

almindelige bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Lovens område svarer til 1958-lovens, idet dog troppetransportskibe er undtaget, og svarer til anvendelsesområdet for lov om skibes sikkerhed m.v. L 1980 98.

*Til § 2*

*Ad nr. 3.* Definitionen er bragt i overensstemmelse med den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS) 1974, og til skibstilsynslovgivningen, således at det alene er passagerantallet, der er afgørende, og ikke skibets indretning.

*Ad nr. 5.* Et fiskeskib var tidligere defineret som »et skib, der er forsynet med fiskericertifikat«.

Ved bekendtgørelse nr. 322 af 3. juli 1980 om ændring af bekendtgørelse om skibsregistrering bortfaldt betegnelsen fiskericertifikat, og i stedet forsynes nationalitetsbeviserne med en særlig påtegning om, at skibet er optaget enten i det særlige register over fiskefartøjer eller i fiskefartøjsfortegnelsen med anførelse af det særlige havnekeningsnummer. Definitionen af fiskeskib er ændret i overensstemmelse hermed.

*Ad nr. 6.* I overensstemmelse med nutidig sprogbrug er navnet »lystfartøj« ændret til »fritidsfartøj«. Da det i visse tilfælde kan være vanskeligt at afgøre, hvorvidt der er tale om erhvervsmæssige formål, er sådanne tilfælde henlagt til direktørens afgørelse.

*Ad nr. 7.* Begrebet »maskinpasser« er indført som en fællesbetegnelse for personer, der hidtil har været maskinbetjeningen i mindre skibe.

*Ad nr. 8.* Se lovens § 15 og bemærkninger hertil.

*Ad nr. 9.* Effekt angives nu i kW (kilowatt) i stedet for som hidtil i HK (hestekraft) (1 HK = 0,7355 kW).

Reglerne for ansættelse af skibsmaskineriers effekt har hidtil muliggjort, at skibstilsynet efter anmodning fra en reder skulle ansætte effekten lavere end maskineriets maksimale effekt (nedbremsning). Denne mulighed har medført, at maskineriet i en række skibe har været nedbremset

for at holde effekten under en grænse, der ville udløse en højere maskinbesætning; et forhold, der såvel ud fra en sikkerhedsmæssig, som ud fra en vedligeholdelsesmæssig betragtning må anses for uheldigt.

Adgangen til nedbremsning af maskinerier foreslås ophævet. Når nedbremsningen af eksisterende skibes maskinerier fjernes, og der eventuelt sker en overskridelse af lovforslagets grænser for maskinens effekt, bør kravene til maskinbetjeningen normalt ikke sættes højere end hidtil.

*Ad nr. 10.* Området vedrører kun handelsskibe og anses at svare til »Near-Coastal Voyages« i den af Danmark tiltrådte internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, 1978, (STCW-konventionen), der trådte i kraft den 28. april 1984. Definitionen er uændret i forhold til 1964-lovens definition på »Indskrænket fart«, idet dog den nordlige begrænsning er ændret fra 61° N. bredde til 62° N. bredde, og fart langs Grønlands kyster er specificeret til fart ikke over 30 sømil fra kysten (basislinien).

Forbedringer af søfartsuddannelsen og den tekniske udvikling har bevirket, at der ikke længere er fundet grundlag for at opretholde de tidligere fartsområder og de begrænsninger i sønæringsretighederne, der er knyttet hertil.

For så vidt angår maskinbesætningen i handelsskibe foreslås fartsområderne afskaffet.

Det bemærkes, at når der i § 2, nr. 10 og 11, samt i § 12 er nævnt »Østersøen«, er der forudsat, at dette farvandsområde indbefatter Den botniske Bugt og Den finske Bugt.

*Ad nr. 11.* Området vedrører kun fiskeskibe. Området er i forhold til gældende lov udvidet for at opnå overensstemmelse med fiskerilovgivningen i EF-havet. Udvidelsen omfatter tillige hele Østersøen og fart langs Grønlands kyster.

*Ad nr. 12 og 13.* Definitionerne er i overensstemmelse med regler udstedt i medfør af lov om skibes sikkerhed m.v.

*Til § 3*

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 3, stk. 1.