

Nr 116.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen med förslag
till lag om ändring i vissa delar av sjölagen; given
Stockholms slott den 29 maj 1914.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå Riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

Kungl. Maj:t förbliver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Berndt Hasselrot.

Förslag

till

Lag

om ändring i vissa delar av sjölagen.

Härigenom förordnas, med upphävande av 318 § sjölagen, dels att överskriften till tolfte kapitlet sjölagen skall erhålla lydelsen »ansvarsbestämmelser», dels att i sjölagen skall införas en ny § med beteckning 5 a, av den lydelse nedan sägs, dels ock att 6, 26, 32, 37, 40, 44, 45, 52, 70, 71, 80, 87, 90, 96, 108, 285, 288, 289, 292, 296, 302, 306, 311, 314—317 samt 319—321 §§ samma lag skola erhålla följande ändrade lydelse:

5 a §.

Fartyg skall, när det till sjöfart nyttjas, vara i sjövärdigt skick och behörigen utrustat samt så inrättat, att nödigt skydd mot olycksfall och ohälsa beredes de ombordvarande. Bostäder ombord å fartyg skola vara tillräckliga och lämpliga. Fartygs inrättningar och redskap skola, när arbete med dem utföres, erbjuda tillräcklig säkerhet till förekommande av olycksfall och ohälsa.

Fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt; och må i intet fall för resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste indelas på skift, fartyget hava mindre däcksbesättning än som jämte befälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten å däck, medan fartyget är i gång, ej heller, om det är ångfartyg, mindre maskinbesättning än som jämte maskinbefälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång.

För resa skall fartyg vara så lastat eller barlastat, att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.

Närmare föreskrifter om vad i förenämnda avseenden skall iakttagas så ock särskilda bestämmelser rörande passagerarfartyg utfärdas av Konungen.

6 §.

Fartyg, som lidit skada, skall anses icke vara iståndsättligt, ej allenast när iståndsättning är omöjlig eller, där iståndsättningen måste äga rum å annan ort, fartyget icke kan föras dit, utan jämväl i det fall, att fartyget icke är värt att iståndsättas. Uppstår fråga, huruvida fartyg efter timad skada bör anses vara iståndsättligt eller icke, skall yttrande därom avgivas av besiktningsmän, utsedda på sätt 41 § bestämmer. När besiktning sker inom riket, åligge det besiktningsmännen att avfordra fartygets befälhavare den nationalitetshandling eller det i 4 § omförmälda hemortsbevis, varmed fartyget må vara försett, samt att, därest fartyget förklaras icke vara iståndsättligt, ofördröjligen till kommerskollegium insända avskrift av det avgivna yttrandet jämte den handling av nu nämnt slag, som de mottagit, ävensom handling, utvisande, att de äro behörigen utsedda.

26 §.

Befälhavaren åligge att tillse, att fartyget är i samtliga de avseenden, som i 5 a § omförmälas, i behörigt skick.

Innan resa anträdas skall han särskilt tillse:

1) att fartyget är tillräckligen försett med proviant, vatten och läkemedel samt, där fartyget är ångfartyg, med kol och övriga för maskinens drift nödiga ämnen; att nödiga signalapparater, bärgnings- och eldsläckningsredskap, sjökort, seglingsbeskrivningar, fyrlistor, nautiska tabellverk samt nautiska publikationer och instrument finnas ombord, ävensom att bärgnings- och eldsläckningsredskap samt lod och lodapparater äro klara till omedelbart bruk;

2) att ej större last intages, än fartyget kan bekvämligen bära och rymma, och att fartyget i intet fall lastas djupare än som angives genom det lastmärke, som må vara tillämpligt; att gods, som inlastas, behörigen stuvats; att fartyget är försett med allt vad till lastens betryggande erfordras, såsom garnering, stöttor, underlag, skott och surringar, samt att skeppsluckorna behörigen tillslutas och skalkas; att, där

däckslast lämpligen kan föras, den är försedd med nödiga stöttor och, om så erfordras, med mantäta vandringsrelingar; att däckslast icke belamrar båtar eller andra bärgningsredskap, styrledningar, nedgångskappar, vattenportar, förhållningsvinschar eller ankarspel och icke heller är så anbragt, att den väsentligen försvårar fartygets manövrering; ävensom att däckslasten icke är större, än att fartyget vid avgång från hamn ligger utan slagsida, orsakad av däckslastens övervikt, och icke heller skäligen kan antagas bliva rankt under resan;

3) att, då fartyget har barlast, denna är lämplig och tillräcklig samt så anbragt, att den icke må förskjuta sig under resan;

4) att fartyget i lastrum och där det eljest må vara behöfligt tätas så, att last eller barlast icke kan oklara befintliga länsanordningar; att, där fartyget för last av spaunmål eller annan last, som har benägenhet att förskjuta sig, det förses med säkra skott eller andra anordningar till förekommande av lastens förskjutning; samt att, om fartyget för last, som i annat avseende kan medföra fara för fartyg eller gods eller för ombordvarandes liv eller hälsa, behöfliga försiktighetsåtgärder vidtagas.

Befälhavaren åligge ock att hålla uppsikt därå, att, när arbete ombord utföres eller skeppstjänst vare sig ombord eller i land förrättas, nödiga anordningar till skydd mot olycksfall och ohälsa finnas vidtagna i enlighet med de föreskrifter, som kunna vara av Konungen meddelade.

Har fartyget grundstött eller har eljest någon händelse inträffat, varav skada kan antagas hava uppstått, åligge befälhavaren att, så snart undersökning kan äga rum, därom foga anstalt.

32 §.

Befälhavaren åligge att tillse: att vaktmanskap finnes å däck; att, när fartyget icke ligger förtöjt i hamn eller eljest å säker ankarplats, sjövakthålles; att behörig utkik hålles; att icke såsom utkiksman eller såsom rorsman nyttjas den, som saknar normalt färgsinne; att behörigt vaktbefäl ständigt för kommandot ombord; att nödiga ortbestämningar och deviationsbestämningar företagas; samt att lodning verkställes, då sådan av förhållandena påkallas, särskildt i tjocka.

37 §.

I skeppsdagboken böra noggranna uppgifter införas om allt, som under resan förefaller och varom kännedom kan vara till nytta för re-

dare, lastägare, försäkringsgivare eller annan, vars rätt kan vara beroende av resans utgång. Däri bör sålunda antecknas:

1) när besättningen inträder i tjänst och därifrån avgår samt bemanningen vid avgång från hamn; när proviant och vatten tagas ombord samt vattenförrådets storlek vid avgång från hamn; när lastning eller lossning börjar och slutar, eller arbetet avbrytes, samt huru mycket för varje dag inlastas eller lossas; när barlast intages, dennas beskaffenhet och ungefärliga vikt samt huru den är anbragt, ävensom de anordningar, som vidtagits för att hindra dess förskjutning; om och i vilken utsträckning främmande arbetsbiträde användes; fartygets djupgående för och akter samt fribord, då det lämnar hamn, så ock i allmänhet det skick, vari fartyget och dess redskap befinnas; lastens ungefärliga rymd eller vikt och förläggning samt dess beskaffenhet och tillstånd, ävensom, när däckslast intages, dennas mängd samt höjd och fördelning å däck; huruvida fartyget vid avgång från hamn eller under resan har slagsida, vilket i sådant fall skall i grader, styrbord eller babord, tillika med anledningen, antecknas minst en gång dagligen; kompassernas justering och därvid befunna deviation samt utförda deviationsbestämningar; när fartyget avgår från och ankommer till eller förflyttas inom hamn, med angivande av huruvida och i vilken utsträckning främmande hjälp därvid användes; vind och väderlek, barometerstånd, strömsättning, kurser, fart, segelföring och tillryggalagd väglängd; lyktföring med angivna tider; lodningar, päjlingar och observationer samt de för varje dygn gjorda ortbestämningar, allt med noggrannt angivande av tid; den ortstid, efter vilken tiden ombord under dygnet räknas; när och var lots tages ombord och lämnar fartyget; när och på vilken plats å fartyget utkiksman är tillsatt; huru ofta pumpning äger rum, huru länge varje gång därmed fortsättes och vilken arbetsstyrka därvid användes samt vilken vattenhöjd iakttages vid pumparna ävensom i pikar, lastrum och tankar; när kölrent göres; reparationer och underhållsarbeten, utförligt angivna; besiktningar; när övning företages med bärgningsredskapen och vari sådan övning består;

2) när skeppsråd hålles, de därvid yttrade meningar och de beslut, befälhavaren fattar; börande de, vilka med befälhavaren deltagit i skeppsrådet, med sin underskrift bestyrka anteckningens riktighet;

3) när någon av besättningen eller någon för arbete eller såsom passagerare ombordvarande skadas, insjuknar eller dör, börande, då någon skadas, omständigheterna därvid utförligt angivas; när någon av besättningen rymmer; när och av vilken anledning befälhavaren finner nödvändigt att föreskriva sådan nedsättning eller omväxling i besättningens kost, som i 45 § sägs; när någon begår brott eller gör sig skyldig till

fel eller försummelse i tjänsten, samt vad vid förhör, som med anledning härav hålles, förekommer;

4) när ofall träffar fartyg eller last, under angivande tillika av anledningen till olyckan, därmed sammanhängande omständigheter samt den åtgärd, som vidtages.

I maskindagboken skall uppgivas förrådet vid fartygets avgång från hamn av kol och övriga för maskinens drift nödiga ämnen, förbrukningen för varje dygn av samtliga dessa ämnen samt eljest allt, som rör maskinens gång och skötsel. Anteckningar skola där särskilt göras om maskinens slagantal per minut, om länsrörs och ventilers beskaffenhet, om tankars fyllning och länsning, om pumpning med maskinpumpar av fartyget, dess pikar, lastrum, tankar och övriga rum, om maskinmanöver och tiden härför; när ofall träffar maskineri eller annan ledning än styrledning, omständigheterna därvid samt den åtgärd, som med anledning därav vidtages; när kölrent göres inom maskin- och pannrum; besiktningar å maskineri jämte beskrivning av underhålls- och reparationsarbeten.

Vid angivande av tid i maskindagboken skall följas samma ortstid, som användes i skeppsdagboken.

40 §.

Inträffar, medan fartyg till sjöfart nyttjas, någon händelse, som vållar skada å fartyg eller last eller som skäligen kan antagas hava sådan skada till följd, eller har genom olyckshändelse någon av besättningen eller någon ombordvarande person ljugit döden eller lidit svårare kroppsskada, eller har till följd av sammanstötning med annat fartyg eller annat föremål eljest timat skada eller olycka, som nyss är sagd, eller har någon av besättningen begått självmord, eller har ombord yppats ett flertal fall av smittosam sjukdom eller något fall av skörbjugg, beri-beri eller förgiftning, åligger det befälhavaren dels att inom riket till kommerskollegium eller utom riket till närmast varande svenske konsul ofördröjligen avgiva skriftlig rapport om händelsen, dels ock att, så snart ske kan, angående händelsen avgiva sjöförklaring.

I rapporten, som upprättas enligt ett av kommerskollegium fastställt formulär, vartill blankett av sjömanshus och av svensk konsul tillhandahålles, skall lämnas en utförlig framställning av den timade händelsen och av vad som kan tjäna till ledning för bedömandet av orsakerna därtill. Rapporten skall innehålla fullständig avskrift av vad som må vara i fartygets dagbok angående händelsen antecknat.

Inom riket avgives sjöförklaring inför rådstuvurätt i stapelstad; och skall befälhavaren hos rättens ordförande anmäla sig till förklarings avgivande. Sådan anmälan skall göras skriftligen med uppgift å hela besättningen och de personer, vilka antagas kunna lämna upplysning i saken, ävensom, såvitt ske kan, å de personer, vilka saken kan angå eller deras ombud, samt vara åtföljd av avskrift av den ovannämnda rapporten.

Å utrikes ort avgives sjöförklaringen inför den myndighet, som därstädes är behörig att upptaga sådan, eller ock, efter anmälan, i den ordning, som ovan sagts, inför svensk konsul; åliggande det i varje fall befälhavaren att för svenske konsuln å orten, eller, om där icke finnes sådan tjänsteman, för den svenske konsul, som under resan först anträffas, uppvisa dagboken och å densamma taga konsulns intyg om uppvisandet.

44 §.

Befälhavaren skall behandla sina underordnade så, som en god husfader anstår, och vid anordnande av det arbete, som erfordras, så vitt ske kan, taga hänsyn till envars ställning i tjänsten samt tillse, att besättningen beredes tillfälle till nödig sömn och vila. Kroppslig åga må han ej tilldela någon.

Å frivakter samt å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar må befälhavaren icke ålägga besättningen arbete, som kan tåla uppskov. Han låte sig angeläget vara, att bön och gudstjänst ombord icke försummas.

45 §.

Befälhavaren skall tillse, att besättningen erhåller god och tillräcklig kost i enlighet med den för besättningar å svenska handelsfartyg fastställda spisordning. Finner befälhavaren under resa nödvändigt att nedsätta kosten, äge han rätt därtill; dock skall besättningen därför undfå skäligh ersättning, vilken i händelse av tvist bestämmes av skiljemän. Befälhavaren äge jämväl att med avseende på klimat och hälsoförhållanden föreskriva lämplig omväxling i kosten, dock att besättningens rätt icke må därigenom inskränkas.

Äger utviktt av proviant rum, må befälhavaren ej förvägra besättningen att kontrollera utvikten.

Befälhavaren må icke övertaga besättningens kosthåll på entreprenad.

52 §.

Befälhavaren skall under resans fortgång giva redaren underrättelse om de åtgärder av vikt, som befälhavaren funnit erforderliga för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet, om resans förlopp, därunder slutna avtal och ingångna förbindelser samt angående allt, varom kännedom eljest kan vara till nytta för redaren. Innan åtgärder av vikt vidtagas, bör han, där omständigheterna det medgiva, inhämta föreskrift av redaren själv eller det ombud, denne anvisat. Erfordras penningar för fartygets behov och kan icke redarens föreskrift avvaktas, åligge befälhavaren att till medlens anskaffande anlita den utväg, som för redaren är förenad med minsta uppoffring; ej må han utan i yttersta nödfall föryttra något av lasten.

