

Endelig foregaar der i den paagældende Periode en hidtil ukendt Udvikling af Søfarten, de forskellige Landes Tonnage stiger stærkt, Skibsbygnings- og Maskinteknikken udvikler sig med stærke Skridt, og Ønskerne om internationale Regler paa Søfarts-omraadet tager ligeledes til i Styrke, hvilket t. Eks. resulterer i de internationale Søvejsregler — jfr. Anordning Nr. 4 af 22. Januar 1897.

Ogsaa herhjemme melder Kravene sig paa ny, og ved allerhøjeste Ordre af 23. December 1897 og 12. Marts 1898 nedsætter Justitsministeriet en Kommission „til Overvejelse af Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af nye Bestemmelser vedrørende danske Dampskibe og lignende Fartøjer, deres Indretning og Udrustning m. m. samt Tilsynet med dem.“ I Oktober 1898 afgav Kommissionen sin Betænkning ledsaget af et Udkast til Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m., som blev Grundlaget for den med enkelte senere Ændringer endnu gældende *Lov Nr. 16 af 13. Februar 1903*.

Kommissionen fremhævede stærkt, at Loven af 1875 og de dertil sig knyttende administrative Bestemmelser ikke kunde anses for tidssvarende, navnlig hvad Reglerne om Maskineriet, Antallet af vandtætte Skodder og Redningsmidler angaar. Ogsaa de siden 1875 stedfundne Fremskridt paa det tekniske Omraade, saasom Indførelsen af højt Kedeltryk, store Stempelhastigheder, Anvendelsen af Elektricitet til Belysning og Drivkraft gjorde det ønskeligt at skaffe nye Bestemmelser, hvorved den danske Lovgivning kunde komme paa Højde med de mest betydende andre søfarende Nationers Lovgivning paa dette Omraade og navnlig komme til at stemme nogenlunde overens med de i England, Tyskland og Norge gældende Regler.

Endelig var det nødvendigt at ændre Loven af 1875 saaledes, at ogsaa andre Skibe end Passagerskibe blev underkastede et effektivt Tilsyn. Paa Grund af Kommissionens Ordlyd kunde derimod Sejlskibe ikke inddrages under Behandlingen, men Kommissionen undlod dog ikke at paapege det ønskelige i, at ogsaa disse Skibe undergives Tilsyn, og henstillede til Ministeriet at tage dette Spørgsmaal op til Overvejelse. Sin Opfattelse af Spørgsmaalet om Formen for Udøvelsen af Tilsynet sammenfattede Kommissionen saaledes:

„Kommissionen har ikke været blind for, at den i og for sig mest betryggende Ordning og navnlig den, ved hvilken den mest regelmæssige og ensartede Udøvelse af Tilsynet sikredes, vilde være en saadan, der svarede til den engelske Board of Trade's med fast ansatte, under et Hoveddepartement sorterende Inspektører, eller hos os til den ved Lov om Foranstaltninger til Forebyggelse af Ulykkestilfælde ved Brugen af Maskiner m. m. af 12. April 1889 foreskrevne, for saa vidt Tilsynet efter denne Lov udøves ved Fabriksinspektører og deres Assistenten. Man har ogsaa tænkt sig, at Forholdene i Aarenes Løb vilde føre med sig, at en saadan Ordning indføres, men da denne nødvendigvis vilde medføre langt betydeligere Udgifter for det offentlige end den hidtil gældende, og da det under de forhaanden værende Forhold ikke skønnes at være forbundet med uoverstigelige Hindringer at opretholde et virkelig effektivt Tilsyn ved valgte og for hver enkelt foretagen Forretning lønnede Tilsynsmænd, har vi ment at burde indskrænke os til at foreslaa en Ordning, der for saa vidt blot betegner en videre Udvikling af den ved Loven af 1875 foreskrevne, idet vi i øvrigt forudsætte, at Spørgsmaalet om særlige Skibs- og Maskininspektører for Tilsynet med Skibe vil blive genoptaget, naar Bestemmelserne om Ladelinier have opnået international Gyldighed, og en særlig Lov om Tilsyn med usødygtige Skibe maatte blive gennemført.“

Paa dette Grundlag blev med enkelte Ændringer med Hensyn til Ordningen af Tilsynet det Lovforslag udarbejdet, som af Indenrigsministeriet i Rigsdagssamlingen 1902—03 blev forelagt Rigsdagen, se Rigsdagstidende 1902—03, Tillæg A. Sp. 3083—3108, Tillæg B. Sp. 543—50 og Tillæg C. Sp. 659—80. Forslaget, der blev velvilligt modtaget af Rigsdagen og kun underkastet enkelte Ændringer, navnlig sigtende til at indføre en Særstilling for klassede Skibe, ophøjedes til Lov den 13. Februar 1903, og denne traadte i Kraft den 1. Januar 1904. Alle tekniske Omraader er med nogle faa faste Grænser i selve Loven overladt til Administrationen. Det skal i denne Forbindelse anføres, at i de 15 Aar, Loven har eksisteret, er der med Hjemmel i denne udstedt ikke færre end 8 Bekendtgørelser af overvejende skibsfartsteknisk Karakter, nemlig Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer m. m. af 5. Oktober 1903, 10. Juni 1905, 28. Marts 1908 og 24. Februar 1910 og Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 10. Juni 1905 og 25. Februar 1910 samt Bekendtgørelse af 1. August 1912