

4) *Anden Behandling af:*

Forslag til Lov om Forandringer i Reglerne om Sø- og Handelsretten i København.

Mødet hævet Kl. 4<sup>10</sup>.

## 40de Møde.

Torsdag den 15. December, Kl. 1.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

*Valg af 15 Medlemmer til et Udvalg angaaende Forslag til Lov om Ændringer i Lov om kommunale Valg af 20. April 1908.*

Paa Formandens Forslag valgtes: *Nørhave, Brorsen, Ravn, J. H. Jensen, Carl Sørensen, Pinstrup, Johannes Jensen, Tange, Borgbjerg, Stauning, Sigvald Olsen, Keiser-Nielsen, Poul Christensen, K. Pedersen og Wenzel Neergaard.*

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

*Eventuelt: Første Behandling af Forslag til Lov om Ændring i Lov Nr. 16 af 13. Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.*

(Lovforslaget findes i Tillæg C.)

**Formanden:** Denne Sag kan ikke uden Tingets Samtykke behandles i Dag, men hvis ingen gør Indsigelse derimod, betragter jeg Samtykket som givet. (Op-hold). Det er givet.

Lovforslaget sattes til Forhandling.

**Ministeren for Handel og Søfart (Muus):** Det Lovforslag, der her foreligger for det høje Ting, drejer sig om Ændringer i Lov af 13. Februar 1903 om Tilsyn med Damp-

fartøjer m. m. Grunden til dets Fremkomst er en dobbelt. Der er i de senere Aar i nogle af vore Nabolande fremkommet Lovbestemmelser, hvorved man har skærpet Tilsynet med Skibene for at sikre Liv og Gods. Samtidig er der imidlertid i disse Love truffet den Bestemmelse, at andre Nationers Dampere kunne opnaa Ligestilling med de indenlandske, naar de opfyldte visse Bestemmelser, som man maatte blive enige om indbyrdes. Af den Grund blev der straks fra dansk Side indledet Underhandlinger med vedkommende Lande, med Frankrig og England og nu senest med Norge, for at opnaa Overenskomster med dem, og det er i væsentlig Grad disse Overenskomster, der danne Basis for dette Lovforslag.

Stærkest iøjnefaldende af de Fordringer, der stilles, ere de fra fransk Side stillede særlig skarpe Krav til de sanitære Forhold om Bord. Man vil erindre, at fransk Passagerfart i væsentlig Grad er forskellig fra den danske, idet de franske Router særlig ere store og væsentlig oversøiske Linier, hvor der naturligvis maa kræves strengere Regler efterfulgte, end vi kunne tænke os her i vore Farvande. Det vilde jo være urimeligt at stille de samme Fordringer til et Skib, der skal sejle herfra til England f. Eks., som til et Skib, der skal sejle til Afrika. Der er derfor ført Forhandlinger med Fællesrepræsentationen for Søfarten for at træffe en modus vivendi, og det er den, der giver sig Udtryk i § 1, hvor der staar: „Det skal være forsynet med de af Ministeren for Handel og Søfart foreskrevne Lægemidler, jfr. Søloven af 1. April 1892 § 26, hvorhos det af Ministeren for Handel og Søfart kan bestemmes, i hvilke Tilfælde der paa Skibet skal være ansat Skibs-læge og Sygepasser samt være indrettet Hospital.” Det er som omtalt indlysende, at de Bestemmelser, der forlanges i Frankrig, ville være aldeles urimelige overfor Skibe, der sejle f. Eks. herfra til England. Det er derfor overladt til Handelsministeren at træffe et Arrangement i saa Henseende, og vi have da forhandlet med Fællesrepræsentationen og ere enedes om at tilbyde Frankrig som Ultimatum, at disse Bestemmelser kun kom til at gælde for Skibe, der have 3 Døgn Rejse ud over Linien for indskrænket Fart, altsaa Linien Texel—Lindesnæs. De Skibe, der komme ud over 3 Døgn Rejse, altsaa Vest for denne Linie, ville selvfølgelig kun være de oversøiske Dampere, og de ere allerede indrettede paa dette Forhold. Men, som sagt, jeg maa fremhæve, at Ministeriet foreslaar dette i Forstaaelse med