Varder fartyget å utländsk ort taget i mät eller för gäld belagt med kvarstad, och finnes av skeppshandlingarna, att fartyget är för gäld in-tecknat, åligge befälhavaren att ofördröjligen om utmätningen eller kvarstaden underrätta in-teckningshavaren, där denne är för honom känd.

Huruledes bevis om in-teckningsåtgärd må biläggas skeppshandlingarna, därom förordnar Konungen.

70 §.

Såsom sjöman må icke här i riket anställas den som är behäftad med sådant fel på hörsel eller synförmåga eller eljest med sjukdom, lyte eller skada, som gör honom oduglig att sköta den tjänst, anställningen avser, eller med smittosam venerisk sjukdom eller med annan sjukdom, som medför fara för den övriga besättningen; och skall förty, innan någon vinner anställning som sjöman, legitimerad läkares intyg angående hans hörsel och synförmåga samt hälsotillstånd för befälhavaren företes.

Minderårig under fjorton år må ej i skeppstjänst användas, ej heller må i eldartjänst användas minderårig, som icke uppnått sexton års ålder.

När sjöman förhyres, bör, om han är inskriven vid sjömanshus, den vid inskrivningen honom tilldelade sjöfartsbok överlämnas till befälhavaren, vilken äger förvara densamma, till dess sjömannen lämnar tjänsten.

71 §.

Envar av besättningen skall, sedan han blivit förhyrd, av befälhavaren förses med motbok, däri införes uppgift å den resa eller den

tid, för vilken sjömannen blivit förhyrd, hans blivande befattning ombord samt den hyra som betingats, så ock, där överenskommelse träffats om övertidsersättning till högre belopp än i 96 § stadgas, det härom träffade avtal; är hyran bestämd till visst belopp för resa, skall i motboken anmärkas, huru lång tid antages åtgå till resan, och skall denna anteckning lända till efterrättelse vid beräkning av hyra i de fall, då sådan, jämlikt de här nedan givna bestämmelser, bör beräknas för viss tid.

I motboken skola antecknas förskott, som vid förhyrningen lämnas sjömannen, de fordringar å övertidsersättning, som må uppkomma, samt de avbetalningar å hyra och sådan fordran, vilka under resan äga rum.

80 §.

Maskinisten åligge särskilt att hava tillsyn å fartygets samtliga ångpannor och maskiner samt ansvara för deras behöriga drift och skötsel ävensom att hava tillsyn å fartygsskrovet inom maskin- och pannrum med därtill hörande kolboxar och tunnlar samt å läns-, belysnings- och andra ledningar ombord med undantag av styrledning, varjämte det åligge honom att biträda befälhavaren vid anskaffande av erforderlig maskinpersonal. Han skall ock utöva uppsikt över maskinpersonalen och hålla tillsyn över de för denna personal avsedda bostäder.

Han före maskindagboken under befälhavarens tillsyn och vare ansvarig för dess riktighet.

När inom del av fartyget, som står under maskinistens tillsyn, ofall inträffar eller fel förmärkes, underrätte han därom ofördröjligen befälhavaren.

Rekvisition av kol och andra för maskinens drift nödiga ämnen skall han i god tid före resans början avlämna till befälhavaren.

87 §.

Är fartyget icke i sjövärdigt skick för den resa, som därmed skall företagas, eller är det så bristfälligt utrustadt eller så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att livsfara för de ombordvarande kan antagas därigenom uppkomma under resan, eller äro besättningens bostäder vid resans början uppenbart hälsofarliga, och underlåter befälhavaren att vidtaga de åtgärder, som erfordras för undanröjande av förefintligen fel och brister, äge besättningen rätt att erhålla entledigande.

Gör mer än halva antalet av besättningen hos befälhavaren framställning om att, för utrönande av något eller några av de här ovan

omförmälda förhållanden, syn måtte företagas, åligge det befälhavaren att anhålla om förrättande av syn, inom riket hos vederbörande tillsynsmyndighet och utom riket hos svensk konsul. Finnes å utrikes ort, där fartyget befinner sig, icke svensk konsul, må ansökning om syn ske hos närmast varande svenske konsul, eller låte befälhavaren syn verkställas av två ojäviga, sakkunniga män, vilka befälhavaren själv tillkallar.

Göres hos befälhavaren framställning om syn först efter det lastning påbörjats och måste last lossas för att synen skall kunna äga rum, är befälhavaren icke pliktig att efterkomma framställningen, med mindre styrman eller maskinist å fartyget deltagar däri.

Efterkommer befälhavaren icke framställningen, äge sjöman rätt att bliva entledigad samt att erhålla hyra och reseersättning som i 86 § sägs.

Där syn enligt denna § hållits utom riket, skall rapport därom ofördröjligen insändas till kommerskollegium, av vederbörande konsul, om sådan tjänsteman haft befattning med synen, men eljest av befälhavaren.

90 §.

Bliver sjöman sjuk eller skadad, skall befälhavaren åt honom bereda nödig vård ombord eller i land; är han till följd av sjukdomen eller skadan för längre tid satt ur stånd att fullgöra sin tjänst eller finnes han behäftad med smittosam venerisk sjukdom eller med annan sjukdom, som medför fara för den övriga besättningen, äge befälhavaren entlediga honom ur tjänsten. Nödgas befälhavare kvarlämna sjuk eller skadad sjöman å utländsk ort, skall han överlämna honom till svensk konsul eller, om sådan tjänsteman där icke finnes, annorledes sörja för att han erhåller lämplig vård.

Avskedas sjöman till följd av skada eller sjukdom, som han genom eget grovt vållande ådragit sig eller därför att han funnits behäftad med smittosam venerisk sjukdom, njute han ej hyra för längre tid, än han förrättat sin tjänst, och kostnaden för hans skötsel och vård må avkortas på hans innestående hyra. Entledigas han icke, njute han ej hyra för den tid, han är ur stånd att förrätta sin tjänst, och ersätte kostnaden för skötsel och vård.

Sjöman, som eljest, medan han är i tjänst, varder sjuk eller skadad, njute full hyra ävensom sjukvård på redarens bekostnad så länge han är kvar i tjänsten; varder han entledigad, erhålle han hyra till dess han avmönstras eller, om avmönstring icke äger rum, till den dag, då

fartyget går vidare, ävensom sjukvård på redarens bekostnad under fyra veckor, räknade från den dag, då hans rätt till hyra upphörde.

Har befälhavare å ort, där svensk konsul ej finnes, nödgats för svensk sjömans sjukvård göra utgift, som, enligt vad ovan är sagt, icke ålegat redaren, eller förskjuta mer, än denne ålegat; äge redaren därför undfå ersättning av allmänna medel.

96 §.

Därest medan fartyg ligger i hamn sjömans arbetstid, med undantag för arbete i nöd eller med anledning av sjöskada, som träffat fartyget, eller för dess förtöjning eller säkerhet i övrigt, överstiger tio timmar eller inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han åtnjuta särskild ersättning för det på övertid utförda arbetet, vilken ersättning icke må sättas lägre per timme än att den utgör: för däcks- och maskinbefäl en halv procent av månadshyran samt för envar av den övriga besättningen 0,8 procent av medeltalet, såvitt angår däcksbesättningen, av dess samtliga månadshyror, samt, såvitt angår maskinbesättningen, av dennas samtliga månadshyror.

Finner befälhavare i trängande fall nödigt att å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar ålägga sjöman att i hamn utföra arbete, som icke berör fartygets säkerhet, erhålle han för den tid, varunder arbetet pågår, likaledes ersättning efter ovan angivna beräkning.

Gör sjöman i hamn nattvakt, utan motsvarande fritid om dagen, vare lag samma.

Vad ovan är stadgat skall ej äga tillämpning å fiskefartyg.

108 §.

De å fartyget anställda personer, vilka ej höra till den egentliga besättningen, vare skyldiga att hörsamma befälhavarens föreskrifter med avseende på ordning och skick ombord ävensom att förrätta det arbete, befälhavaren för fartygets säkerhet finner nödigt att ålägga dem. Äro de antagna av redaren eller befälhavaren, tillkomme dem samma rättigheter som besättningen; dock skola bestämmelserna i 96 § beträffande övertidsersättning icke å sådana personer äga tillämpning.

Vad i 81, 101 och 102 §§ är stadgat med avseende å besättningen skall ock lända till efterrättelse med avseende å övriga ombord anställda personer.

285 §.

Befälhavare, som i strid mot vad i 70 § är stadgat anställer sjöman eller använder minderårig för skeppstjänst, straffes med böter, ej under tio kronor. Har användandet av minderårig skett med den minderåriges faders eller målsmans vetskap och vilja, vare jämväl fadern eller målsmannen förfallen till böter, högst tjugu kronor.

Anställer befälhavare sjöman för tid, under vilken denne veterligen är förbunden att tjäna å annat fartyg, straffes med böter, högst tvåhundra kronor.

Lika med befälhavaren straffes redare, där åtgärd, som ovan sagts, företagits med hans vetskap.

288 §.

För vägran att i fall, som i 6 § omförmäles, till besiktningsmän överlämna fartygs nationalitetshandling eller hemortsbevis straffes befälhavaren med böter.

Försummar befälhavare att, när händelse inträffat av sådan beskaffenhet, som i 40 § sägs, därom avgiva rapport eller att anmäla sig för sjöförklaring på sätt i samma § stadgas, dömes till böter.

Befälhavare, som underlåter fullgöra honom enligt 87 § sista stycket åliggande skyldighet i fråga om däri omförmäld rapport, straffes med böter, högst tvåhundra kronor.

289 §.

Missbrukar befälhavare den i 101 § honom medgivna tvångsrätt, eller tilldelar han sjöman bestraffning utan laga skäl eller utan iakttagande av den ordning, som i 103 § är föreskriven, eller ålägger han strängare straff, än 102 § föranleder, eller missbrukar han den rätt att taga sjöman eller passagerare i förvar, som i 47 § omförmäles, eller bryter han mot vad i 45 § är stadgat, eller behandlar han sjöman med onödig hårdhet; straffes med böter, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

292 §.

1 mom. Har befälhavare, utan att nödtvång därtill föranlett, gått till sjöss med fartyg, som haft sådana brister till skrov, maskin eller utrustning eller som varit så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att han bort inse, att resan var för-

bunden med uppenbar livsfara för dem, som voro ombord, straffes med fängelse i högst ett år eller böter från och med etthundra till och med femtusen kronor.

Lika med befälhavare straffes redare eller annan, där han uppsåtligen förlett befälhavaren till sådan förbrytelse eller med råd eller dåd densamma främjat, så ock redare eller annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, där han med vetskap om sådana brister eller fel, som ovan omförmälas, underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra fartyget att gå till sjöss.

2 mom. Åsidosätter befälhavare de skyldigheter, som enligt 26 § åligga honom, och är ej sådant fall för handen, som i 1 mom. förmäles, straffes med böter till och med ett tusen kronor.

Till enahanda straff dömes redare eller annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, där han uppsåtligen förlett befälhavaren till sådan förseelse eller med råd eller dåd densamma främjat eller ock med vetskap om, att fel eller brist förelegat i något av de avseenden. 5 a § omförmäler, underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, föranstalta om felets eller bristens avhjälpande.

3 mom. Har befälhavare uraktlåtit att iakttaga något av vad enligt 32 § är honom ålagt, straffes med böter till och med ettusen kronor.

4 mom. Har genom åtgärd eller försummelse, som ovan sagts, skada vållats, må i fall, varom i 1 mom. förmäles, till fängelse i högst två år, samt i de i 2 och 3 mom. nämnda fall till fängelse i högst ett år dömas, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

296 §.

Befälhavare, som så förbrutit sig, som i 287, 289, 290, 291, 292, 293 eller 294 § sägs, må, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade.

Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

302 §.

Har sjöman påkallat syn å fartyg, på sätt i 87 § sägs, och finnes vid företagen syn, att de uppgifter, som föranlett synen, saknat rimlig grund, dömes till böter, ej under femtio kronor, eller till fängelse i högst

två månader. Har sjömannen härvid handlat i uppsåt att bereda sig eller annan fördel eller att göra skada, må till straffarbete i högst två år dömas.

306 §.

Är sjöman genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten vållande till sjöolycka, straffes så, som i 293 § om befälhavare sägs.

Är den skyldige styrman eller maskinist, må han, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, tillika förklaras för viss tid eller för alltid förlustig rättigheten att i dylik beställning nyttjas, där för sådan rättighets utövande särskilda villkor äro stadgade. Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

311 §.

Brott, som i 285 § andra stycket, 289, 290, 297, 298, 299, 300, 302, 303 eller 308 § omförmäles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att målsägande angivit brottet till åtal; skall brottet straffas efter allmän lag, lände till efterrättelse vad sådan lag stadgar i fråga om rätt till åtal.

314 §.

1 mom. När sjöförklaring av rätten upptages eller sjöförhör, varom i 317 och 320 §§ sägs, verkställes, skola två ojäviga, i sjöväsendet kunniga och erfarna män vara tillstädes för att såsom sakkunniga gå rätten till handa.

Dessa sakkunniga, av vilka åtminstone den ene bör hava utövat tjänst såsom befälhavare å handelsfartyg, skola före utgången av varje år, med tjänstgöringsskyldighet för det följande, utses av rätten. Å sakkunniga skall därförinnan förslag, upptagande minst fem personer, upprättas av handels- och sjöfartsnämnden i staden eller, där sådan nämnd ej finnes, av stadsfullmäktige; dock vare rätten ej bunden av förslaget. För att i de sålunda utseddass ställe, vid inträffat förfall, biträda skola två suppleanter utses; uppstår hinder jämväl för dem, äge rätten för varje särskilt fall tillkalla andra.

Finner rätten, efter samråd med de sakkunniga, att i särskilt fall, med avseende på de däruti förekommande omständigheter, biträde av person med särskild fackkunskap är erforderligt, äge rätten tillkalla sådan att såsom tredje sakkunnig gå rätten till handa.

