

Fællesrepræsentationen i Haab om, at Frankrig vil gaa ind paa denne Bestemmelse.

Endvidere skal jeg nævne, at det i § 4 hedder, at der til § 7 i den nævnte Lov skal føjes følgende som 4de Stykke: „I Tilfælde, hvor Opnaaelse af Overenskomst med andre Nationer om Gensidighed med Hensyn til Regler angaaende Sikkerhed paa Søen maatte gøre saadant nødvendigt, kan Ministeren for Handel og Søfart for de i § 1 nævnte Skibe og Fartøjer, for saa vidt disse fare paa de paagældende Nationers Havne, træffe Bestemmelser, der i enkelte Henseender indeholde videregaaende Krav, end nærværende Lov i øvrigt foreskriver.” Det er ligeledes en Bestemmelse, der er truffen efter Overenskomst med Fællesrepræsentationen, ligesom Ministeren har forpligtet sig til i ethvert saadant Tilfælde — det vil kun være i enkelte Undtagelsestilfælde — at konferere med Fællesrepræsentationen først. Bestemmelsen er truffen nærmest af Hensyn til de Forhandlinger, der ville komme med andre Nationer, med hvem vi endnu ikke have kunnet føre Forhandlinger, idet det vilde være meget uheldigt, om man hver Gang, der var rent ubetydelige Forandringer i disse Lovbestemmelser at træffe, skulde være nødt til at gaa til det høje Ting med et nyt Lovforslag. For at komme uden om det, have vi da truffet denne Aftale med Fællesrepræsentationen om en vis Moderation i saa Henseende, en vis Tilladelse for Ministeren til at kunne gaa ind paa enkelte særlige Bestemmelser.

Det andet Forhold, der ligger til Grund for dette Lovforslag, er, at det nu er 7 Aar siden, at den forrige Lov om Tilsyn med Dampfartøjer blev udstedt. Siden den Tid have Forholdene naturligvis forandret sig meget. Vi maa nemlig ikke glemme, at der er foregaaet en overordentlig stor Udvikling i de sidste Aar. Der er et Forhold, der her ganske særligt har gjort sig gældende: det er den Mængde Sejlskibe, der nu føres frem ved en lille Dampmaskine eller Motor. Det er nødvendigt at faa disse Skibe med ind under Dampskibsloven, men da de paa den anden Side egentlig ere Sejlskibe, og mange af dem ere smaa Fartøjer, vilde det være meget haardt at behandle dem som Dampskibe. Vi have derfor søgt at lette dette Forhold ved den Dispensationsret, der indeholdes i Lovens § 7. Dette finder sit Udtryk i det første Stykke af § 4, men naar disse Skibe med Motorkraft komme ind under Dampskibsloven, er der den Ulempe, at Udgifterne ved Damp-

skibes Besigtigelse ere betydeligt højere end ved Sejlskibe; det har man villet raade Bod paa ved § 7, idet denne bestemmer, at for „Sejlskibe med Damp eller anden Maskinkraft” betales „Halvdelen af de under d og e anførte Beløb”. § 8 er i Virkeligheden et Supplement dertil, idet den ligeledes nedsætter Udgifterne ved delvis Syn. Der er endvidere kommet en Forandring i § 5. Efter de nugældende Regler skal der ske en Besigtigelse, foruden ved det nye Skibs Indtræden i Farten, for ethvert Dampskib en Gang aarligt. I de andre Nationer haves i Regelen en lettere Bestemmelse, og navnlig efter Konferencen i Norge var Ministeriet blevet paa det rene med, at man vilde kunne opnaa en Lettelse paa dette Punkt. Den gaar da ud paa, at medens egentlige Passagerskibe skulde synes en Gang hvert Aar foruden det Syn, der finder Sted, hver Gang et nyt Skib træder ind i Farten, saa skulde andre Skibe kunne nøjes med et Syn hvert andet Aar.

Endelig har der været Forhandlinger med Marineministeriet angaaende Lodsartøjerne. Vi have i den nugældende Lov en Bestemmelse om, at de Fartøjer, der tilhøre Staten, ere udenfor denne Lovs Besigtigelser, idet Staten selv besøger disse Besigtigelser. Der er imidlertid en Del Lodsartøjer, til hvilke Staten har leveret Maskiner, og som i det hele ere under Statens Raadighed. Det vil være ganske naturligt, at disse Lodsartøjer ogsaa komme ind under Statens Kontrol, at der ikke skal være dobbelt Tilsyn med dem. I § 10 træffes derfor følgende Bestemmelse: „Dog nedsættes Tallet til 12 for de Skibe, der sejle paa saadanne Nationers Havne, af hvilke denne Minimumsgrænse stilles som Fordring for Opnaaelse af Anerkendelse.” Det forholder sig hermed saaledes, at vi i vor Lov have den Bestemmelse, at et Skib først bliver Passagerskib, naar der er Plads til over 20 Passagerer deri. Derimod have forskellige andre Nationer sat Grænsen ved 12. Derfor nedsætter man Tallet til 12 for Skibe, som sejle paa saadanne Nationers Havne, i hvilke denne Minimumsgrænse stilles som Fordring.

Endvidere er der i § 11 følgende Bestemmelse: „Regeringen bemyndiges derhos til ved kongelig Anordning at træffe Bestemmelse om Tilsynet med danske Skibe og Fartøjer, som arbejde i eller fare mellem Havne og Steder indenfor Kongeriget”. Det er altsaa Skibe, som i Almindelighed ikke komme hjem til Danmark, men dog ere dansk Kontrol underkastede, og for at kunne faa de behørigte Besigtigelser fore-