

- LB 582 1988 om et skibsfartsnævn.

I henhold til LB 594 1996 om skibes sikkerhed m.v., som ændret ved L 887 1997, er lovpligtige syn af danske skibe gratis.

Søfartsstyrelsen opkræver dog betaling hos rekvirenten af synet, såfremt synsarbejdet påfører styrelsen udgifter i forbindelse med syn, der udføres uden for sædvanlig arbejdstid.

Baggrunden for ordningen er, at gratisprincippet gælder for planlagt arbejde inden for normal arbejdstid. Ved at opkræve betaling for de udgifter, der er forbundet med synsarbejde på lørdage, søndage eller i øvrigt uden for normal arbejdstid, kompenseres Søfartsstyrelsen således økonomisk. Samtidig imødekommes erhvervets behov for at få udført synsarbejde uden for normal arbejdstid, idet værfter og redere i en vis udstrækning får foretaget tekniske prøver på tidspunkter, hvor det almindelige arbejde er indstillet.

Herudover opkræver Søfartsstyrelsen fuld betaling for typegodkendelse af skibsudstyr m.m., for rejsetid i forbindelse med lovpligtige syn i udlandet, ved forgæves udrejse og såfremt et syn ikke kan afsluttes inden for en fastsat normtid, samt når der ved inspektion af et udenlandsk skib (havnstatskontrol) er konstateret fejl, som gør tilbageholdelse af skibet berettiget.

De udgifter, som indgår i det rekvirerede arbejde, udgøres af den merarbejdsbetaling og de rejseomkostninger, der er forbundet med afholdelse af synene.

Udgifter og indtægter ved det rekvirerede arbejde er budgetteret til 4,0 mill.kr. i 1999. Af de budgetterede udgifter udgør 2,0 mill.kr. lønsum. Afvigelse fra de budgetterede indtægter og udgifter, herunder lønudgifter, vil fremgå af regnskabet.

Under kontoen er der adgang til at forudbetale medlemsbidrag til International Maritime Organization (IMO). Der er endvidere adgang til at oppebære gaver fra private, organisationer, myndigheder og virksomheder, samt anvende disse gaver til velfærdsforanstaltninger på skoleskibet Danmark og til betaling for mindrebehandlede elevers ophold på skoleskibet Danmark.

Formålet med søfartsuddannelserne er at sikre, at uddannelse af danske søfarende ud over det nødvendige sikkerhedsmæssige indhold tillige er et aktivt element i dansk søfarts konkurrenceevne og tilrettelægges på en sådan måde, at de søfarende kan udnytte deres uddannelse ved eventuel senere overgang til erhverv i land.

Fra efteråret 1997 er påbegyndt en ny uddannelse for rederiansatte officersaspiranter, jf. L 388 af 23. maj 1997. Uddannelsen er opdelt i en juniordel og en seniordel, hvor der mellem disse to dele skal gennemføres en obligatorisk praktikperiode på 1 1/2 år indeholdende mindst 12 måneders sejltid som juniorofficer.

Uddannelsen, der er modulopdelt, tager udgangspunkt i, at den enkelte studerende senest et år inde i forløbet vælger hovedretning, enten dæk eller maskine. Alle aspiranterne bliver i løbet af junioruddannelsesperioden kvalificeret både til tjeneste som vagthavende maskinofficer og til tjeneste som vagthavende navigatør.

Juniordelen, der i ca. 75% af studietiden er fælles for maskinmester- og navigatørstuderende, er opbygget som vekseluddannelse mellem teoriundervisning på skole og praktisk oplæring til søs. Juniordelen omfatter i alt 8 halvårssemestre, hvoraf 5 er på skole og 3 er til søs. Maskinmesterstuderende skal herudover yderligere have et semesters værkstedsundervisning.

Seniordelen udgør for både maskinmester- og skibsføreruddannelsen 3 teorisemestre.

Kravet til forudgående skolekundskaber hæves til gymnasialt c-niveau, og da uddannelsen fortsat skal kunne gennemføres af personer med 10. kl. afgangsprøver, etableres maritime forbedringskurser med en varighed på et halvt år.

Der vil fortsat blive optaget elever til såvel maskinmester- og navigatøruddannelsen efter den hidtidige uddannelsesmodel til og med januar 1999.

Søfartsstyrelsen iværksætter i 1999 en målrettet indsats til gavn for arbejdsmiljøet til søs, og indsatsen vil være en kombination af egenindsats og kontrol samt styrkelse af arbejdsmiljørådene, jf. 26.41.15.50. Tilskud til arbejdsmiljøråd og arbejdsmiljøtjenester.