De sakkunniga njute ersättning av allmänna medel till belopp, som Konungen bestämmer.

2 mom. När vid rådstuvurätt till handläggning förekommer mål angående klander av dispasch, skola, utom domfört antal av rättens ledamöter, tre i handel och sjöfart kunniga och erfarna män hava säte och stämma i rätten. Stadsfullmäktige i stad, vars rådstuvurätt enligt 326 § äger upptaga dylikt mål, skola före utgången av varje år utse dessa särskilda ledamöter att utöva befattningen under det följande året. För att i deras ställe, vid inträffat förfall, tjänstgöra skola tillika tre suppleanter utses; uppstår hinder jämväl för dem, äge rätten för varje särskilt fall tillkalla andra.

De särskilda ledamöterna njute ersättning till belopp, som Konungen bestämmer; skolande denna ersättning av endera parten eller av parterna gemensamt gäldas, efter ty rätten, enligt de i 21 kap. rättegångsbalken stadgade grunder, prövar skäligt.

315 §.

När anmälan till sjöförklarings avgivande skett på sätt i 40 § är stadgat, sammantråde rätten, så snart ske kan, till sjöförklarings upp-tagande. Till sammanträdet inkalle ordföranden befälhavaren, med för-ständigande att medhava alla de personer, som antagas kunna lämna upplysning i saken, ävensom att förete dagboken i huvudskrift, där den finnes i behåll. Ordföranden äge jämväl till sammanträdet särskilt inkalla vissa personer av besättningen ävensom andra, som antagas kunna lämna upplysning i saken, samt underrätte, senast dagen förut, genom kungörelse i en i orten utkommande tidning och, där så ske kan, genom särskilt meddelande de personer, vilka saken kan angå, eller deras ombud om tiden för sammanträdet ävensom var och när den om händelsen ingivna anmälan med därtill hörande handlingar finnes till-gänglig. Är saken av beskaffenhet att påkalla sjöförhör, underrätte ordföranden ofördröjligen vederbörande åklagare samt, där så erfordras medelst telegram, kommerskollegium om tiden för sammanträdet.

De sakkunniga skola om inkommen anmälan till sjöförklarings av-givande underrättas så snart ske kan, och åligge det dem att taga del av de anmälan bilagda handlingarna samt att för rättens ordförande före sammanträdet skriftligen angiva de förhållanden, om vilka från sjöteknisk synpunkt med avseende å olyckans art upplysningar påkallas.

316 §.

Vid sjöförklarings upptagande skola först befälhavaren och därefter de till upplysning i saken inkallade eller eljest för sådant ändamål närvarande personer var för sig avgiva en såvitt möjligt sammanhängande berättelse angående händelsen; där någons berättelse är ofullständig, otydlig eller obestämd, bör rätten genom lämpliga frågor söka erhålla säker upplysning om vad han verkligen erfarit angående händelsen. De sakkunniga äga att under sammanträdet lämna rätten nödiga upplysningar för sakens bedömande ur sjöteknisk synpunkt och må genom rättens ordförande till personer, som höras, framställa frågor angående sådant, som kan bidra till utredning i ärendet. Sedan samtliga berättelser avgivits, böra, där ej laga hinder finnes möta eller rätten eljest med avseende å sakens omständigheter finna edgång ej böra äga rum, de till upplysning i saken inkallade eller eljest för sådant ändamål närvarande personer sina berättelser, sedan de blivit ur protokollet upplästa, med vittnesed bekräfta.

Till sammanträdet särskilt inkallade personer, som icke tillhöra besättningen, njute ersättning av allmänna medel efter ty om ersättning till vittnen i brottmål är stadgat.

Där befälhavaren eller någon, som eljest av rätten eller dess ordförande erhållit särskild kallelse till sammanträde, icke hörsammar kallelsen, dömes till böter, och äge rätten att vid vite ålägga honom att iakttaga inställelse.

317 §.

Har sjöolycka av större omfattning eller av svårare art inträffat, såsom när fartyg förolyckats eller av besättningen övergivits i sjön, eller förlust av människoliv eller avsevärd skada uppstått därigenom, att fartyget råkat på grund eller stött tillsammans med annat fartyg eller annat föremål, eller när fartyget sprungit läck i sjön, så att bärgningshjälp måst anlitas eller det sökt nödhamn, eller explosion eller eldsvåda av någon betydelse ägt rum ombord, eller lasten eller barlasten förskjutit sig, eller av last större mängd, som, då fråga är om däckslast, beräknas till minst tjugu procent av densamma, spolats eller kastats över bord; eller har olyckshändelse träffat någon av besättningen eller någon för arbete eller såsom passagerare ombordvarande person, så att döden eller svårare kroppsskada därav följt, eller har någon av besättningen begått självmord, eller har ombord yppats ett flertal fall av smittosam sjukdom eller något fall av skörbjugg, beri-beri eller förgiftning, åligge det

rätten att i sammanhang med sjöförklaringens upptagande verkställa sjöförhör, varvid rätten skall söka åstadkomma fullständig utredning angående orsakerna till olyckan. Särskilt bör därvid undersökas, huruvida olyckan härlett sig av:

- 1) fel hos fartyget, dess utrustning eller bemanning;
- 2) orsaker, härrörande från lastningen, såsom att fartyget varit överlastat, eller att lasten varit av farlig beskaffenhet, eller att den varit felaktigt fördelad eller stuvad eller icke behörigen försedd, eller att lasten varit otillräcklig, otjänlig eller icke behörigen försedd;
- 3) förseelse eller försummelse av befälhavaren eller redaren eller någon av besättningen å fartyget eller annan, som med fartyget haft befattning, eller av befälhavare eller någon av besättningen å annat fartyg;
- 4) förseelse av lots eller vägvisare, bristfällighet i sjökort eller å fyrar, sjömärken eller andra inrättningar till sjöfartens säkerhet eller förseelse eller försummelse av den, åt vilken dylika inrättningars skötsel och vård är anförtrodd.

Kan ej genom förhör inför rätten vinnas fullständig utredning i saken, må rätten förordna om syn å fartyget och vad därtill hörer i den utsträckning, som provas erforderlig, så ock föranstalta om utredning genom polismyndighet. Rätten äge jämväl med föreläggande av vite förordna, att handlingar och föremål, vilka kunna tjäna till upplysning vid sjöförhöret, skola företes. I övrigt skall vad i 316 § är stadgat äga tillämpning även beträffande sjöförhör.

319 §.

Det i 317 § föreskrivna sjöförhör skall utom riket anställas av vederbörande konsul, därest sjöförklaring inför honom avgives, i sammanhang med dess upptagande, och eljest så snart han genom den i 40 § omförmälda rapport, dagboken, eller annorledes erhållit kännedom om olyckan. Till sjöförhöret inkalle konsuln befälhavaren, med åläggande för honom att medhava dagboken ävensom de personer, vilka antagas kunna giva upplysning angående olyckan. Där det lämpligen kan ske, bör konsuln tillkalla två ojäviga, i sjöväsendet kunniga, helst svenska män att vid sjöförhöret närvara i egenskap av sakkunniga.

Har i här omförmälda fall förhör angående den inträffade olyckan hållits av därtill behörig utländsk myndighet, vare sjöförhör inför konsul ej av nöden, såvida genom det hållna förhöret åstadkommits sådan utredning, som i 317 § avses.

320 §.

Har fartyg förolyckats, utan att någon, som kunnat göra anmälan om olyckan, blivit räddad, eller har eljest sjöförhör med anledning av sådan olyckshändelse, som i 317 § omförmäles, uteblivit; äge kommerskollegium förordna om sjöförhörs anställande å ort, där sådant lämpligen kan företagas. I fråga om sådant förhör lände i tillämpliga delar till efterrättelse vad i 315, 316, 317 och 319 §§ stadgas.

321 §.

Sedan sjöförhör avslutats, skall rätten eller konsuln, som det för rättat, ofördröjligen insända protokoll över sjöförhöret till kommerskollegium. Har fartyget förolyckats, eller kan eljest dagboken från fartyget undvaras, skall denna jämte protokollet insändas men eljest en fullständig avskrift av dagboken i de delar, som angå sjöförhöret. Är å utländsk ort sjöförhör verkställt av vederbörlig myndighet, åligge konsuln att till kommerskollegium insända avskrift av det vid sjöförhöret förda protokoll.

Finnes förhör i något avseende ofullständigt, äge kommerskollegium förordna om nytt förhörs anställande å ort, där sådant lämpligen kan äga rum.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1915.

Vad i 70 § finnes stadgat angående viss ålder för minderårig skall icke utgöra hinder för minderårigs fortsatta användande i det arbete, vari den minderårige användes vid tiden för lagens ikraftträdande.

Sakkunniga, som i 314 § omförmälas, skola för tjänstgöring under år 1915 dessförinnan utses i den ordning, samma § stadgar.

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
fredagen den 7 mars 1913.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern STAAFF,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve EHRENSVÄRD,
Statsråden PETERSSON,
SCHOTTE,
BERG,
BERGSTRÖM,
friherre ADELSSVÄRD,
PETRÉN,
STENSTRÖM,
LARSSON,
SANDSTRÖM.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmälde chefen för justitiedepartementet, statsrådet Sandström, ett inom sistnämnda departement upprättat förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen samt anförde därvid:

»I den storartade utveckling, som under senare tid ägt rum inom nära nog alla länders sjöfart, har såsom ett icke oväsentligt led ingått en allt starkare strävan att på bästa möjliga sätt tillgodose säkerheten till sjöss. De hastiga framsteg, som fartygstekniken uppvisat och som möjliggjort både en långt snabbare persontrafik och ett mera omfattande varuutbyte än tillförne, hava motsvarats av skärpta krav på säkerheten ombord å fartyg så mycket mera, som berörda utveckling fört med sig åtskilliga ökade faror med hänsyn till sjöfartens bedrivande. Redan den uppnådda större hastigheten hos nutidens fartyg innebär en ökad fara för eget och mötande fartyg. Vidare kräver å de moderna fartygen skötseln såväl av det för fartygets framdrivande använda maskineriet

Inledande anmärkningar.

som av arbetsmaskinerna för lastning och lossning avsevärd fackkunskap och betydande omsorg till förekommande av skada och olycka.

Och slutligen medför givetvis det ombordtagande av mångfaldigt större mängd passagerare och olika slag av varor, som numera möjliggöres, nödvändigheten att med avseende å fartygen vidtaga tidigare icke påkallade åtgärder till lastens säkerhet och de ombordvarandes skydd mot olycksfall och ohälsa.

Jämsides med den utveckling, som pågått för stegring av fartygs lastningsförmåga och snabbhet, hava därför nya medel måst utfinnas till trygghet av säkerheten ombord å fartyg. Ett oavlåtet arbete har inom fartygstekniken i detta syfte utförts såväl beträffande själva fartygets och dess maskiners byggnad, konstruktion och utrustning med lämpliga bärgningsredskap och i övrigt som rörande de lämpligaste metoderna för fartygs lastning samt passagerarutrymmets beräkning och anordnande. Härvid har i mångt och mycket det enskilda sjöfartsintresset, jämväl utan lagstiftningens medverkan, bragt till utförande vad som ur allmänna säkerhetshänsyn varit erforderligt. Redarens och hans försäkringsgivares intresse att vidmakthålla en dyrbar fartygsmateriel har i viss mån samverkat med de ombordvarandes och lastägarers självförstådda krav på största möjliga trygghet mot sjöresans risker. På enskild väg har sålunda, genom inrättandet av de internationella så kallade klassificeringssällskapen, ett vitt utgrenat kontrollsystem uppkommit, varigenom tillsyn hålles däröver, att fartyg till trafiksäkerhetens befrämjande byggas och underhållas efter vissa, bestämda regler, vilkas tillämpning på ett stort antal fartyg säkerligen inverkat fördelaktigt till höjandet av det allmänna tillståndet i fråga om fartygs säkerhet överhuvud.

Emellertid har icke härigenom lagstiftningens ingripande gjorts överflödigt. Tvärtom har det i de flesta länder ansetts nödigt att även från statens sida noggrannt reglera de villkor beträffande fartygs säkerhet, varunder sjöfart må bedrivas. Den allmänna, med straff för uraktlåtenhet förbundna skyldighet, som av ålder förefunnits åtminstone för fartygs befälhavare att vaka över säkerheten, har på senare tid närmare bestämts genom ofta nog synnerligen detaljerade föreskrifter. Åtskilliga vägande skäl hava föranlett härtill. Faran för att det naturliga intresse, som de i sjöfarten intresserade och speciellt fartygs redare och befälhavare äga av att fartyg med vad därtill hörer hålles i tillfredsställande skick, må kunna i några fall alltför starkt uppvägas av faktorer, verk samma i motsatt riktning, särskilt av det enskilda vinstbegäret, kunde anses tillräckligt motivera lagstiftningens ingripande härvidlag. Men ett lika avgörande skäl för lagstiftningens närmare reglering av hithörande

förhållanden har tvivelsutan varit den omständigheten, att allteftersom fartygsteknikens utveckling vidgat det till sjöfartssäkerheten hörande område, som måste underkastas tillsyn, allt flere ämnen till följd därav undandragit sig befälhavarens kompetens att, utan ledning av noggranna föreskrifter, på ett tillfyllestgörande sätt bestämma och övervaka. Äro bestämda fordringar i lag eller författning uppställda rörande vad till sjöfartssäkerhetens befrämjande skall iakttagas, erhåller befälhavaren därjämte i sådana bestämmelser ett gott stöd vid utövandet av sin tillsynsplikt mot redare, lastägare och andra, vilka må vilja tillgodose sina ekonomiska intressen på säkerhetens bekostnad. Slutligen erbjuda bestämda regler fördelen av säker ledning såväl för beivrandet av begångna förseelser som för ett likformigt och verksamt utövande av den statskontroll, som överallt där mera detaljerade bestämmelser utfärdats rörande säkerheten ombord å fartyg finnes införd för övervakandet av deras efterlevnad.

