

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

I London afholdtes i 1913—14 en international Konference angaaende Forholdsregler til Sikring af Menneskeliv paa Søen. Denne Konference, i hvilken ogsaa Delegerede fra den danske Regering deltog, førte til den under 20. Januar 1914 undertegnede Konvention (se Bilag F.), der fastslog udførlige Bestemmelser til Betyggelse af Skibsfartens Sikkerhed. De siden da indtraadte Verdenstildragelser har medført, at Konventionen hidtil kun er blevet ratificeret af enkelte af de i Konventionen deltagende Stater, særlig af Storbritannien. Nu da Fredstilstand er genoprettet, bliver det nødvendigt ogsaa for Danmark at være i Stand til endelig at kunne tiltræde Konventionen, og Regeringen maa derfor søge Lovhjemmel til for den danske Skibsfart at kunne paabyde Gennemførelse af Konventionens Bestemmelser.

Samtidig hermed er det i høj Grad paatrængende, at hele vor hidtidige Lovgivning om Skibes Sedygtighed, der er af spredt og mangelfuld Beskaffenhed, gøres til Genstand for konsekvent Gennemarbejdelse og bringes i en Skikkelse, som fyldestgør de Krav, der stilles ved den hastig fremadskridende Udvikling af Skibsfarten og dens Teknik.

Til Belysning heraf vedføjes en kort Fremstilling af den danske Lovgivnings hidtidige Udvikling og af den for Tiden bestaaende Ordning paa dette Omraade (se Bilag E).

De nugældende Love er:

- for Tilsyn med Dampskibe: Lov 16. Februar 1903, ændret ved Lov 3. Januar 1911, samlede i Bek. 3. Januar 1911;
- for Tilsyn med Sejlskibe: Lov 14. Maj 1909, ændret ved Lov 29. April 1913, samlede i Bek. 29. April 1913;
- for Fastsættelse af Lastelinier: Lov 14. Maj 1909.

Hertil kommer nogle ældre særlige Bestemmelser om Tilsyn med Udvandrerens Befordring (Lov 1. Maj 1868 og Lov 25. Marts 1872) og to Love af 4. Oktober 1919 om Forhøjelse af Synsmændenes Vederlag.

Den bestaaende Lovgivnings store Mangler vil være klargjorte ved Fremstil-

lingen i Bilag E. Det vil ses, at gennem mange Aar har det været søgt at faa Lovgivningen udviklet og forbedret, uden synderligt Held. Yderligere at udskyde Arbejdet for at naa til en mere tilfredsstillende Ordning vilde ikke let kunne forsvares.

Det nuværende Systems Mangler kan i Korthed sammenfattes saaledes:

Skibstilsynets Organisation er ufyldstgørende baade nedefter og opefter. Synsmændenes Ansættelses- og Lønningsvilkaar udelukker, at der gennemgaaende kan sikres Raadighed over særlig egnede Kræfter; Synsmændene arbejder hvert Sted for sig, uden fælles Overledelse, og Resultatet af deres Arbejde kontrolleres af ingen; Tilsynet træder som Regel overhovedet kun i Funktion, naar det tilkaldes af selve Skibet; og det til Politiet henlagte Indseende med, at Foretagelsen af Syn ikke undlades, maa, taget i Almindelighed, betegnes som ganske betydningsløst. Den centrale Myndighed, der ligger hos Handelsministeriet, raader hverken over de fornødne overordnede tekniske Kræfter eller over de fornødne administrative Mellemlid; Ministeriet har, med tilfældig teknisk Bistand, kunnet udfærdige en Række Forskrifter, indeholdende detaljerede Bestemmelser om Skibes Bygning og Udstyr; men det har vanskeligt ved at sikre en virkelig Gennemførelse og Overholdelse af disse Forskrifter.

Tilsynet med Lastelinier er i lige Grad ufyldstgørende. Undersøgelsen og Opmaalingen af Skibet maa ogsaa her foregaa uden fælles overordnet Ledelse; den udviklede Fribordsberegning bliver, under Mangelen paa tekniske Medhjælpere, udført af en enkelt Mand, uden Revision af Beregningerne; den Toldvæsenet tillagte Kontrol med, at Skibene ikke lastes dybere end tilladt efter Mærkerne, er efter Sagens Natur gennemgaaende lidet virksomhedsfuld. Handelsministeriet, bistaaet af et ulønnet Udvalg, har udstedt udførlige Forskrifter; men der trænges til et effektivt Tilsyn for at paase deres Efterlevelse.

Ved nu at søge at raade Bod paa den bestaaende Ordningens Mangler, bliver der at følge de Veje, som er angivne ikke blot