

F. t. l. om tilsyn med skibe.

tilsigter at tillade en overskridelse af det fastsatte passagerantal i tilfælde af evakuering af personer fra truede områder.

Til § 8.

Det vil være i overensstemmelse med sikkerhedskonventionens princip, se således kapitel II, regl. 1 (side 61), at der tilstås administrationen adgang til at meddele lempelser, forsåvidt angår skibe, der på konventionens ikrafttrædelsesdag, jfr. herom nedenfor til § 43, er danske.

Til § 12.

Den foreslåede ændring er nærmest af redaktionel art, idet det er fundet stemmende med almindelig nugældende praksis, at alle de her omhandlede administrative forskrifter skal kunne udfærdiges i form af ministeriel bekendtgørelse. Reglerne om indladning og medtagelse af eksplosiv og brandfarlig ladning samt forskydelig ladning omhandles i de til konventionen knyttede reglementers kap. VI, (side 365).

Til § 13.

Den nugældende paragrafs henvisning til konventionen af 1929 bør udgå, og det foreslås derhos at udelade nævnelse af skibets tilstrækkelige bemanning i nærværende paragraf, idet lov nr. 476 af 11. december 1950 om midlertidigt tillæg til sønæringsloven også dækker den sikkerhedsmæssige side af spørgsmålet.

Til § 15.

Den her foreslåede regel om pligt til forsigtig omgang med ild og lys svarer til, hvad der gælder for landjordens forhold, jfr. brandpolitilovene nr. 28 af 21. marts 1873 § 5 og nr. 174 af 31. marts 1926 § 18. Ligger skibet i havn eller på red, vil det pågældende havnereglement oftest indeholde en regel, der dækker dette forhold; men da det er fundet naturligt i det hele at have en sådan almindelig politimæssig forskrift om forsigtighed med ild og lys til bekæmpelse af brandfare om bord, foreslås reglen indført som en med nærværende lovs øvrige bestemmelser beslægtet forskrift.

Til §§ 16—18 (nuv. §§ 15—16).

De her foreslåede regler om statens skibstilsyns organisation er nye.

Efter den nugældende lov er den øverste ledelse af skibstilsynet henlagt til en overskibsinspektør. Endvidere forudsætter loven en stilling som overskibsingeniør. På grund-

lag heraf har skibstilsynets ledelse været organiseret således i praksis, at overskibsinspektøren har ledet og tilrettelagt den daglige og praktiske tilsynsvirksomhed og i det hele været tilsynsstabens direkte overordnede leder, medens overskibsingeniøren har været chef for det kontor i handelsministeriet, under hvilket henhører sager om udfærdigelsen af de administrative bestemmelser i lovens medfør, instrukser for skibstilsynet, revision af indkomne synsrapporter og meddelelse af bemyndigelser for overskibsinspektoratet til at udfærdige farts- og andre certifikater m. m.

Efter forslaget ophæves stillingerne som overskibsinspektør og overskibsingeniør, og der oprettes et direktorat for statens skibstilsyn. Dette betyder en forenkling og koncentration af den øverste ledelse af skibstilsynet. Det bemærkes, at den i den nuværende lovs § 16 nævnte særlige stilling „1. skibsinspektør“ er bortfaldet ved tjenestemandsløven af 6. juni 1946. Det udtrykkelige maksimumstal (30) for skibssynsmænd foreslås slettet af loven og henskudt til normering ved de årlige finanslove i overensstemmelse med det til enhver tid værende behov for sådanne synsmænd.

De i § 18 foreslåede regler betyder en nærmere udformning af reglerne i tjenestemandsløvens § 44 om tjenestemand's adgang til beskæftigelse uden for statstjenesten, for så vidt angår direktøren for statens skibstilsyn og skibstilsynets øvrige tjenestemand.

Til 6. afsnit.

Det foreslås at ophæve bestemmelsen i den nugældende lovs § 25, hvorefter passagerskib i fart på fremmede verdensdele forinden afgang fra dansk havn skal underkastes et såkaldt afgangssyn til forvisning om, at de til passagerbefordringens betryggelse givne påbud er fyldestgjort. Disse forskrifter tilsigter i første række at beskytte udvandrere; men efter hele den udvikling, udvandrerspørgsmålet har taget, idet navnlig den udvandring, som dansk skibsfart i praksis har været interesseret i, udvandringen til Nord- og Sydamerika, er blevet begrænset og reguleret stærkt fra vedkommende landes side, er spørgsmålet ikke længere af samme interesse, som da lovreglen i sin tid blev til. Hertil kommer, at de almindelige forskrifter om tilsyn med de sikkerhedsmæssige forhold ombord i skibe i samme tidsrum er blevet betydelig udvidet navnlig som følge af de nævnte konventioner om sikkerhed for menneskeliv på søen og de i tilslutning der-