Beträffande fartyg, som redan äro underkastade de inom ovannämnda klassificeringsanstalter numera gällande regler, äga väl lagstiftningens fordringar på fartygs beskaffenhet faktiskt ringa betydelse i de delar, där den så kallade klassens bestämmelser gälla. Men för icke klassade fartyg, bland vilka just finnas de äldsta och sämsta, liksom för klassade fartyg i de viktiga avseenden beträffande fartygs inredning, utrustning, bemanning och lastning, som icke äro föremål för klassificeringsanstalternas föreskrifter, hava närmare bestämmelser i lag eller förordning visat sig kunna anordnas så, att säkerheten härigenom väsentligen främjats utan att sjöfartens utövning inom behöriga gränser i avsevärd mån hämmats.

I viss mån måste emellertid bestämda fordringar med avseende å fartygs säkerhet jämte statens tillsyn över deras fullgörande medföra ökade förpliktelser för redaren, vilka i sin ordning kunna vara förenade med åtminstone tillfälliga olägenheter även om dessa i längden uppvägas av minskad risk för sjöolycka och därigenom orsakad ekonomisk förlust. Nämnda förhållande har utgjort en av orsakerna till, att man i åtskilliga av de länder, där mera ingripande föreskrifter i berörda hänseende utfärdats, givit dessa tillämplighet jämväl på främmande länders fartyg i hemlandets hamnar, i syfte att såmedelst omöjliggöra för de främmande fartygen att genom t. ex. djupare lastning än vad för de egna fartygen är tillåtet bereda sig fördelar på fraktmarknaden. Skälet för en dylik tillämpning har dock bortfallit i samma mån, som inom olika länder tillkommit en säkerhetslagstiftning, vilken, om än icke överallt densamma, likväl i det stora hela funnits tillgodose fartygs säkerhet på ett till-

*Den utländska
sjöfartssäker-
hetslagstift-
ningens till-
ämpning.*

fredsställande sätt och efter ungefär likartade grunder. På detta sätt har under senare tid, med hänsyn särskilt till angelägenheten att vidmakthålla obehindrad samfärdsel med främmande hamnar, lagstiftningen rörande fartygs säkerhet i olika länder väsentligen kommit att bestämmas av internationella hänsyn. Och då framför andra ett inom sjöfartens område så dominerande land som Storbrittanien och Irland i viktiga hänseenden uppställt samma fordringar på främmande fartyg i brittiska hamnar som på landets egna fartyg har följden härav varit den, att den moderna lagstiftningen på detta område, även om grundad på skilda rättssystem, haft till ögonmärke att med avseende å säkerheten vinna med de engelska likvärdiga bestämmelser.

Hvad som i främsta rummet påskyndat denna utveckling är otvivelaktigt en den 21 december 1906 antagen engelsk lag. Redan därförut tillämpades de engelska sjösäkerhetsreglerna å utländska fartyg, vid deras *ankomst* till brittisk hamn beträffande arten och stuvningen av medförd däckslast av trävaror vintertid samt vid deras *utgående* från brittisk hamn i fråga om fartygets djuplastning och uppenbara underbemanning. Särskilt de sistberörda engelska bestämmelserna voro emellertid icke *direkt* tillämpliga, utan tjänade allenast de engelska tillsynsmyndigheterna till ledning vid bedömandet av brist i säkerheten hos främmande fartyg. Men genom 1906 års lag dels utsträcktes fordringarna på utländska fartygs säkerhet till att gälla jämväl den allmänna beskaffenheten av fartygs skrov, maskineri och utrustning och dels gjordes åtskilliga föreskrifter i den engelska lagen direkt tillämpliga på främmande fartyg med den påföljd, att, därest icke erkännande givits åt lagstiftningen i det främmande fartygets hemland såsom med engelsk säkerhetslagstiftning likvärdig, avvikelse från de engelska föreskrifterna i sådana hänseenden medförde kvarstad å fartyget ävensom höga bötesstraff. Direkt tillämpliga å främmande fartyg hava sålunda blivit bestämmelserna om livbärningsredskap å fartyg i allmänhet, de speciella föreskrifterna rörande passagerarfartyg, om förande av spannmålslaster ävensom reglerna för bestämmandet av fartygs djuplastning (lastlinje), vilka sistnämnda till och med kunna föranleda till att brittiskt lastmärke tvångsvis åsättes främmande fartyg.

Efter antagandet av denna lag, som i olika avseenden trätt i kraft på skilda tider — den 1 juni och den 1 oktober 1907 samt, i fråga om livbärningsredskap och lastlinje, den 1 oktober 1909 — har i rask följd inom de flesta europeiska länder kommit till stånd en lagstiftning, som avsett att erbjuda garantier för säkerheten, motsvarande de i engelsk lag stadgade. Härvid har särskilt Frankrike infört tillämpning av sin

säkerhetslagstiftning på främmande fartyg i ungefär samma utsträckning som den engelska. Våra granuländer Danmark och Norge, vilkas sjölagstiftning ju i övrigt vilar på samma grunder som den svenska, hava jämväl inrättat sig efter det internationella läget på förevarande område, ehuru de icke i speciella avseenden gjort sin nya lagstiftning direkt tillämplig på andra nationers fartyg. Detta har ej heller hittills varit fallet med Tyskland, vars lagstiftning i detta hänseende utvecklat sig mera oberoende av de engelska reglerna, men icke därför kan sägas vara mindre effektiv. Däremot synas de lagstiftningsåtgärder, till vilka initiativ tagits inom de övriga Östersjöländerna, Ryssland och Finland, tyda på avsikten att göra den nya speciallagstiftningen tillämplig jämväl på utländska fartyg i dessa länders hamnar.

Ovan berörda förhållanden hava varit föremål för statsmakternas och sjöfartsintresserades uppmärksamhet även här i landet, ehuru de icke tidigare kunnat föranleda något förslag från Eders Kungl. Maj:ts sida till Riksdagen. Men redan före den tidpunkt, då internationella hänsyn sålunda på ett mera trängande sätt gjorde sig gällande, har behovet i och för sig av ökad säkerhet ombord å våra fartyg varit tillräckligt att framkalla ett allmänt krav på nya bestämmelser och skärpt tillsyn rörande sjöfartssäkerheten.

*Den svenska
sjöfarts-
säkerhetslag-
stiftningen.*

Vår sjölagstiftning vilar i nu förevarande avseende liksom i andra länder på den grundsatsen, att omsorgen för fartyg och människoliv är ett allmänt intresse, vars åsidosättande jämväl bör medföra straff för den felande. Men utövningen av denna omvårdnad vilar hos oss på fartygets befälhavare, och denne är därvid i allmänhet obunden av särskilda regler vid den tillsyn han enligt sjölagen är skyldig utöva däröver, att själva fartyget är vid resans anträdande sjövärdigt samt allt annat, som för resan erfordras, i behörigt skick. Straff för uraktlåtenhet av denna tillsynsplikt har i sjölagen ansetts utgöra tillräcklig säkerhet mot vårdslöshet och godtycke; och garanti för straffets utkrävande har man trott sig finna i befälhavarens skyldighet att föra och förete skeppsdagbok samt att efter inträffad skada eller olycka avgiva sjöförklaring, ävensom i det undersökningsförfarande, som sjölagen härvidlag stadgar. Mera detaljerade bestämmelser gälla enligt kungl. förordningarna den 12 februari 1864 och den 1 juli 1898 angående passagerarångfartygen samt räddningsinrättningar och eldsläckningsredskap därå ävensom enligt kungl. förordningen den 4 juni 1884 beträffande utvandrarfartyg, men även dessa bestämmelser äro ganska ofullständiga. Ankommer det för fartyg i allmänhet på befälhavaren att med sitt omdöme och sin goda vilja i det speciella fallet utfylla lagens allmänna föreskrifter, är beträffande

passagerarångfartygen och utvandrarfartygen motsvarande uppgift i viktiga delar tillerkänd de besiktningsmän, som utföra de periodiska besiktningar, vilka rörande sagda fartyg skola hållas. Beträffande åter fartyg i allmänhet har väl i sjölagens motiver förutsatts befogenheten att i administrativ väg giva närmare bestämmelser med hänsyn till fartygs säkerhet och dithörande ämnen. Men denna befogenhet har, om man undantager några specialföreskrifter om forslandet av vissa farliga varor ävensom av vederbörande myndigheter givna bestämmelser angående beskaffenheten av signallanternor och medicinförråd ombord å fartyg, icke begagnats förrän under de sist förflutna åren och då företrädesvis i anslutning till de ovan berörda lagstiftningsåtgärderna i Storbrittanien och Irland samt Frankrike. I sistberörda samband hava sålunda tillkommit kungl. förordningen den 13 juli 1909 angående båtar och andra bärgningsredskap å fartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart, liksom kungl. förordningen den 21 maj 1910, varigenom tillfälle beretts svenska redare att, där de så önska, få svenskt lastmärke åsatt sina fartyg i nyssnämnda fart. Där specialföreskrifter, obligatoriskt eller fakultativt gällande, sålunda utfärdats, där utövas ock enligt nämnda författningar nödig kontroll över deras efterlevnad genom kommerskollegium och de tekniska biträden, vilka för ändamålet ställts till dess förfogande. Men i övrigt utövas ingen statskontroll över andra fartyg än våra passagerarångfartyg, och såsom besiktningsmannainstitutionen rörande dessa för närvarande är inrättad, kan det icke förnekas, att besiktningsmännens kompetens mången gång föga motsvarar den vidsträckta provnings- och bestämmanderätt, som är dem tillerkänd. En välbehörlig förstärkning av kontrollen rörande passagerarångfartygen har väl kommit till stånd genom anställande av passagerarångfartygsinspektörer enligt kungl. brevet den 29 mars 1899, särskilt sedan dessa genom kungl. kungörelsen den 17 maj 1907 utrustats med befogenheten att i svårare fall av bristande säkerhet utfärda förbud mot nyttjandet av passagerarångfartyg. Men en fullt tillfredsställande tillsyn över dessa fartyg kan icke härigenom anses vunnen, så mycket mindre som de periodiska besiktningarna verkställas på samma sätt som tillföre.

Tidigare utredningar och förslag i ämnet.

Anmärkningar mot 1864 års förordning angående passagerarångfartyg, såväl i fråga om besiktningens anordnande som i andra avseenden, hava gjort sig hörda och föranlett utredning från Kungl. Maj:ts sida redan innan nu gällande sjölag trätt i kraft. Därefter hava sakkunniga tillsetts och år 1900 avgivit nytt förslag i samma ämne, vilket förslag emellertid icke föranlett till någon lagstiftningsåtgärd, varemot ett under utredningens fortgående av samma sakkunniga avgivet yttrande rörande särskilt bärgnings- och eldsläckningsredskap legat till grund för den ovannämnda förordningen av den 1 juli 1898.

Vid tiden för slutförandet av sistberörda utredning hade från sjöfartsintresserade, sammanslutningar och enskilda, framkommit allt flera yrkanden på en reformerad lagstiftning rörande säkerheten på alla fartyg, ej blott på passagerarångfartygen. Dessa krav fingo sitt uttryck genom upprepade motioner vid flera riksdagar från och med år 1899 till och med år 1904, därvid skilda framställningar inom Andra kammaren väcktes av herrar A. Johansson i Möllstorp, J. A. Kinnman, E. Smith och S. A. K. Natt Dag med flera om införande av en säkerhetslagstiftning för sjöfarten, vilken, i likhet med motsvarande lagstiftning i de flesta andra länder, reglerade villkoren för sjöfartens bedrivande genom närmare bestämmelser samt medförde tillsyn över dessa föreskrifters efterlevnad genom särskilda statsorgan. Bland de lagstiftningsåtgärder, som förordades, voro företrädesvis bestämda regler om antalet och beskaffenheten av livbärningsredskap å fartyg i allmänhet, lastlinje ävensom däckslastbestämmelser för trälastade fartyg. Andra kammaren uttalade sig upprepade gånger för en utredning i det af motionärerna angivna syftet och vid 1904 års riksdag biträdde jämväl Första kammaren den hemställan, som lagutskottet nu gjorde till Riksdagen, gående ut på utredning och förslag i ärendet. Den skrivelse, som Riksdagen i anslutning härtill aflät till Kungl. Maj:t, upptog de skäl och yrkanden lagutskottet i olika hänseenden anført. Sålunda hade däri bland annat fastslagits, att skärpt kontroll erfordrades till förekommande av, att fartyg och besättning utsattes för fara genom bristande försiktighet vid fartygs nedlastning. Särskilt förandet av däckslast ansågs böra genom speciella bestämmelser regleras, varemot lagutskottet icke funnit tillgänglig utredning giva anledning att förordna införandet av lastlinje, d. v. s. på förhand fastställda regler, efter vilka fartygets nedlastning i det speciella fallet bestämmes. Bland de förhållanden, vilka dessutom särskilt framhöllos såsom tarvande närmare reglering, voro: antalet och beskaffenheten av bärgningsredskapen å fartyg i allmänhet, tillsynen över ångpannor och ångrör samt ordnad kontroll över fartygs signallanteror. Jämte närmare bestämmelser angående själva fartygets och utrustningens säkerhet samt föreskrifter i syfte att förekomma för djup nedlastning och olämplig stuvning av däckslast av trä påyrkade Riksdagen jämväl, i anslutning till lagutskottets av väckta motioner föranledda hemställan, större effektivitet i anordnandet av undersökning rörande inträffad sjöolycka och förhindrandet av kondemnerade fartygs användning i fraktfart. De olika önskemålen sammanfattades i en begäran om utredning och förslag, hvilka lagbestämmelser, utöver de gällande, kunde vara erforderliga och lämpliga att åstadkomma en betryggande kontroll å fartygs sjövärdighet.

Av
Kungl. Maj:t
vidtagna
Åtgärder
på området.

