

Skibe, som befinder sig i Nærheden, saavel som til Myndighederne paa det første Sted paa Kysten, han kan komme i Forbindelse med. § 5 forpligter enhver Fører af dansk Skib til at yde Hjælp til Skib eller Person i Nød, forsaavidt det kan ske uden alvorlig Fare for hans eget Skib, dets Besætning eller Passagerer. § 6 fastsætter, at Bestemmelserne om, hvilke Dag- og Natsignaler der skal anvendes i Tilfælde af Havsnød, overlades til kongelig Anordning. §§ 7 og 8 indeholder Bødebestemmelser, og endelig omhandler § 9 Lovens Ikrafttræden.

Dette Lovforslag tager, som sagt, i særlig Grad Sigte paa at gøre det muligt for Danmark at tiltræde den Overenskomst, der er truffet i London i 1913—14, men det andet Lovforslag, Forslag til Lov om Tilsyn med Skibe, hænger i høj Grad sammen med dette. Dette Lovforslag bestaar af 10 Afsnit og 46 Paragraffer og er egentlig en Kodifikation af de Bestemmelser, der findes i vor nugældende Lovgivning, men spredte omkring i forskellige Love, i Lov Nr. 16 af 13. Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer, ændret ved Lov Nr. 2 af 3. Januar 1911, i Lov af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe og Lov af 14. Maj 1909 om Skibes Dybgaaende og Lastelinie. En saadan Kodifikation er vistnok meget formaalstjenlig. Loven er kort og koncist affattet, skønt den omfatter 46 Paragraffer, og selv om man ikke er Fagmand paa dette Omraade, kan man udmærket godt læse og forstaa de Bestemmelser, som foreslaas. At komme ind paa en Detailbehandling af de meget omfattende Forhold, der her er Tale om, tror jeg ikke vil være til nogen som helst Nytte. Det er kun en Ramme, der her opstilles, medens Detailbestemmelserne i Virkeligheden overlades til Administrationen.

Endelig træffes der en anden Ordning med Hensyn til hele det Tilsyn, vi nu har med Hensyn til vor Søfart. De Bestemmelser, vi har paa dette Omraade, er egentlig grundlagte paa en Forordning af 27. April 1832, der omhandlede det Tilsyn, der skulde føres med Indretninger, der drives af Dampmaskiner, og hvor det bestemmes, at Dampmaskiner, hvad enten de findes om Bord i Skibe eller paa Landjorden, skal underkastes Tilsyn. Der var der egentlig kun Tale om at føre Tilsyn med selve Dampmaskinen, medens Loven af 12. April 1851, der ophævede Forordningen af 1832, paabyder Tilsyn en Gang aarlig, og der var tidligere ikke fastsat

noget bestemt Tidspunkt, paa hvilket Tilsynet skulde foregaa; det var noget, Politiet paabød, men da Politiet stod ret fjernt fra denne Institution, det saaledes skulde føre Tilsyn med, ligger det nær at antage, at dette Krav ikke blev fremsat ret ofte. Det blev tillige paabudt, at Skibene skal være forsynede med Baade og Redningsbøjer, og endelig bibeholdtes Politiets Adgang til at forlange Syn afholdt.

Hele den Skibstilsynslovgivning, vi har haft, har jo — det fremgaar for øvrigt ogsaa af Bemærkningerne — haft en meget spredt og uensartet Karakter, men nu foreslaas der altsaa en Centralisering af Tilsynet og en overordnet Ledelse. Tilsynet foreslaas at skulle bestaa af en Overskibsinspektør, og under ham — det fremgaar af § 16 — skal der ansættes Skibsinspektører og Skibssynsmænd. Antallet af Skibsinspektører kan være indtil 10; en af disse kan udnævnes til Første Skibsinspektør. Antallet af Skibssynsmænd kan være indtil 30. Endelig kan der ansættes en Overingeniør. Saa vidt jeg forstaa Lovforslaget, vil det medføre et Antal Tilsynsmænd af 42, medens det nuværende Antal, saa vidt jeg kan se af de Bemærkninger, som ledsager Lovforslaget, er 116. Det er, som sagt, Meningen at skabe en mere ensartet Ledelse for hele Tilsynsvirksomheden. Der er vist ingen Grund til Tvivl om, at vore Skibsredere ikke hele Tiden, under alle Forhold og paa enhver Maade har søgt at betrygge de Menneskers Liv, som de befordre over Havene, tværtimod, de har ganske sikkert gjort alt, hvad der stod i deres Magt, for at holde Passagerskibene fuldt forsvarligt udrustede med alt fornødent Material, og dette faar man egentlig ogsaa bekræftet ved det Vidnesbyrd, der aflægges derom af de Passagerer, som har haft Lejlighed til at fare over Verdenshavene med vor Handelsflaade og vore Udvandrer-skibe. Men det forhindrer jo ikke, at Tilsyn er nødvendigt, og det Tilsyn, der her bringes i Forslag, er, saa vidt jeg kan se, i meget nær Overensstemmelse med den Tilsynsordning, man har i Sverige og Norge, hvorom der ogsaa findes Oplysninger i de medfølgende Bilag.

De foreslaaede Lønninger forekommer mig at være meget store — jeg skal ikke nævne Tal —, men de staar vel nok i Overensstemmelse med de Lønninger, der er vedtagne i Lønningsloven for andre lignende Stillinger. Da jeg gaar ud fra, at dette Lovforslag vil blive behandlet i et Udvalg, vil jeg dog anse det for at være