

idet man var bange for, at Reglerne skulde blive for strenge, men nu anerkender man vistnok fra alle Sider, at man bør gaa til noget saadant, og den af Ministeriet i Januar 1909 nedsatte Kommission har allerede afgivet enstemmig Betænkning, som er Basis for Lovforslaget. Hvad der yderligere har givet Bevægelsen Fart, er Tillæget til den engelske „Merchant Shipping Act“ af 1906, hvis Bestemmelser om Skibes Udrustning med Redningsredskaber fra 1. Oktober d. A. skulle træde i Kraft for alle udenlandske Skibe, saa længe de ere i en engelsk Havn. Det er derfor ganske nødvendigt at foreslaa Regler derom, og man har ment med det samme at maatte gaa til; nu at gøre hele Tilsynet med Sejlskibe effektivt.

Jeg skal ikke komme ind paa de forskellige Detailler i dette Lovforslag, som findes udførligt omtalte i Motiverne. Meningen er, at Kommissionens Arbejde skulde kunne benyttes som Grundlag for de Forhandlinger mellem den danske og den engelske Regering, som ventes at kunne være tilendebragte, inden den nævnte Bestemmelse træder i Kraft den 1. Oktober dette Aar og altsaa faar Anvendelse ogsaa paa danske Skibe. Kommissionen har haft under Drøftelse, hvorvidt man med det samme kunde slutte sig til de af den engelske Board of Trade fastsatte Regler eller muligt til de tyske Regler, men man har ment, det var rigtigere at faa vore egne danske Regler, som senere ville kunne fastsættes.

Man har ogsaa skøftet de Udgifter, der skulde falde paa Skibsfarten i Anledning af denne Lov. For Dampskibenes Vedkommende betales Tilsynet udelukkende af Dampskibsrederne. Man har imidlertid ment, at dette var en for haard Bestemmelse overfor Sejlskibsfarten, som er ret ugunstigt stillet i Konkurrencen med Dampskibene. Skønt man fra sejlskibsinteresseret Side maaske har ventet, at hele Udgiften skulde falde paa Staten, idet man har ment, at naar Staten paabyrder Sejlskibene et saadant Tilsyn, maa den ogsaa betale det, har Kommissionen dog ikke kunnet gaa saa vidt, men har foreslaaet, at Udgifterne afholdes dels — og hovedsagelig — af Staten, dels — et mindre Bidrag — af Sejlskibsrederne. Jeg tror ogsaa, at det vil være den fornuftigste Basis at fastholde.

Den finansielle Betydning af denne Lov vil være omkring 15,000 Kr. Men i Forbindelse hermed maa jeg maaske nævne, at man tænker senere fra Ministeriets

Side at foreslaa Tilsynsraad i al Almindelighed, hvorunder saa Tilsynet med Dampfartøjer, Lastelinier osv. alt sammen kunde gaa ind. Jeg tror, det vil være fornuftigt; for den Slags Tilsyn skal jo, hvis det skal betyde noget, være effektivt, og det gælder om at faa det hele fornuftigt reguleret, naar disse Love om Tilsyn med Sejlskibe og ligeledes om Lastelinie, som jeg skal have den Ære at forelægge, senere blive vedtagne. Jeg haaber paa det høje Tings Velvillie til, at disse og ogsaa de følgende Lovforslag maa blive vedtagne nogenlunde hurtigt, da der jo ikke er megen Tid at spille, hvis vi skulle gaa til at udarbejde alle de nærmere Regler i den korte Tid, der er levnet.

Det næste Lovforslag, som jeg dernæst skal have den Ære at fremsætte, er Forslag til midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie. Dette Lovforslag er ligeledes en Følge af Tillæget til den engelske „Merchant Shipping Act“ af 1894, et Tillæg, som blev vedtaget i 1906, og som angaar Spørgsmaalet om en paa tvungen Lastelinie, som den britiske Regering agter at indføre for alle fremmede Skibe, som anløbe engelske Havne. Det berører jo i allerhøjeste Grad vor Skibsfart. Man har gennem Udenrigsministeriet indledet Underhandlinger med den engelske Regering om gensidig Anerkendelse af de i hvert Land herom gældende Bestemmelser, men da det vil tage altfor lang Tid at udarbejde de detaillerede Bestemmelser, der her vil være Tale om, har man ment at maatte foreslaa en midlertidig Lov og senere optage Forhandlinger med den engelske Regering, da der jo vil gaa nogen Tid, inden en Overenskomst kan blive gennemført. Den af Regeringen angaaende dette Spørgsmaal nedsatte Kommissions Tanke har været rettet paa, om man ikke uden videre endelig kunde antage de Regler for Udregning og Anbringelse af Lastelinier, som allerede var godkendte af den engelske Regering, altsaa af Board of Trade. Det har Kommissionen dog ikke turdet foreslaa, og jeg har heller ikke kunnet dele denne Opfattelse, og derfor vil man som sagt gaa til at udarbejde særlige Regler om Beregningerne, hvilket vil tage lang Tid, og om hvilke man saa, naar de ere færdige, vil indlede Underhandlinger med den engelske Regering for at faa dem anerkendte af denne. Noget lignende finder Sted for Øjeblikket i Norge og Sverig, hvor man ligeledes har Lasteliniesagen under Behandling, og det vilde jo ikke være af