Vid 1905 och 1906 års riksdagar upptogs ånyo yrkandet om ett förbättradt undersökningsförfarande efter inträffad sjöolycka, men föranledde dessa förslag ingen särskild åtgärd från Riksdagens sida, då berörda fråga ansågs vara genom 1904 års riksdagsskrivelse hänskjuten till Kungl. Maj:ts prövning. Däremot har Kungl. Maj:t föranledts att, förutom i tidigare omnämnda hänseenden, vilka icke stått i omedelbart samband med frågans behandling i riksdagen, vidtaga särskilda åtgärder inom några av de i 1904 års riksdagsskrivelse berörda delar av ämnet. Dels har nämligen under åren 1907 och 1908 en skärpt kontroll under nautisk-meteorologiska byråns inseende möjliggjorts i fråga om fartygs signallanter nor och kompasser jämlikt härom utfärdade detaljerade bestämmelser, dels har ock i överensstämmelse med Riksdagens uttalande i 1904 års skrivelse till närmare övervakande av, att begångna förseelser mot föreskrifter rörande fartygs säkerhet beivras, under år 1905 hos kommerskollegium anstälts ett sjötekniskt biträde; och hava för dessa skilda ändamål anslag hos Riksdagen äskats och beviljats. Slutligen bör i detta samband erinras därom, att förslag till lag, varigenom kontroll å ångpannor och ångrör i allmänhet skulle införas i likhet med vad redan är förhållandet beträffande passagerarångfartyg, av Kungl. Maj:t vid 1906 års riksdag framlagts, men icke vunnit Riksdagens bifall.

Frågan i hela dess vidd, sådan denna genom 1904 års riksdagsskrivelse hänskjutits till Kungl. Maj:ts vidare åtgöranden, remitterades för yttrande till kommerskollegium. I utlåtande den 16 oktober 1906 tillstyrkte kollegium vissa lagstiftningsåtgärder till ökad trygghet för sjöfartssäkerheten samt förordade utredning om detaljföreskrifter särskilt rörande fartygs nedlastning och förande av däckslast, men avstyrkte på anförda skäl införandet av lastlinjebestämmelser för svenska fartyg utan samband med antagandet av dylika beträffande andra länders fartyg.

Kort efter det kommerskollegii yttrande till Kungl. Maj:t inkommit tillsatte Kungl. Maj:t den 21 december 1906 en kommitté (den så kallade sjöfartssäkerhetskommittén) med uppdrag att efter verkställd utredning avgiva förslag till bestämmelser angående kontroll å fartygs sjövärdighet och i samband därmed stående ämnen, däri jämväl innefattades den sedan långt tillbaka på dagordningen stående frågan om ändrade föreskrifter rörande passagerarfartyg. Vid den tidpunkt, då kommittén började sitt arbete, hade, på sätt framgår av hvad jag här förut anfört, en betydligt förändrad situation inträtt i frågans internationella läge mot vad förhållandet var under tiden för Riksdagens föregående behandling av hithörande spörsmål. Vad som tidigare kun-

nat vara av behovet påkallat på grund av gällande bestämmelsers bristfällighet och saknad av tillräcklig kontroll över deras iakttagande framstod numera såsom en nödvändighet jämväl till undvikande av svårigheter och hinder för svensk sjöfart på främmande hamnar. Hade man tidigare varit jämförelsevis fri vid valet mellan olika vägar för en nöd- torftig lösning av frågan, så måste nu på bedömandet härav mer eller mindre inverka innehållet av de hithörande regler i andra länder, särskilt de engelska, vilka i de flesta andra länder vunnit erkännande såsom för säkerheten tillfredsställande. Med anledning av tiden för ikraftträdandet av 1906 års engelska lag rörande lastlinje och bärgningsredskap på främmande fartyg avgav också kommittén den 9 mars 1909 särskilt betänkande rörande bärgningsredskap i huvudsaklig överensstämmelse med de engelska föreskrifterna i ämnet samt utarbetade kommitténs ledamot herr Hök, till en början inom kommittén och därefter under samarbete med sakkunniga inom kommerskollegium, förslag till lastlinjebestämmelser för fartyg i Östersjö- och vidsträcktare fart, vilka avsågos tjäna såsom underlag för en internationell överenskommelse härom; och hava sedermera på grund av berörda utredningar utfärdats de ovannämnda obligatoriska bestämmelserna rörande bärgningsredskap samt de fakultativt gällande föreskrifterna om lastlinje, vilka båda förordningar enbart avse fartyg i Nordsjö- och vidsträcktare fart, det vill säga inom områden, där de engelska och franska tvångsbestämmelserna kunna komma till användning.

Den 16 december 1910 avgav sjöfartssäkerhetskommittén sitt slutliga betänkande med förslag inom hela området för det ämne, som lämnats till dess utredning. Betänkandet innefattar huvudsakligen: förslag till ändringar i sjölagen; till förordning om vad i vissa avseenden skall iakttagas beträffande fartygs sjövärdighet, utrustning och lastning; samt till lag om tillsyn å fartyg. Sedan betänkandet för yttrande remitterats till kommerskollegium, hava från detta ämbetsverk inkommit, jämte ett stort antal yttranden från myndigheter, föreningar samt sjöfartsintresserade i övrigt, ett den 24 augusti 1912 avgivet vidlyftigt utlåtande över kommitténs förslag ävensom av kollegium utarbetade förslag till ändrad textavfattning i åtskilliga delar.

Sjöfartssäkerhetskommittén, som inom sig ägde representanter både för olika grenar av rederinäringen och för skilda fackområden inom sjömansyrket, liksom dess ledamöter företrädde olika politiska uppfattningar, har i viktiga delar av sitt betänkande blivit fullständigt enig, såväl beträffande motivering som förslag. Och i de avseenden, där enighet inom kommittén uppnåtts, hava väsentliga anmärkningar ej heller

*Betänkande
och förslag
av 1906 års
sjöfarts-
säkerhets-
kommitté.*

efteråt framställts, vare sig i kommerskollegii utlåtande eller i andra yttranden över förslagen, ehuru väl från åtskilliga sjöfartsintresserade givits uttryck åt en viss betänksamhet inför det förhållande, att den nya lagstiftningen funnits medföra nya pålagor och olägenheter för den svenska sjöfarten. Genom vad i ärendet förekommit har emellertid konstaterats förefintligheten av det behov av ny lagstiftning i ämnet, som Riksdagen ansett böra utredas; och har därvid befunnits:

att nu gällande, allmänna bestämmelser till tryggande av säkerheten ombord å fartyg måste anses otillräckliga och böra ersättas med en lagstiftning, som närmare reglerar beskaffenheten av fartyg, förhållandena ombord och lastningen;

att förändrade förhållanden inom sjöfarten utgöra skäl för att, i samband med utfärdande av mera detaljerade bestämmelser om hvad i fråga om fartygs säkerhet skall iakttagas, pålägga fartygs redare ett vidsträcktare och mera preciserat ansvar än för närvarande gäller vid begångna fel och försummelser från redarens sida;

att den nya lagstiftningen bör förstärka garantierna för en tillfredsställande utredning efter inträffad sjöolycka och för det kriminella ansvarets effektiva utkrävande i sådana fall;

samt att, i samband med införandet av nya bestämmelser rörande passagerarångfartyg och tillsynen över dessa, jämväl andra fartyg böra underkastas en verksam statskontroll.

Inom samma ram — detaljbestämmelser under statskontroll — har ock den nyare lagstiftningen i ämnet inom andra länder utvecklat sig, varför de ifrågavarande förslagen i så måtto äro därefter anpassade.

Emellertid hava icke vare sig sjöfartssäkerhetskommittén eller de myndigheter och andra, som haft att yttra sig över dess förslag, avsett att lämna ingående, för redare och befälhavare liksom för den tilltänkta kontrollmyndigheten bindande specialföreskrifter rörande varje detalj, som kan på säkerheten inverka. Tvärtom har ett vidsträckt område lämnats öppet, inom vilket redares och befälhavares praktiska omdöme och vunna erfarenhet om det speciella fartyget avses äga frihet att bestämma det lämpligaste sättet för säkerhetens iakttagande. Vad som utgjort föremål för förslag till närmare reglering har varit *dels* sådant, beträffande vilket i den vidsträcktare farten på främmande hamnar ett visst eller närliggande förfarande måste vara iakttaget för att ur säkerhetssynpunkt godkännas, *och dels* sådant, hvari »gott sjömansbruk» ävensom fartygsteknikens nuvarande utveckling ansetts hava utbildat sig till vissa bestämda minimifordringar på beskaffenheten av fartyg, dess maskineri, utrustning, bemanning och lastning. Särskilt beträffande

det lämpliga innehållet av det sistnämnda slaget detaljbestämmelser hava synnerligen delade meningar yppat sig, såväl inom kommittén som eljest bland sakkunniga och sjöfartsintresserade.

Av de även för den svenska sjöfarten gällande skäl, som i början av min framställning angivits, anser jag det nödigt och lämpligt att antaga närmare säkerhetsbestämmelser rörande sjöfarten jämväl i vårt land efter de av kommittén föreslagna huvudsakliga grunder, vilka i ett senare samband skola vidare beröras. Men däremot saknas för närvarande anledning ingå på frågan, *vilka* speciella bestämmelser, av flera möjliga, äro på det fartygstekniska området att ur säkerhetssynpunkt föredraga.

Motivering
till förslaget.
Lagstift-
ningens form.

Det förslag, som jag hemställer måtte föreläggas Riksdagen, angår nämligen allenast vissa ändringar i sjölagen på grundval dels av kommitténs förslag i detta hänseende och dels av därefter åstadkommen utredning. Och därom torde icke råda tvivel, att i sjölagen böra icke intagas sådana mera i detalj utförda bestämmelser som de av kommittén föreslagna angående: vissa säkerhetsanordningar å fartyg; föreskrifter om fartygs maskineri; viss utrustning å fartyg; bärgnings- och eldsläckningsredskap; föreskrifter till undvikande av eldsvåda och explosion ombord å fartyg; samt sättet för förandet av ett stort antal olika slags laster.

Kan man utan vidare utgå ifrån, att dylika detaljbestämmelser ej böra intagas i sjölagen, hava åter något delade meningar gjort sig gällande därom, huruvida berörda stadganden borde sammanföras till en lag, vars antagande samtidigt med föreslagna ändringar i sjölagen underkastades Riksdagens prövning, eller om det vore att förorda, att, såsom kommittén föreslagit, denna del av lagstiftningen förbehölles Eders Kungl. Maj:ts prövning utan Riksdagens hörande. Sistnämnda väg har tillstyrkts jämväl av kommerskollegium och anser jag bestämda skäl föreligga för att härutinnan följa kommitténs och kollegii förslag.

Då vid 1902 års riksdag av herrar Kinnman och Smith inom Andra kammaren väcktes förslag om antagande i lag av vissa specialbestämmelser på området, bland annat rörande däckslast, lastlinje och livbärgningsredskap, men jämväl om införande av statskontroll, uttalade lagutskottets majoritet, att, därest ifrågavarande lagstiftning skulle komma till stånd, i varje fall de av motionärerna föreslagna säkerhetsbestämmelserna, »i betraktande av den rastlösa utveckling, vari skeppsbygget vore statt», icke borde erhålla formen av lag, utan utfärdas i administrativ förordning, varemot fyra reservanter i utskottet från Andra kammaren ansågo, att den ifrågasatta lagstiftningen på grund av sin stora betydelse borde vara av civillags natur. Sistberörda mening har

sedermera inom sjöfartssäkerhetskommittén vunnit tillslutning av herr Lindley, som reserverat sig mot kommitténs beslut att framlägga olika detaljbestämmelser i form av förslag till administrativ förordning.

Vid övervägande av denna fråga har det, fränsett omöjligheten att till innevarande riksdag slutföra beredningen av det framlagda förslaget till förordning, icke heller funnits lämpligt att giva den mera tekniska delen av hithörande lagstiftning formen av civillag.

Till en början anmärkes, att, enligt vad kommittén även själv angivit, dess förslag på grund av bristande kompetens inom vissa specialområden icke är att anse såsom fullständigt ens i vad som direkt angår säkerheten, enär särskilt närmare bestämmelser om villkoren för fraktandet av så kallade farliga varor icke utarbetats, varjämte 1884 års förordning angående utvandararfartyg lämnats oberörd av utredningen i de delar, som icke kommit in under förslagen rörande passagerarfartyg.

Men vidare torde en granskning av de skilda bestämmelserna i kommitténs förslag till »förordning om vad i vissa avseenden skall iakttagas beträffande fartygs sjövärdighet, utrustning och lastning» lätt övertyga därom, att de flesta av dessa föreskrifter av rent teknisk natur väl avse att fastslå minimifordringarne på fartygs säkerhet i enlighet med den nuvarande ståndpunkten av fartygsteknik och sjömanskap, men göra detta under erkännande av den snabba föränderligheten av förhållandena på området — något som för övrigt framgår redan av de skiftande meningarna om den bästa lösningen av olika tekniska specialfrågor på nuvarande tidpunkt. Den ledamot av kommittén, som speciellt företrädde fartygstekniken, herr Hök, ansåg på den grund, att en hel del av de föreslagna bestämmelserna icke ens borde intagas i en kunglig förordning, utan överlämnas till blivande kontrollmyndighet att efter lämpligheten utforma. Huru man bör skilja mellan dessa olika meningar och var gränsen må dragas mellan låt vara administrativ lagstiftning och en tilltänkt kontrollmyndighets rätt att lämna vissa föreskrifter, torde böra göras till föremål för närmare övervägande. Men så mycket torde vara tydligt, att tekniska bestämmelser av den detaljerade natur, som de i kommitténs förslag till förordning inrymda icke lämpa sig för att fastslås i lag, lika litet som ämnet i och för sig ägnar sig för Riksdagens prövning. Därjämte bleve ett av de praktiska syftena med att inom närmaste framtid få denna lagstiftning till stånd genom ett dylikt förfarande alldeles förfelat. Vid de förhandlingar med Storbrittannien och Irland samt Frankrike, som föregingo de ovannämnda förordningarna av åren 1909 och 1910 angående livbärningsredskap och lastmärke å svenska fartyg i fart på dessa länders hamnar, utgick

man ömsesidigt från den förutsättningen, att ifrågavarande lagstiftningsåtgärder vore att anse såsom allenast provisoriska med syfte att tills vidare förhindra tillämpligheten av den engelska och franska lagstiftningen i hela dess vidd. Det är därför å ena sidan av vikt, att en definitiv och mera fullständig lagstiftning på området med snaraste kommer till stånd. Men å andra sidan är det satt utom allt tvivel, att man på åtskilliga punkter av de föreskrifter, för vilka man slutligen finner sig böra stanna, icke torde vinna avsett erkännande i samfärdseln med utlandet utan mer eller mindre vittgående tillägg eller förändringar, varom man allenast på förhandlingens väg kan erhålla visshet.

