

§§ 65—71

vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 38

vedtoges uden Afstemning.

§§ 72—83

vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 39

vedtoges med 103 Stemmer mod 23.

Ændringsforslag Nr. 40

vedtoges med 104 Stemmer mod 22.

§§ 84—87, saaledes ændrede til een Paragraf,

vedtoges uden Afstemning.

§§ 88—90

vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 41

vedtoges uden Afstemning.

§ 91, saaledes ændret,

vedtoges uden Afstemning.

*Lovforslagets Overgang til tredje Behandling*

vedtoges uden Afstemning.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

*Første Behandling af Forslag til Lov om Ændringer i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse Nr. 146 af 29. Marts 1920, jfr. Lov Nr. 136 af 18. April 1925.*

(Lovforslaget findes i Tillæg C. Sp. 517).

**Formanden:** Sammen med dette Lovforslag behandles den næste paa Dagsordenen opførte Sag:

*Første Behandling af Forslag til Lov om Ændringer i Lov om Tilsyn med Skibe af 29. Marts 1920.*

(Lovforslaget findes i Tillæg C. Sp. 521).

Sagerne sættes til Forhandling.

**Ministeren for Søfart og Fiskeri (Stauning):** Jeg tillader mig at anbefale til Vedtagelse af Folketinget de to her foreliggende Lovforslag om Ændringer i Loven

om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse og om Ændring i Loven om Tilsyn med Skibe, hvilke Lovforslag begge er vedtaget enstemmigt af Landstinget. Disse to Lovforslag har Sammenhæng med den internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen, som er afsluttet i London den 31. Maj 1929, og som de ærede Medlemmer har faaet tilstillet. Denne Konvention er tilvejebragt ved en Konference, hvortil den britiske Regering har taget Initiativet, og de Forhandlinger, der har fundet Sted i 1929, er paa en Maade en Fortsættelse eller Genoptagelse af Forhandlinger, der fandt Sted før Verdenskrigen, idet det var den britiske Regering, som foranlediget ved det store Passagerskib „Titanic“s Forlis i 1912 tog Initiativ til Sammenkaldelse af en Konference i 1914, ved hvilken man enedes om en Konvention, der havde et tilsvarende Formaal som den foreliggende, nemlig at tilvejebringe en vis Efterretnings-tjeneste og anden Sikkerhed for Skibsfart. Det vil erindres, at det nævnte Passagerskibs Forlis hidrørte fra, at det var stødt sammen med et Isbjerg, og at denne Ulykke medførte en betydelig Bevægelse blandt Folk. Det lykkedes imidlertid aldrig rigtig at faa denne Konvention fra det paagældende Aar bragt til Udførelse, idet Krigen udbrød i 1914 og vanskeliggjorde, at disse Bestemmelser kunde føres ud i Livet. Det lykkedes dog for Danmarks Vedkommende at gøre det. Det har i den forløbne Tid siden da vist sig, at forskellige af den tidligere Konventions Regler var urigtige eller tiltrængte en Revision, og den britiske Regering tog derfor gennem en allerede i 1928 udstedt Indbydelse Initiativet til Afholdelse af en Konference i 1929, der altsaa har resulteret i den nys nævnte Konvention af 31. Maj 1929, hvori der er givet en Række Bestemmelser om, hvad de forskellige Lande, der slutter sig til Konventionen, har at iagttage med Hensyn til Sikkerhedsbestemmelser især vedrørende Passagerskibe.

Der er i denne Konvention Bestemmelser om, i hvilket Omfang Passagerskibe skal være forsynede med Redningsbaade og andet Redningsmateriel, og i hvilken Udstrækning de skal være forsynede med Radio, som jo i vore Dage spiller en uhyre Rolle for Skibsfarten, og Hovedbestemmelsen her er, at alle Skibe, Lastskibe saavel som Passagerskibe, der beskæftiges paa internationale Rejser, med Undtagelse af Lastskibe under 1 600 Tons brutto, skal være forsynede med Radiotelegraf, hvorfra der dog kan gøres Undtagelse for Skibe, der er beskæftigede i visse meget begrænsede Far-