

[Industriministeren]

ge til et tidspunkt, hvor der ikke fandtes detaljerede regler om skibes bygning og udstyr, og hvor tilsynet med skibenes tilstand derfor var det primære.

Der er nu i internationale konventioner om sikkerhed for menneskeliv på søen, som her i landet er gennemført ved tilsynsloven og dens administrative forskrifter, givet specificerede regler for skibes sikkerhed, medens selve tilsynet kommer i anden række. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt at ændre titlen på lovforslaget til lov om skibes sikkerhed m. v.

Forslaget fremsættes samtidig med det af miljøministeren fremsatte forslag til lov om beskyttelse af havmiljøet, fordi den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som danner baggrund for miljøministerens forslag, stiller krav til skibenes indretning og udstyr, som ikke fuldt ud dækkes af den gældende lov. I forbindelse hermed er forebyggelse af forurening af havet i lovforslaget fremhævet på lige fod med sikkerhedstilsynet.

Ved lovforslaget tilvejebringes overensstemmelse med de ifølge lov om arbejdsmiljø af 23. december 1975 gældende regler for virksomheder i land.

Samtidig er det fundet ønskeligt, at der gives en lettere adgang til at tilpasse danske regler efter den tekniske udvikling, som finder sted. Det foreslås derfor, at det i højere grad end tidligere bliver lovens system at fungere som ramme for forskrifterne om skibes bygning og udstyr, medens de tekniske detailforskrifter herom henskydes til administrativ fastsættelse.

De væsentligste ændringer i forhold til gældende lov er i øvrigt følgende:

De hidtidige detaljerede forskrifter om skibes bygning i den gældende lovs § 4 og om foretagelse af syn og udstedelse af certifikater i lovens §§ 23-27 foreslås udeladt.

Bestemmelsen om, at tilsynet med statsskibe kan udøves af den myndighed, under hvilket skibet hører, foreslås ophævet, idet det er fundet rigtigst, at det egentlige rederitilsyn og det offentliges sikkerheds- og forureningsforebyggende tilsyn adskilles. Herefter vil statens skibstilsyn således tillige skulle foretage syn på skibe, der tilhører DSB og farvandsdirektoratet. Disse myndigheder har erklæret sig enige heri.

Det nuværende overskibssyn, som i den gældende lov fremstår som en art administrativ domstol, hvis kendelser kan indbringes direkte for højesteret, foreslås nedlagt. Der er imidlertid på grund af de betydelige økonomiske interesser, som kan stå på spil, når et skib tilbageholdes, fortsat behov for en ankeinstans, som hurtigt kan tage stilling til klager over en af statens skibstilsyn foretaget tilbageholdelse. Det foreslås derfor, at der oprettes et tilbageholdelsesnævn med en jurist som formand og i øvrigt med medlemmer, som repræsenterer den tekniske og nautiske sagkundskab. Nævnet skal efter forslaget behandle klager over tilbageholdelser som følge af usødygtighed, men derimod ikke klager over tilbageholdelser, som skyldes, at skibet indebærer en risiko for forurening af havet. Sager af denne art skal ifølge forslaget til lov om beskyttelse af havmiljøet behandles af det særlige miljøankenævn.

Af rationaliseringsmæssige grunde foreslås, at bestemmelsen om udstedelse af nationale farts-certifikater og den dertil knyttede afgift samt afgifterne for syn af lanterner og kompasser bortfalder. Dette vil samtidig bidrage til at fremme skibsfartserhvervets konkurrenceevne i forhold til andre landes skibsfart.

I lovforslaget er medtaget nye bestemmelser, der præciserer, hvorledes ansvaret for reglerens overholdelse skal fordeles mellem skibsrederen, skibsføreren og de øvrige ombordværende.

Endelig vil jeg gerne nævne, at bestemmelsen i lovforslagets § 5, der bl. a. indeholder hjemmel til at fastsætte regler om de sikkerheds- og sundhedsmæssige forhold, hvorunder arbejdet skal udføres, giver mulighed for at fastsætte regler om hviletid for personale, der ikke er omfattet af hviletidsbestemmelserne i sømandslovens § 57, stk. 1, og for hvem heller ikke arbejdsmiljølovens hviletidsregler gælder. Det vil i første række sige restaurations- og kioskpersonale på visse færgeruter.

Lovforslaget har været forelagt de interesserede organisationer, som på de væsentligste punkter har tiltrådt forslaget.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de hertil knyttede bemærkninger, skal jeg tillade mig at anbefale forslaget til hurtigt og velvillig overvejelse i det høje ting.