Utsikten till, att sådana modifikationer kunna bli nödiga, är så mycket större, som för närvarande, speciellt med anledning av den allbekanta händelsen med »Titanic»s förolyckande, i flera länder pågår ett livligt utredningsarbete i syfte att, på den internationella överenskommelsens väg, i vissa avseenden förändra reglerna och stärka garantierna för sjöfartssäkerheten, i vilket internationella samarbete Sverige icke torde böra avskäras från möjligheten att deltaga genom att avgörandet av tekniska frågor vore bundet vid de tunga formerna för ändring av civillag.

Om det synes klart att så detaljerade bestämmelser som de i den av kommittén föreslagna förordningen intagna icke böra fastställas i civillag, kunde det ifrågasättas, om en del viktigare förhållanden med hänsyn till fartygs säkerhet ävensom vissa grunder för deras bestämmande tilläventyrs borde sammanföras i en särskild lag, utan att denna finge det detaljerade innehåll, som framgår av kommitténs förslag till förordning. Utkast till en så beskaffad lagstiftning har ock till en början inom sjöfartssäkerhetskommittén utarbetats och följer såsom bilaga till en reservation av kommitténs ovanbemälde ledamot herr Hök, som ansett, att den tillsatta kommittén bort inskränka sig till framläggande av ett dylikt förslag jämte vissa föreslagna ändringar i sjölagen men att arbetet med de rent tekniska frågorna bort överlämnas till särskild utredning av enbart teknici.

Att på detta sätt stifta en särskild »sjövärdighetslag» såsom utgångspunkt och grund för administrativa förordningar synes mig dock näppeligen erbjuda några fördelar. Det omnämnda utkastet visar, att en sådan lag skulle komma att innehålla en ganska detaljerad *uppräkn*ing av de förhållanden, som beröra säkerheten, samt av de föremål och åtgärder, som därför erfordras, men att föreskrifterna om själva *beskaff*heten av dessa senare i en lag måste bli av mera allmän innebörd, med stadgande om, att uppräknade anordningar skola till »nödigt» antal vara i »behörigt» eller »lämpligt» skick, det vill säga bestämmelser av

alldeles samma natur som de i gällande sjölag befintliga. Men för detta syfte synes det då vara mera ändamålsenligt att vidtaga behöfelig utvidgning och närmare precisering i sjölagen av där befintliga allmänna bestämmelser. Den enda fördel man genom antagandet av en dylik särskild »sjövärdighetslag», innehållande en del ytterligare allmänna bestämmelser och reglering av särskilt viktiga detaljer, skulle kunna hämta, vore den rent formella, att den nuvarande sjölagen, vars bestämmelser stå i ett organiskt samband med varandra och tillkommit i sammanhang med de danska och norska sjölagarna, icke med en dylik anordning skulle behöva annat än i oväsentlig mån underkastas förändring. Det torde också vara med hänsyn härtill, som man i Danmark och Norge, vid antagande av en ny lagstiftning på området, sammanfört denna i från sjölagen skilda lagkomplex. Detta har skett så, att i Danmark utfärdats en lag om tillsyn å fartyg, vari åtskilliga, rätt mycket i detalj gående bestämmelser införts om fordringar på beskaflenheten av fartyg, dess utrustning m. m., vilka föreskrifter därigenom företrädesvis få karaktären av instruktioner åt kontrolltjänstemännen vid utövändet av deras tillsyn. I Norge har den särskilda lagstiftningen på detta område anordnats ungefär på samma sätt, och hava däri även införts en del bestämmelser rörande undersökningsförfarande efter inträffad sjöolycka m. m. Någon verklig fördel med hänsyn till bibehållande av den skandinaviska sjölagstiftningens enhet synes emellertid knappast härigenom vunnit, ej heller har denna i övrigt kunnat på hithörande område upprätthållas. Vad särskilt angår straff för underlåtenhet att iakttaga givna säkerhetsbestämmelser, äro reglerna härför i Norge överflyttade till strafflagen, varemot undersökningsförfarandet regleras dels i sjölagen och dels i den nyssnämnda särskilda »sjövärdighetslagen». De i sistnämnda lag förekommande detaljföreskrifterna åter hava under några år, i samband särskilt med de ingripande lagstiftningsåtgärderna utomlands, upprepade gånger varit föremål för förändringar och tillägg.

På grund av vad jag sålunda anført och i överensstämmelse med den mening, som fått sitt uttryck i vår sjölags motiver, i lagutskottets uttalande år 1902 samt i sjöfartssäkerhetskommitténs och kommerskollegii utlåtanden, anser jag i skilda avseenden behöfliga detaljbestämmelser i förevarande ämne böra förbehållas Eders Kungl. Maj:ts administrativa lagstiftning. Härvid anser jag intet avgörande skäl föreligga, varför de närmare föreskrifterna rörande en ifrågasatt tillsyn över fartyg skulle, på sätt framgår av sjöfartssäkerhetskommitténs förslag, antagas i form av civillag. Lika litet som för närvarande besiktningen och tillsynen i övrigt över passagerarångfartyg, vilket ämne väl må anses vara bland de

viktigaste, underkastats reglering genom civillag, lika litet synes en utsträckning av likartade åtgärder till nya grupper av fartyg nödvändig-göra en förändring härutinnan, i synnerhet som jämväl kontrollens lämpligaste anordnande kan bero på förändrade förhållanden inom administrationen och på hänsyn i vissa avseenden till lagstiftningen i andra länder. Det är nämligen att märka, att en förutsättning för att vinna befrielse från den obligatoriska tillämpningen av den engelska och franska lagstiftningen på svenska fartyg i härav berörda hamnar är icke allenast specialbestämmelsernas, utan jämväl statskontrollens tillfredsställande skick. Närmare föreskrifter rörande fartygskontrollen har jag därför icke ansett behöfligt att underställa Riksdagen på annat sätt, än att ett utarbetat förslag till dylika föreskrifter framlägges för Riksdagen i samband med framställning om anslag till kontrollens genomförande, varigenom ju tillfälle beredes Riksdagen att i detta samband taga lämpligheten av de för tillsynen avsedda anstalter under övervägande.

Om jag sålunda även i fråga om statskontrollens anordnande i detalj kan ansluta mig till det ovan anförda uttalandet av 1902 års lagutskott rörande beskaffenheten af ifrågakvarande lagstiftning, så torde det emellertid icke vara lämpligt att i den utsträckning, som nämnda utskott synes hava tänkt sig, undandraga densamma Riksdagens prövning. Det synes vara att förorda, att, i överensstämmelse med sjöfartssäkerhetskommitténs och kommerskollegii förslag, till Riksdagens prövning hänskjuta såväl *grunderna* för den ifrågasatta lagstiftningen i dess helhet, även beträffande tillsynen å fartyg och omfattningen av tillsynsmyndigheternas befogenhet, som antagandet av sådana allmänna bestämmelser, vilka funnits erforderliga till komplettering eller förtydligande av sjölagens stadganden rörande säkerheten å fartyg. Och dessa grunder synas, jämväl i fråga om den ifrågasatta statskontrollen, utan olägenhet kunna intagas i själva sjölagen. Vår sjölag bestämmer, i motsats till den norska, såväl undersökningsförfarandet efter inträffad olycka som redarens och befälhavarens kriminella ansvar för brott emot sjöfartssäkerhetsbestämmelserna. Det är därför lämpligt, att grunderna för de redarens och befälhavarens skyldigheter, vilkas åsidosättande medföra sjölagens speciella undersökningsförfarande och speciella straff, också i samma lag angivas. Till en början synes det därvid påkallat att, såsom sjöfartssäkerhetskommittén föreslagit och från andra håll lämnats oanmärkt, i sjölagen intaga ett stadgande, varigenom skyldigheten att i olika avseenden iakttaga fartygs säkerhet må bli uttryckligen fastslagen, en skyldighet, som visserligen i nuvarande sjölag måste anses gälla såsom förutsättning för redarens och befälhavarens däri stadgade kriminella ansvar, men som icke äger positivt innehåll annat än genom stadgandet i 26 §

Föreslagna
bestämmelser
rörande
fartygs
säkerhet.

om befälhavarens tillsynsplikt. Det allmänna stadgandet om en dylik skyldighet får i antagandet av mera detaljerade bestämmelser rörande beskaffenheten av fartyget m. m. en närmare utformning, varigenom i det speciella fallet lämpligen avgöres, huru ansvaret för inträffad försummelse bör bestämmas, såsom åliggande redaren eller befälhavaren eller båda. En dylik positiv bestämmelse om skyldighet jämväl för redaren att hålla fartyget i sjövärdigt skick samt behörigen utrustat, bemannat och, när last föres, lastat synes för övrigt vara påkallad av det förhållande, att, därest statskontroll å fartyg i allmänhet införes, härmed inträda förpliktelser för redaren av den beskaffenhet, att de böra kunna härledas från en i sjölagen uttryckligen bestämd skyldighet att iakttaga vad för säkerheten ombord erfordras, även där någon speciell föreskrift i visst, vid kontrollens utövande anmärkt avseende icke finnes given.

De i sjölagen givna bestämmelserna i ämnet böra vara tillräckligt fullständiga för att de därpå byggda detaljföreskrifterna ävensom kontrollens verksamhet skola kunna hänföras till ett bestämt, på det förhållande, som är i fråga, tillämpligt stadgande. I ett och annat avseende brister kommitténs förslag härutinnan, och vill det föreliggande förslaget häri göra rättelse. Men därjämte föreslås, i överensstämmelse med vad kommittén påyrkat, att vissa mera viktiga delar av ämnet något närmare behandlas redan i sjölagen. Sålunda avser förslaget att, i fråga om bemanningen, fastställa vissa normer avseende att trygga besättningens tillräcklighet för längre resor samt att beträffande förandet av såväl däckslast som spannmålslast angiva de olika hänseenden, i vilka blivande detaljbestämmelser skola lämna föreskrift. Därjämte innebär det förslag, som jag hemställer måtte föreläggas Riksdagen, fastställandet i sjölagen av skyldigheten att hava lastmärke anbragt å fartyg i viss vidsträcktare fart. Den ståndpunkt, som ligger till grund för sistberörda förslag samt för min uppfattning rörande fartygs bemanning, vill jag i annat samband angiva.

Föreslagna
bestämmelser
till arbetar-
skydd.

Den föreliggande utredningen omfattar emellertid jämväl andra ämnen, än sådana som direkt kunna sägas angå säkerheten ombord å fartyg, om härmed företrädesvis avses säkerheten *för människoliv mot sjöolycka*. Den ovan berörda behandlingen av frågan inom Riksdagen, som i första hand föranlett utredningen, rörde sig visserligen åtminstone huvudsakligen på detta område. Men det uppdrag, som i anledning härav lämnades sjöfartssäkerhetskommittén, var avfattat i så allmänna

ordalag, att, då omständigheterna syntes påkalla en utredning av åtskilliga andra spörsmål rörande förhållandena ombord å fartyg, kommittén funnit sig oförhindrad att taga dessa i övervägande, så snart de funnits äga någon, om än blott indirekt inverkan på sjöfartssäkerheten. Kommittén har sålunda avgivit förslag, avseende att trygga de å fartyg ombordvarande, såväl passagerare som besättning, mot olycksfall och ohälsa i allmänhet, även där sjöolycka i egentlig mening icke ifrågakomme, och har därvid särskilt ägnat sin uppmärksamhet åt besättningens bostads- och arbetsförhållanden, vilka icke ännu äro i nämnvärd mån genom lagstiftning reglerade. Att denna uppfattning av utredningens föremål stått i överensstämmelse med vad jämväl Riksdagen sedermera ansett vara av förhållandena påkallat, visade behandlingen av herr Lindleys under år 1908 väckta motion om bland annat förändrade bestämmelser rörande skeppsfolkets bostadsförhållanden, vilken framställning, ehuru dess syfte behjärtades, icke föranledde någon Riksdagens åtgärd, enär frågan ansågs tillhöra sjöfartssäkerhetskommitténs pågående utredning.

Ett närmare bestämmande i sjölagen av bostads- och arbetsförhållandena ombord, som av kommittén motiverats med dess låt vara indirekta samband med säkerheten för fartyg, liv och gods, synes vara i högsta grad erforderligt för att fylla den lucka i arbetarskyddslagstiftningen, som förefinnes beträffande sjömäns arbete över huvud taget samt stuvares lastnings- och lossningsarbete ombord å fartyget. Enligt gällande lag om ersättning för olycksfall i arbetet, sådana denna i rättspraxis tillämpats, utgår väl dylik ersättning vid lastning och lossning åtminstone till stuvare, när redaren är att anse såsom arbetsgivare. Men däremot gälla icke de i lagen om arbetarskydd stadgade föreskrifter till förekommande av olycksfall och ohälsa i arbetet; och då sjölagen saknar bestämmelser härom samt intet i övrigt finnes föreskrivet om beskaffenheten av fartygs arbetsmaskiner och övriga anordningar för lastning och lossning, måste det anses vara synnerligen av behovet påkallat att ett effektivt arbetarskydd införes ombord å fartyg i motsvarighet till vad som gäller på andra arbetsområden. Även för utfäendet av sjömäns och andras rätt till ersättning för liden skada enligt 8 § sjölagen är det av vikt att vederbörandes skyldigheter i avseende å arbetsplatsens och arbetsredskapens beskaffenhet preciseras.

