsynet har derimod inden for de eksisterende bevillingsmæssige rammer ikke i noget større omfang mulighed for selv gennem forsøg og prøver at finde frem til tekniske og sikkerhedsmæssige forbedringer.

Ad stk. 2. Efter gældende lov kan bindende regler i medfør af loven kun udfærdiges af handelsministeren. Som et supplement til de af handelsministeren udfærdigede bestemmelser udsteder