

til givne nationale forskrifter, således at passagerernes (udvandrernes) betryggelse må skønnes at være fuldt ud tilgodeset herigennem. Da derhos en række fremmede lovgivninger ikke kender det særlige afgangssyn, men kun de i sikkerheds- og lasteliniekonventionerne krævede syn, vil ophævelsen af de særlige danske afgangssyn betyde, at en hidtil bestående ugunstig stilling for dansk skibsfart, internationalt set, bortfalder. I sammenhæng med ophævelsen af lovens § 25 står forslaget om bortfald af den gældende § 37, der indeholder bestemmelse om en afgift for afgangssyns afholdelse.

Hvad iøvrigt angår lovens nærværende afsnit, foreslås det, at de sidste 4 stykker af den nuværende § 23 udskilles til en ny paragraf, hvorved opnås, at første halvdel af den nuværende § 23, der omhandler hovedsyn over skib, og anden halvdel af samme paragraf, omhandlende de i henhold til synene udstedte certifikater, fremtidig udgør to selvstændige, lettere overskuelige paragraffer, §§ 24—25.

#### Til §§ 24—25.

I hver af disse paragraffer er foreslået indsat et nyt 5. stk., hvorved der skabes hjemmel for at afholde sådanne ved konventionen krævede syn, som ikke indholdsmæssigt er dækket af hovedsynet, jfr. den nuværende lovs § 7. Ændringen har navnlig hensyn til det ved 1948-konventionens kap. I, regl. 11, pkt. 2 (side 51) indførte særlige sikkerheds-udrustningssyn med dertil hørende certifikat.

#### Til 7. afsnit.

Efter den nugældende lovs ordning kan en tilbageholdelsesbeslutning af skibets reder eller fører indbringes for ministeriet, der da kan lade yderligere undersøgelse i sagen foretage. Går ministeriets afgørelse ud på, at beslutningen opretholdes, kan sagen indankes for overskibssynet. Som nævnt foran i bemærkningerne til forslagets §§ 16—18, medfører omorganiseringen af skibstilsynet bl. a., at ministeriets særlige kontor for skibstilsynsanliggender nedlægges, og det vil da både af denne grund og for at opnå en forenkling i tilbageholdelses-sagerne behandling være naturligt, at ministeriet udgår som appelinstant i disse sager. Hertil sigter de til dette afsnit foreslåede ændringer.

#### Til § 31 (nuv. § 30).

Da skibstilsynet ikke er repræsenteret i alle danske havne, og da spørgsmål om gennemførelse af en tilbageholdelse ofte

kræver hurtig indskriden, foreslås det, at der tilvejebringes mulighed for at tillægge havnefogeder myndighed til at tilbageholde et skib med samme virkninger som i lovens nærværende afsnit iøvrigt angivet. Sådant bemyndigelse, hvortil der selvsagt vil blive knyttet en udførlig instruks, vil kun blive givet havnefogeder, der har nautisk foruddannelse og således er i stand til at skønne over en eventuelt foreliggende usødygtighed, og har kun til hensigt at sætte havnemyndighederne i stand til at tilbageholde et skib, indtil en repræsentant for skibstilsynet kan komme til stede.

#### Til § 37 (nuv. § 36).

Ved fastsættelsen af de afgifter for syn og de i henhold til synene udstedte certifikater, som skal erlægges af rederieringen, er den nugældende lov udgået fra det princip, at de i henhold til internationale konventioner foreskrevne syn og certifikater er afgiftsfrie, medens der for det nationale fartscertifikats udstedelse erlægges visse i loven fastsatte afgifter, hvis samlede provenu i forbindelse med afgifterne for de offentlige prøvekamres certifikater skulle dække ca. halvdelen af udgifterne ved skibstilsynet. Den siden 1927, da taksterne senest er reguleret, skete udvikling såvel i de skibstilsynet pålagte opgaver som i pris- og lønniveauet har imidlertid medført, at det nævnte 50 pct.-princip ikke har været effektivt siden finansåret 1936—37.

Det er hensigten nu at forhøje afgifterne således, at disse i forbindelse med afgifterne for skibes måling, jfr. det samtidig hermed forelagte forslag til lov om ændring i lov af 13. marts 1867 angående skibes måling, atter vil kunne dække ca. halvdelen af udgifterne til skibstilsynet.

For imidlertid at muliggøre, at det således forudsatte forhold mellem statens og rederieringens deltagelse i udgifterne ved skibstilsynet til stadighed er til stede, foreslås det, at lovens afgiftsbestemmelser formuleres som en bemyndigelse for ministeren til at fastsætte de afgifter, der vil være at erlægge for udfærdigelse af fartscertifikat, henholdsvis påtegning om et certifikats forlængede gyldighed. Ændringen tænkes sat i kraft den 1. april 1951, se forslagets § 43.

#### Til § 39 (nuv. § 40).

Det er i nordisk domstolepraksis antaget, at afgiftskravet er udstyret med søpanteret, men det er fundet naturligt at optage en udtrykkelig regel herom i selve loven.