Utom stadgande om beskaffenheten av fartygs anordningar och redskap för arbetets utförande, vilken bestämmelse är avsedd att ligga till grund för närmare administrativa föreskrifter härom, föreslår jag intagande i sjölagen av vissa bestämmelser, som motsvara föreskrifterna i

arbetarskyddslagen om minderårigas användande i arbete, varjämte på grund av skeppstjänstens krävande natur och den särskilda faran för spridning av smittosam sjukdom ombord å fartyg vissa villkor uppställts beträffande hälsotillstånd och kroppsbeskaffenhet hos dem, som över huvud må kunna anställas i tjänst å fartyg.

Men i fråga om skeppstjänst är det utan tvivel berättigat att, i likhet med vad som skett i andra länder såsom Frankrike och Tyskland m. fl., sträcka lagens reglerande inverkan längre än till sådana förhållanden, vilka rörande arbete i land i allmänhet ansetts kräva lagstiftningens ingripande. Då fartyget samtidigt är arbets- och boplatz samt då i besättningens arbetsvillkor ingår mathållning efter vissa författningssenliga normer, synes lagstiftningen även böra tillse, att såväl föda som bostadsrum motsvara skäliga anspråk. Tillseendet härav framstår såsom en allmän förpliktelse gent emot vårt sjöfolk, men förestavas därjämte av angelägenheten att kvarhålla våra sjömän i tjänst å svenska fartyg, så snart motsvarande förhållanden, jämte löne- och arbetsvillkor över huvud, å de större nationernas fartyg genom lagstiftningen reglerats på ett för sjöfolket mera tillfredsställande sätt.

I vad mån sjöfolkets ställning å våra fartyg trots saknaden av skyddslagstiftning motsvarar förhållandena å dessa utländska fartyg må lämnas osagt, intill dess härom pågående utredning bragts till slut. Men ett ofrånkomligt faktum är, att enligt officiella engelska uppgifter svenskt sjöfolk å brittiska fartyg ända till de sista åren utgjort icke allenast relativt till Sveriges folkmängd, utan absolut taget, den största kontingenten av främmande sjöfolk (över 5,000 man), vilket antal dock på de sista åren något sjunkit genom tillbakaträngandet av segelfartygen, å vilka ett särdeles stort antal svenska sjömän varit anställt. Vad vidare angår Tyskland, har bland annat från det svenska konsulatet i Hamburg framhållits benägenheten hos svenska sjömän att mönstra över i tyska fartyg, vilket förhållande särskilt påpekades med anledning av konsulns rapport om antagandet av de nu gällande reglerna rörande sjöfolkets bostäder ombord å tyska fartyg.

Sjöfartssäkerhetskommittén har i sitt förslag till förordning utarbetat föreskrifter rörande bostäder ombord å fartyg. Då jag ansett, att grunden för dessa bestämmelser, såsom fallet är i de flesta främmande lagar, bör i själva sjölagen angivas, föreslår jag i detta syfte ett tillägg till nämnda lag i samband med övriga hithörande allmänna bestämmelser. Beträffande åter mathållningen, för vilken viss spisordning är i sjölagen förutsatt och sedermera utfärdad, har kommittén, ehuru yrkanden på revidering av föreskrifterna härom från skilda håll framställts, icke

funnit skäl att göra dennas beskaffenhet till föremål för sin utredning. Däremot har kommittén påyrkat införandet i sjölagen av vissa allmänna bestämmelser, varigenom nödiga, efter klimatförhållanden och besättningens hälsoförhållanden rättade jämkningar i spisordningen skulle kunna erhållas, och har därjämte rätt till viss kontroll över utvikt av proviant enligt förslaget tillerkänts besättningen. Med upptagande av dessa kommitténs förslag förordar jag desslikes, i enlighet med yrkande av reservanter inom kommittén, intagandet av bestämmelse, avsedd att förhindra befälhavaren, som bör på ett opartiskt sätt tillvarataga besättningens rätt jämväl i berörda avseende, att såsom entreprenör bereda sig egen vinning eller fördel på besättningens bekostnad i fall, där sådant för närvarande är att befara.

Det är dock icke allenast de yttre arbetsvillkoren ombord å fartyg, utan även själva arbetsavtalet, som är av beskaffenhet att påfordra lagstiftning till arbetarens skydd utöver vad eljest ansetts böra ske rörande arbete i land. Då mönstringen sätter sjömannen i en tjänsteställning, vars brytande medför straff; då den förhyrde sjömannens lydnadsplikt är enligt sjölagen synnerligen vidsträckt; och då arbetet ombord å fartyg är, med hänsyn till fartygets säkerhet och resans syfte, av beskaffenhet att icke kunna på förhand för varje man till tiden bestämmas, även om genom vaktindelning och andra bestämmelser vissa normer härför kunna givas, böra å andra sidan sådana föreskrifter lämnas, att, där fartygets säkerhet det tillåter, arbetstiden skäligen begränsas med rätt för sjömannen till ersättning efter vissa i lag bestämda grunder för tid, som överskju-ter viss rimlig arbetstid. Förutsättningarna för en dylik anordning synas föreligga beträffande det vanliga arbetet i hamn, varom dock i gällande sjölag ingen annan uttrycklig bestämmelse till begränsning av arbetstiden förefinnes än den, att arbete å sö- och hälgdagar för lastning och lossning allenast må i trängande fall förekomma och i så fall särskilt ersättas.

Med upptagande av kommitténs förslag, som näppeligen från något håll motsagts beträffande det förhållande, att arbetstiden i hamn bör genom föreskrifter rörande minimiersättning för arbete utöver vissa timmar om dagen särskilt betalas, föreslår jag antagandet i 96 § sjölagen av vissa stadganden härom, vilkas grunder skola senare angivas. Arbetsavtalets innehåll och rättsverkningar i övrigt på sjöfartens område, vilka från skilda håll varit föremål för kritik, hava icke ägt det samband med förevarande ämne, att de gjorts till föremål för utredning och förslag. I ett visst avseende, där sjöfartssäkerhetskommittén vid sin behandling av 311 § sjölagen synes mig hava ingått på frågan härom i vidsträckt-

tare mån, än som med ämnet ägt beröring, har jag saknat anledning biträda dess förslag.

Ansvarigheten
för bestäm-
melsernas
efterlevnad.

Beträffande de nya bestämmelserna i sjölagen, vare sig de direkt röra fartygs säkerhet eller huvudsakligen arbetsförhållandena ombord, skulle fartygsbefälhavare enligt förslaget liksom i gällande sjölag äga ansvar för deras efterlevnad, vid påföljd av straff för fel eller försummelse härutinnan. Men det har under ärendets utredning lämnats obesträtt, att, då skyldigheterna i fråga om fartygs säkerhet genom närmare bestämmelser komme att preciseras, det bleve berättigat att, i högre grad än med nu gällande bestämmelser är fallet, låta även redaren bära ansvaret för de åtgärder och förhållanden, som falla inom det naturliga området för dennes verksamhet och förmåga av kontroll. Det är till grund härför tillräckligt att erinra därom, att jämsides med fartygsteknikens utveckling, som försvårat övervakandet från befälhavarens sida av hela området för hans tillsyn, skett en betydande förändring i rederirörelsens ekonomiska ledning sedan tiden för tillkomsten av 1891 års sjölag. På sätt sjöfartssäkerhetskommittén enhälligt vitsordat, är det med hänsyn till sistberörda förändring väl motiverat att utsträcka redarens ansvar utöver det nuvarande, som, enligt vad tidigare antytts, inskränker sig till skyldigheten att icke rättsstridigt inverka på utövandet av befälhavarens tillsynsplikt. Förhållandena äro numera sådana, att redaren, vid ansvarsåföljd, bör äga vissa positiva förpliktelser i säkerhetens intresse. De huvudsakliga befraktningsavtalen slutas numera icke genom befälhavaren, utan av redaren eller hans ombud. Befälhavaren står i långt högre grad än förr under redarens direkta order, även på avlägsna platser från hemorten. Så är till och med befälhavarens tillförne oinskränkta bestämmanderätt över lastningen ofta kringskuren genom avtal mellan redaren och stuvaren eller avlastaren. Men än mer göra sig redarens direkta bestämmelser gällande i fråga om fartygets utrustning, anskaffandet av kol och andra förnödenheter. Och slutligen är befälhavarens formella rätt att antaga sitt folk faktiskt inskränkt genom redarens instruktioner, i det att speciellt anställningen av maskinister och maskinbesättning ofta är undantagen från hans verkliga befogenhet.

Det är uppenbart, att konsekvensen av vad här påvisats bör bliva ett utsträckt ansvar för redaren och en närmare bestämning av de åligganden, som tillkomma var och en, som med fartygets ledning har befattning. Vad åter angår de här föreslagna bestämmelser, vilka allenast indirekt angå säkerheten, men företrädesvis de allmänna bostads-

och arbetsförhållandena ombord, följer redarens ansvar härvidlag redan av hans ställning såsom arbetsgivare i enlighet med grunderna för all arbetarskyddslagstiftning.

I huvudsaklig anslutning till kommitténs förslag tillstyrkes därjämte antagandet av bestämmelser i syfte att erbjuda ökad garanti för beivrandet av begångna förseelser. I första rummet föreslås en sådan anordning av undersökningsförfarandet efter inträffad sjöolycka, varigenom större säkerhet vinnes för undersökningens skyndsamma hållande samt för en sakkunnig och allsidig utredning av de med sjöolyckan förknippade omständigheter. Det torde med hänsyn till utredningsresultatet hava varit att föredraga, om speciellt sakkunniga nämnder, i enlighet med vad fallet är i de flesta andra länder och på sätt 1882 års sjölagsskommitté föreslog även för vårt lands vidkommande, kunnat för ändamålet upprättas. Men de betänkligheter, som väckts häremot vid sjölagens tillkomst och som, med hänsyn till de betydande kostnaderna och andra svårigheter för ett sådant undersökningsförfarandes lämpliga anordning efter våra långsträckta kuster, nog ännu till stor del fortfarande måste anses gälla, hava föranlett mig till att i huvudsak upptaga kommitténs av kommerskollegium och i de flesta yttranden tillstyrkta förslag om en reformering av sjölagens bestämmelser utan någon mera kostsam och ingripande ändring i själva förfarandets anordning. Likformighet och effektivitet vid undersökningarnas bedrivande avser förslaget att vinna genom den därmed sammanhängande skyldigheten för befälhavaren att till kommerskollegium, respektive konsul, avgiva rapport i viss ordning samt genom kollegii ledning och övervakande av undersökningarna.

Undersökning
rörande
sjöolycka.

Redan av 1882 års sjölagsskommitté samt därefter vid upprepade tillfällen hava förslag framställts om anställandet av en särskild åklagare i brottmål enligt sjölagen, vilken skulle *dels* hava självständig åtalsrätt för hela riket i sådana mål och *dels* äga att med sin speciella sakkunskap på området tillhandagå de allmänna åklagarna med upplysningar och utredning. En sådan anordning hava senast sjöfartssäkerhetskommittén och kommerskollegium tillstyrkt, och synes mig förslaget härom vara välbetänkt. Att i detta avseende införa särskilt stadgande i sjölagen anser jag dock, i likhet med dessa, vara obehövt.

Särskild
åklagare

Att det sjötekniska bitrådets ställning inom kommerskollegium och förhållandet mellan dennes verksamhet och tillsynsmyndigheten bör närmare bestämmas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sjöfartssäker-

Det sjötekniska
bitrådet
och statisti-
ken.

hetskommittén föreslagit, synes mig jämväl vara lämpligt, men torde härför erforderliga anordningar likaledes kunna träffas utan särskild bestämmelse i sjölagen. Detsamma är förhållandet med den förbättrade statistik, som kommittén ansett böra föras rörande inträffade sjöolyckor och hvad därmed äger sammanhang.

Säkerhetslag-
stiftningens
tillämpning
å utländska
fartyg.

En fråga, som här torde böra beröras, är spørgsmålet om de föreslagna säkerhets- och kontrollbestämmelsernas tillämplighet å utländska fartyg i svenska hamnar. Beträffande nuvarande lagstiftning i ämnet torde dess innehåll i tillämpliga fall komma till användning jämväl å främmande fartyg. Ett särskilt undantag göres i § 27 av 1864 års förordning om passagerarångfartyg, varigenom främmande fartyg, som för passagerare mellan svensk och utländsk ort, befrias från besiktning, därest dess behörighet att föra passagerare enligt hemlandets lag styrkes, vilken fordran emellertid synes förutsätta att fartyget uppfyller vissa villkor såsom passagerarfartyg. En åtminstone formell undersökning av förhållandena antages sålunda kunna förekomma beträffande utländska passagerarfartyg överhuvud. Då rörande beskaffenheten av andra fartyg någon statskontroll icke finnes, uppstår fråga om de svenska säkerhetsföreskrifternas tillämpning å dessa allenast när på grund av skadegörande handling eller brott undersökning eller åtal ifrågakommer under sådana förhållanden, att fallet är underkastat svensk domstols prövning. Men i sådan händelse synes svensk sjölag med dess straffbestämmelser bliva tillämplig. Genom lag den 27 april 1906 är väl, vad speciellt angår undersökning efter inträffad sjöolycka, stadgat om skyldighet för svensk domstol att verkställa sådan förrättning beträffande utländskt fartyg allenast för det fall, att Konungen härom förordnar efter avtal med främmande makt. Men denna bestämmelse avser väl icke annat än att reglera svensk myndighets skyldighet gentemot *annat land* och dess myndigheter. Den rätt och plikt, som må förefinnas att verkställa undersökning och med stöd därav eventuellt väcka åtal med hänsyn till, att visst förfarande bör lagföras inför *svensk domstol*, lär icke härigenom rubbas. Utebliver i sådant fall den i sjölagen förutsatta speciella undersökningen torde detta bero på att sjöförklaring tilläventyrs icke avgivits och kommerskollegium ej heller enligt 320 § förordnat om undersökning, men ingalunda äga sin orsak i bristande behörighet hos de svenska myndigheterna att i berörda syfte ingripa.

Med denna uppfattning skulle, i saknad av särskilt stadgande, även de nya säkerhets- och ansvarsbestämmelserna äga den verkan, att förhållandena å utländska fartyg icke bleve från deras tillämplighet uteslutna.

