

Med denne Lov er Systemet fra Forordningen af 1832 udviklet i den Form, hvori det endnu genfindes baade i Dampskibs- og Sejlskibstilsynsloven.

I 1872 saa Justitsministeriet sig dog nødsaget til at forelægge Forslag til Ændring af Loven af 1851, se Rigsdagstidende 1872—73, Tillæg A. Sp. 1463—78, hovedsagelig gaaende ud paa at skaffe Administrationen frie Hænder til at give Regler om tekniske Enkeltheder. Motiverne hertil var de samme som i Forslaget af 1850. Fra Rigsdagens Side fandtes nu heller ikke noget særligt at indvende mod en saadan Ordning, jfr. nævnte Aargang af Rigsdagstidende, Tillæg B. Sp. 1265—70 og 1279—96; derimod foretog man den Ændring, at Reglerne om Tilsyn med Dampskibe udskilles fra de øvrige Bestemmelser om Tilsyn med Dampkedler som et selvstændigt Forslag.

Forslaget blev imidlertid først gennemført i Rigsdagssamlingen 1874—75, jfr. denne Aargang af Rigsdagstidende, Tillæg A. Sp. 1411—24, B. Sp. 143—48 og C. Sp. 169—80, 287—98 og 493—94, og blev til *Lov Nr. 22 af 24. Marts 1875 om Tilsyn med Dampfartøjer*, hvortil slutter sig Bekendtgørelse af 28. Juni 1875 om nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer. Loven gennemfører en Sondring mellem Passagerskibe og andre Skibe, idet disse sidste kun skal underkastes Syn, for saa vidt deres Dampkedler angaar. For Passagerskibe gives derimod detaillerede Forskrifter — omfattende: den vandtætte Inddeling, Lænsnings- og Slukningsmidler, Baade, Redningsbøjer, Kompasser, Lys-, Lyd- og Nødsignaler m. m. Endvidere gives visse Forskrifter om Transport af farlige Ladninger samt enkelte Bemandingsbestemmelser. Forskrifterne om Syn, Synsperioder og Synsmænd er væsentlig de samme som tidligere, dog forlanger man nu, at en af Synsmændene — ved Syn af Passagerfartøjer — skal være søkyndig. Reglerne for Betalingen er de samme som tidligere, kun beregnes Taksterne nu efter Skibenes Tonnage. For en vis Klasse af Passagerskibe — nemlig Udvandrer-skibe — gjaldt ved Siden af Reglerne i Loven af 1875 tillige nogle mere vidtgaaende Bestemmelser hjemlede ved den fremdeles bestaaende Lov om Tilsyn med Udvandrerens Befordring af 1. Maj 1868 samt Lov om Tillæg til denne Lov af 25. Marts 1872 og Reglement af 28. Marts 1870.

Loven af 1875 var nødvendiggjort af Tidens stigende Krav om Sikkerhed for Liv og Gods under Befordring til Søs samt af den stadig og netop paa det paagældende Tidspunkt særlig stærkt voksende Udvikling saavel paa maskintekniske som paa skibsbygningstekniske Omraader. Det var imidlertid kun svage Dønninger, der foreløbig var naaet hertil af den store og kraftige Bevægelse, der i Slutningen af Tresserne og Begyndelsen af Halvfjerdserne i forrige Aarhundrede var opstaaet i Europa og navnlig i England, gaaende ud paa at skabe en virkningsfuld Forøgelse af Sikkerheden paa Søen, ikke blot for Passagerer, men ogsaa for Mandskab, en Bevægelse, til hvilken Navnet paa Englænderen Plimsoll i særlig Grad er knyttet.

Foranlediget af denne Bevægelse, for hvilken Loven af 1875 saaledes ikke kan tages som noget Udtryk, besluttede man sig ogsaa herhjemme til at underkaste Spørgsmaalet om Forholdsregler mod usødygtige Skibe en Undersøgelse, og Indenrigsministeriet nedsatte i den Anledning under 24. Januar 1876 en Kommission til Bedømmelse af, hvad der i dette Øjemed kunde og burde gøres. Kommissionen fremsendte i Maj 1878 et „Udkast til Lov om Undersøgelse af Ulykkestilfælde paa Søen“ og fremhævede ved dette foreløbige Arbejde den store Betydning, det vilde have, om der kunde tilvejebringes et officielt statistisk Materiale angaaende Ulykkestilfælde paa Søen og Aarsagerne til disse. I Januar 1879 afgav Kommissionen sin endelige Betænkning, der findes trykt i Ministerialtidende B. for 1879, Side 473—545.

Til denne Betænkning, der er meget omfangsrig og bl. a. indeholder en fortrinlig Oversigt over den udenlandske Lovgivnings Stilling — navnlig den engelske —, knyttede sig et Udkast til Lov om Forholdsregler mod Brugen af usødygtige Skibe under dansk Flag. Dette Udkast, der vel nærmest søgte sit Forbillede i den engelske Ordning, betød en radikal Forskydning i de hidtil fulgte Principper. Det omfattede „ethvert dansk Skib i en hvilken som helst Fart, være sig Sejlskib eller Dampskib“ — udenlandske Skibe faldt saaledes fremdeles udenfor den tilsigtede Lovgivning —, og indeholdt Bestemmelser om, hvornaar et Skib skulde anses som usødygtigt. Der foresloges indført en Tilsynsinstitution bestaaende af 3 fastlønnede Skibsinspektører, hver i Spidsen for sit Distrikt. Skibsinspektørerne skulde kunne undersøge Skibene, naar de maatte anse dette for nødvendigt, og var endvidere forpligtede til at foretage Syn, a) naar de dertil beordredes af Indenrigsministeriet, b) naar Politivirigheden forbød et Skib at sejle, fordi det ansaas for usødygtigt, og