

byder, hvilken Betragtning i det hele er bestemmende for den Samvirken mellem Skibstilsynet og Klassifikations-Selskaberne, som Lovforslaget tilsigter at hidføre.

Hovedsynet er Grundlaget for Farts-certifikatet, der normalt har Gyldighed fra det ene ordinære Hovedsyn til det næste. Farts-certifikatet ophører at være gyldigt, hvis Skibet undlader i Mellemtiden at underkaste sig de paabudte Kontrolsyn, eller hvis der ved et saadant forefindes væsentligere Mangler, som ikke afhjælpes. Naar Skibets hele Tilstand ved et Kontrolsyn findes ufyldestgørende, kan det paabydes, at Skibet skal underkastes et ekstraordinært Hovedsyn.

Til § 24.

Kontrolsyn svarer til Dels til de hidtil saakaldte „Eftersyn“ (Dampskibs-Tilsynsloven § 18, Sejlskibs-Tilsynsloven § 10), hvorved betegnes de foreskrevne, periodisk tilbagevendende Undersøgelser af enkelte Dele af Skibet. Forskrifter af tilsvarende Art maa vedblivende opretholdes. En fuldt saa væsentlig Opgave bliver dog Foretagelsen af mere lejlighedsvis Undersøgelser, hvor Tilsynet indfinder sig uanmeldt for at forvisse sig om, at dette eller hint er i Orden, samt Foretagelse af Eftersyn efter Havari og Reparation. Jfr. Konvention-Reglementets Art. XXV, C. Endvidere henhører herunder de Besigtelser, der bliver til foretagne paa Begæring, fremset af Mandskab eller Maskinmester i Henhold til Sølovens § 87.

Til § 25.

Jfr. bl. a. Konventionens Art. 63.

Til § 26.

Reglerne om Ansættelse af Fribord og om Fribordscertifikaters Gyldighed stemmer med de hidtil gældende.

Til § 27.

I Betragtning af Certifikaternes store Betydning for Skibsfarten har man fundet det rimeligt at give Adgang til Paaanke af Administrationens Nægtelse af Certifikat.

For at forebygge Misbrug bør Certifikaterne tilbageleveres, naar deres Gyldighed er udløben. Selvfølgelig har Tilsynet at tage passende Hensyn til, om Skibet paa det givne Tidspunkt er i Udlandet.

Til § 28.

Jfr. de bestaaende Bestemmelser i Dampskibs-Tilsynsloven § 7; Sejlskibs-Tilsynsloven § 6 og Anordning om Skibes

Dybgaende og Lastelinie af 28. September 1909, §§ 3, 10. Hermed er nu at sammenholde Konventionens Art. 57.

Til §§ 29—32.

Hvervet at vaage over, at usødygtigt Skib tilbageholdes, hvilket hidtil til en vis Grad har kunnet udøves af Politi og Toldvæsen, maa paahvile Skibstilsynet. Da store Interesser ved saadan Indgriben kan sættes paa Spil, bør Bemyndigelse til at beslutte Tilbageholdelse begrænses til særlig egnede Personer indenfor Tilsynet, og der bør drages Omsorg for, at hver forefaldende Sag fremmes med største Hurtighed. Tilbageholdelsen skal uophødelig indberettes til Handelsministeriet, saaledes at den øverste Tilsynsmyndighed har Afgørelsen i sin Haand. Hvis der fra Skibet fremkommer Klage til Handelsministeriet over Tilbageholdelsen, lader Ministeriet Sagen undersøge, eventuelt ved særlige Sagkyndige, og bestemmer derefter, om Skibet skal frigives, eller om det skal tilbageholdes, indtil de paaklagede Mangler er afhjulpne.

Den definitive Afgørelse bør imidlertid rettelig ikke være henlagt til de administrative Myndigheder uden Adgang til Appel. Der indstiftes derfor et Overskibssyn udstyret med Domsmyndighed, for hvilket Reder eller Fører inden en vis Tidsfrist kan indanke Ministeriets Afgørelse.

Til §§ 33—35.

Det kunde ligge nær at overdrage Overskibssynets Funktioner til Sø- og Handelsretten i København. Men for at sikre Overskibssynet et tilstrækkeligt Antal Medlemmer med omfattende teknisk Sagkundskab og for at tilvejebringe en enkel og hurtig Forretningssgang, er det fundet rigtigst, at Overskibssynet oprettes som en selvstændig Institution, om end knyttet til Sø- og Handelsretten. Den retskyndige Formand ansættes af Kongen, medens de øvrige Medlemmer vælges af Sø- og Handelsretten. Overskibssynet afgiver Kendelse om, hvorvidt og paa hvilke Vilkaar Skibet skal enten frigives eller tilbageholdes, og fastsætter tillige, hvem der skal udrede Omkostningerne. Kendelsen kan indankes for Højesteret. Krav om Erstatning for Tab forvoldt ved uretmæssig Tilbageholdelse henvises til Domstolene.