

*Til § 19*

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til gældende lovs § 29, stk. 1, idet det dog foreslås, at klassifikationselskaberne eller andre institutioner bemyndiges til også at udstede certifikater. I medfør af denne bestemmelse er der meddelt følgende klassifikationselskaber anerkendelse: American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping, Det Norske Veritas, Registro Italiano Navale samt Polski Rejestr Statkow. Ved »andre institutioner« tænkes der bl.a. på Svejsecentralen og Skibsteknisk Laboratorium.

*Til § 20*

Da der i forslaget som nævnt i de almindelige bemærkninger ikke er medtaget nogen til gældende lovs § 37 svarende bestemmelse om afgift i forbindelse med udstedelse m.v. af fartscertifikater, vil udgifterne ved en synsforretning, der foretages her i landet, som udgangspunkt være omkostningsfri for rederen.

For at undgå, at skibstilsynets budget belastes urimeligt, foreslås dog i forslaget § 20, stk. 2, en til den gældende lovs § 39 svarende bestemmelse opretholdt med den udvidelse, at også et værft kan blive pålagt at dække skibstilsynets omkostninger, såfremt det skyldes værftets forhold, at et aftalt syn ikke har kunnet afholdes.

I de senere år er værfter i stigende udstrækning gået over til at foretage en del af de tekniske prøver på tidspunkter, hvor det almindelige arbejde på værfterne er indstillet. Uanset at skibstilsynets forpligtelse til ikke unødigt at opholde skibe (forslagets § 13, stk. 2) ikke kan anses for at omfatte en forpligtelse til at udføre almindeligt synsarbejde på lørdage, søndage eller i øvrigt uden for normal arbejdstid, vil man som hidtil være indstillet på om muligt at efterkomme ønsker om sådanne syn. Det er dog fundet rimeligt, at den, der begærer synet, i sådanne tilfælde refunderer skibstilsynets ekstraomkostninger (natpenge, erstatning for mistede fridage m.v.), jfr. forslagets § 20, stk. 3.

*Til § 21*

Bestemmelsen erstatter gældende lovs § 40 og den i medfør heraf udstedte anordning nr. 280 af 12. juli 1966 om omkostninger ved synsforretninger i udlandet.

Efter de gældende regler skal rederen alene betale omkostninger ved synsforretninger i udlandet, såfremt han har anmodet om skibstilsynets medvirken ved sådanne synsforretninger.

Som nævnt i bemærkningerne til forslagets § 12 er det under overvejelse at omlægge synsforretningernes gennemførelse, således at skibstilsynet altid skal medvirke ved det første hovedsyn på skibet, uanset om det foregår i Danmark eller i udlandet. Skibstilsynets medvirken ved sådanne synsforretninger i udlandet vil således ikke være betinget af rederens anmodning herom, hvorfor det findes rimeligt, at det i selve lovteksten præciseres, at rederen bærer alle omkostninger i forbindelse med synsforretningens gennemførelse i udlandet. De udgifter, der her kommer på tale, er rejseomkostninger samt dagpenge efter de for statens tjenestemænd gældende almindelige regler samt direktoratets øvrige i sagens anledning foretagne udlæg til telegrammer m.v.

Efter bemyndigelsen i stk. 2. kan industriministeren fastsætte regler om, at de rejseomkostninger samt dagpenge, jfr. ovenfor, der er forbundet med udførelse af syn på udenlandske skibe samt syn i forbindelse med godkendelse af skibsudstyr eller af fartøjer, helt eller delvist skal udredes af den, der begærer synet afholdt. Der tænkes herved bl.a. på godkendelse af skibsudstyr og fartøjer til eksport.

*Til § 22*

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 16 A. Bestemmelsen om skibstilsynsrådets sammensætning er dog i forslaget givet en videre formulering end efter den gældende lov for at muliggøre optagelsen af andre interesserede parter i skibstilsynsrådet ud over de, der nu er repræsenteret.

*Til kapitel 6*

Den gældende lov indeholder ingen regler om fordeling af ansvaret for reglernes overholdelse mellem rederen, skibsføreren og det øvrige mandskab. Det har i en række situationer været uklart, hvorvidt ansvaret for overtrædelse af reglerne skulle placeres hos skibsføreren eller hos rederen. Dette forhold har en historisk forklaring, idet skibsføreren under tidligere tiders dårlige kommunikationsforhold måtte betragtes som den, der var nærmest til at bære det fulde ansvar for, at de sikkerhedsmæssige forskrifter var overholdt.