Med införande af specialföreskrifter om huru allt i detalj skall vara beskaffat och av en statskontroll, som skulle äga till uppgift att åtminstone i viss utsträckning inspektera utländska fartyg, blir det emellertid av behovet påkallat att bestämma, i vad mån dessa specialföreskrifter skola äga tillämpning å främmande fartyg. Med avseende härå och enär å ena sidan utländska fartyg icke böra utan vidare undantagas från iakttagande av bestämda regler härutinnan allra minst i fart *mellan* svenska hamnar, men å andra sidan det kan finnas erforderligt eller lämpligt att under förbehåll av ömsesidighet härvidlag medgiva undantag och modifikationer, torde det böra överlämnas till Konungen att vid utfärdande av närmare föreskrifter i ämnet särskilt bestämma, i vad mån dessa skola gälla för utländska fartyg.

Härefter övergår jag till att angiva grunderna för de särskilda ändringar i och tillägg till sjölagen, vilka förslaget innefattar.

Motivering till
förslagens sär-
skilda be-
stämmelser.

Under 6 § sjölagen, som i sin nuvarande lydelse behandlar frågan om fartygs iståndsättlighet, har förslaget infört de allmänna bestämmelser, som fastslå det förhållande, att fartyget med hvad därtill hörer skall, när det till sjöfart nyttjas, vara i olika hänseenden säkert och i lämpligt skick, detta till grund för de detaljbestämmelser, hvilka må i administrativ väg utfärdas.

6 § 1 mom.

Orden »sjövärdigt» och »sjövärdighet» hänföra sig enligt förslagens uttryckssätt överallt till beskaffenheten av fartyget och dess fasta delar.

Det av kommittén utarbetade förslaget till förordning innehåller åtskilliga föreskrifter om anordningar å fartyget till de ombordvarandes skydd mot olycksfall och ohälsa. Dessa föreskrifter kunna dock icke hänföras till något bestämt stadgande i sjölagen, varför orden »försett med nödiga anordningar» etc. införts i lagtexten.

Som ett andra stycke av 1 mom. av den nya 6 § har införts bestämmelse, som avser att beträffande skeppstjänst täcka den lucka, som arbetarskyddslagen lämnat öppen, och att därmed också trygga stuvares säkerhet under arbete vid fartygs lastnings- och lossningsmaskiner samt med andra dess redskap för sagda ändamål. Den inskränkning, som i kommittéförslaget gjorts till arbetes utförande »ombord», har avförts ur lagförslaget. Så snart inrättningar och redskap tillhöra fartyget, böra redaren och befälhavaren vara för deras beskaffenhet ansvariga, vare sig arbetet utföres ombord eller icke. För beskaffenheten av andra än far-

Arbetsmaski-
ner m. m.

tyget tillhörande anordningar skulle däremot icke ansvarighet enligt sjölagen åläggas redaren och befälhavaren.

Bostäder.

Av skäl, som jag ovan anført, har härefter intagits en allmän bestämmelse om bostäder ombord, till grund för blivande administrativa föreskrifter i ämnet. Till ledning för dessa föreskrifters utarbetande torde böra tagas såväl nu föreliggande, huvudsakligen genom sjöfartssäkerhetskommitténs försorg förebragta utredning och förslag, som det material, vilket insamlats och bearbetas under den förutnämnda, inom socialstyrelsen pågående undersökningen.

Fartygs be-
manning.

Såväl sjöfartssäkerhetskommittén som kommerskollegium har föreslagit bestämmelse rörande vaktindelning för skeppstjänstens utförande under längre resor på sätt gäller enligt åtskilliga andra länders lagar och enligt allmänt sjömansbruk. Bestämmelsen om, att besättningen skall vara tillräcklig för tjänstgöring i två varandra avlösande vakter, så snart resans beskaffenhet kräver skeppstjänstens indelning på skift, avser att innehålla en minimifordran på bemanningens tillräcklighet. Ett stadgande av samma innehåll upptager lagförslaget. Med den statskontroll jag anser även bemanningen böra underkastas, skulle det tillkomma vederbörande kontrollmyndigheter att övervaka den allmänna bestämmelsens rätta tillämpning efter speciella förhållanden. Det synes mig emellertid vara lämpligt att i lagen giva en mera bestämd ledning, än kommittéförslaget åsyftat, för bedömandet av frågan om bemanningens tillräcklighet. Med hänsyn härtill har, i anslutning till en inom kommittén avgiven reservation, skyldigheten till vaktindelning ovillkorligt förbundits med sådan resa, som under vanliga förhållanden kräver mera än 12 timmars oavbruten gång, varemot samma reservanterns förslag att ytterligare i själva lagen bestämma förutsättningarna för berörda skyldighet ur säkerhetens intresse icke synt mig böra upptagas.

Sjöfartssäkerhetskommittén har, med instämmande av kommerskollegium med flera, dessutom föreslagit, att å maskindrivet fartyg — med vilken beteckning sjölagens uttryck »ångfartyg» i förslaget ersatts — skulle på långresa i utomeuropeiska farvatten, därunder dock ej inbegripna Medelhavet och Svarta havet, finnas tillräcklig maskinbesättning för att i tre vakter fullgöra maskintjänsten under fartygets gång. Man synes också vara allmänt ense om, att förhållandena i vidsträcktare fart kunna påkalla maskintjänstens indelning i tre vakter, men däremot äro meningarna delade, huruvida berörda förslag på ett lämpligt sätt kan anses bestämma det så kallade trevaktssystemets utsträckning. Inom

kommittén hava två reservanter ansett tre vakter i maskinen erforderliga även i Medelhavet och Svarta Havet och en reservant har funnit till och med Nordsjöfarten vara av beskaffenhet att påkalla tillämpning av trevaktssystemet. I de avgivna yttrandena göres dels från åtskilliga håll gällande, att för viss Atlanterfart likaväl som i Medelhavet två maskinvakter vore tillräckliga, och dels påyrkas från yrkesföreningar bland befäl och manskap en vidsträcktare tillämpning av trevaktssystemet än kommittén föreslagit. Av de senare har Sveriges Fartygsbefälsförening ansett tre vakter behövlige på långresa även i Medelhavet och Svarta Havet, men endast å fartyg med maskineri av en maskinkraft å 750 indikerade hästkrafter och däröver.

Vad angår den utländska lagstiftningen i denna punkt, har vaktindelning fastslagit genom lagar i Frankrike och Tyskland, i Frankrike med detaljerade föreskrifter och i Tyskland med mera allmänt hållna bestämmelser. För närmare föreskrifter hänvisa båda lagarna till administrativa kungörelser. I den engelska lagstiftningen regleras dessa förhållanden helt och hållet av Board of Trade, som åtminstone icke till helt nyligen utfärdat specialbestämmelser för maskintjänsten, ehuru sådana uppgivas vara under utredning.

Den tyska lagen bestämmer, att tre maskinvakter skola tjänstgöra under gång i oceanfart, men överlämnas till Bundesrath att utsträcka indelningen i tre vakter vare sig till annan fart eller till att gälla även tjänsten å däck. I sistnämnda avseende har sålunda i administrativ väg bestämts, att å större passagerarfartyg i vidsträcktare fart befälet skall tjänstgöra i tre vakter.

Den franska lagen fordrar även i fart på Medelhavet till Algeriet och andra utomeuropeiska orter tjänstgöring i tre maskinvakter, så snart fartyget är större än 1,000 bruttoton och resan går längre än 400 nautiska mil från fransk hamn. Genom senare administrativa föreskrifter har trevaktssystemet i maskinen å franska handelsfartyg av en viss storlek utsträckts till att gälla sådana fall, då en indelning i två vakter skulle under mer än två dagar i följd medföra längre arbetstid pr man än 10 timmar om dagen. Dessutom har införts däcksbefälets indelning i tre vakter för vissa fall.

Då skiftande meningar sålunda gjort sig gällande om den lämpliga utsträckningen av det så kallade trevaktssystemet, och det torde vara omöjligt att för någon avsevärd tid framåt på ett allmängiltigt sätt bestämma principerna och omfattningen för dess tillämpning, har jag icke ansett mig böra förorda intagandet i sjölagen av en sådan bestämmelse som den i detta avseende av kommittén föreslagna. Å ena

sidan kan även inom en del av det område, som kommittén undantagit, resans längd och det för maskineriets skötsel erforderliga arbetet påkalla maskintjänstens indelning i tre vakter. Men å andra sidan torde jämväl för fart, där onligt kommitténs förslag tre vakter skulle finnas, förhållandena i vissa fall påkalla undantag från regeln. Under sådana omständigheter och då i allt fall med kommittéförslagets avfattning vad som avsetts med »långresa» måst närmare bestämmas, synes det böra helt och hållet överlämnas till administrativ lagstiftning att, där så erfordras, giva bestämmelser om skeppstjänstens indelning på flera än två vakter å fartyg i vidsträcktare fart.

Den avsedda administrativa lagstiftningen bör uppenbarligen i förvarande hänseende icke sträcka sig längre än som finnes behöfligt med hänsyn till säkerheten, sjöfolkets skydd mot överansträngning och ohälsa samt gällande regler i den internationella samfärdseln. Naturligen kommer ock behovet av administrativa bestämmelser först att uteslutande göra sig gällande beträffande skeppstjänsten i maskinen, företrädesvis å större last- och passagerarfartyg på längre resor i vidsträckt fart. Men med hänsyn till sjöfartens utveckling och förefintligheten redan nu av sådana bestämmelser som den ovannämnda beträffande däcksbefälets indelning i tre vakter för vissa fall, torde den föreslagna hänvisningen till administrativa bestämmelser böra förutsätta möjligheten av, att i något avseende jämväl vid utförande av däckstjänst tre vakter kunna vara av behovet påkallade.

I detta samband bör upptagas frågan, huruvida närmare bestämmelser, än dem kommittén i övrigt föreslagit, böra antagas beträffande fartygs bemanning. I reservation inom kommittén har herr Lindley yrkat införandet av fullständig så kallad bemanningsskala, det vill säga på förhand bestämda regler, efter vilka besättningen till antal och kvalifikationer, speciellt ålder och utbildning, inom varje kategori av skeppstjänsten skall i varje särskilt fall bestämmas. Herr Gummeson har inskränkt samma yrkande till att gälla maskinbesättningen, och herr Hök, som i motsats till de båda förstnämnda icke framlagt något positivt förslag, har uttalat sig för bestämda regler till förekommande av underbemanning. Övriga ledamöter av kommittén hava väl ansett det tvivelaktigt »huruvida befogade anspråk på besättningens lämplighet och utbildning inom de olika delarna av skeppstjänsten, och särskilt på ett rätt förhållande mellan antalet fullt utbildade sjömän och yngre årsklasser, kunna anses skäligen tillgodosedda». Men kommittén har icke sett botemedlet härför i en bemanningsskala, som det vore svårt att rätt bestämma och som kunde, en gång fastställd, befinnas vara till

hinder för utvecklingen antingen i den riktningen, att det bestämda antalet bleve obehöfligt genom t. ex. förenklade arbetsmetoder, eller så att nya förhållanden påkallade en ökning av samma antal. Ändring i det anmärkta missförhållandet borde därför enligt kommitténs mening sökas i tillämpningen av allmänna bestämmelser, som nu af kommittén föreslagits, såsom beträffande vissa kompetensfordringar för anställning å fartyg och för utövande av vissa tjänster därå (utkik och styrning), om minimi-ålder samt om vaktindelning och övertidsersättning. Skulle erfarenheten visa, att dessa åtgärder vore otillräckliga, torde Kungl. Maj:t, med ledning av bestämmelsernas verkan under skärpt kontroll, kunna bäst i detalj bedöma, vilka ytterligare föreskrifter tilläventyrs kunde vara nödiga och nyttiga.

I yttrande över kommitténs betänkande har kommerskollegium i detta avseende ställt sig på samma ståndpunkt som kommittémajoriteten, därvid collegium emellertid framhållit, att en för närvarande inom socialstyrelsen pågående, av collegium på sin tid föranstaltad undersökning rörande sjömansyrket bekräftat kommitténs iakttagelser, att stundom allt för många av besättningen på våra fartyg utgöra ungt och ej fullt utbildat folk. Jämväl Sveriges Redareförening och åtskilliga andra sammanslutningar inom sjöfarten samt ett par handels- och sjöfartsnämnder hava uttalat sig för kommitténs ståndpunkt och mot en mera ingående reglering av bemanningsförhållandena, under det att å andra sidan föreningar bland såväl fartygsbefälet som manskapet bestämt påyrkat införandet av vissa fasta regler för bemanningen utöver de allmänna bestämmelser, vilka kommittén förordat.

Då bestämmelser av mera detaljerad natur ej heller i detta fall, enligt vad jag tidigare anfört, böra hava sin plats i sjölagen, kunde det synas obehöfligt att här upptaga denna fråga till bedömande. Men då densamma är av mycket stor betydelse för sjöfartssäkerheten, lär det vara lämpligt att redan i detta samband beröra det förhållande, huruvida utöver de nu föreslagna allmänna bestämmelserna i sjölagen ytterligare lagstiftning i detta ämne kan finnas vara av nöden.

Det bör härvid till en början fastslås, att i fråga om fartyg i vidsträcktare fart de engelska och franska bestämmelserna gälla även beträffande bemanningen åtminstone så till vida, att ett fartyg, som efter dessa regler anses underbemannat, utsättes för deras tillämpning. Bemanningsskala i den mening, att för varje fartyg på förhand finnas bestämda regler om besättningens antal och kvalifikationer, är väl icke för dessa länders fartyg i allmänhet införd, ehuru starka krav därpå gjort sig gällande. Men i allt fall gälla härför långt mera bestämda

föreskrifter än enligt kommittéförslaget. Sålunda innehåller den engelska lagstiftningen, liksom för övrigt även den tyska, föreskrift icke allenast om vaktindelnings i längre fart, på sätt nu även enligt förevarande förslag skulle bestämmas, utan jämväl om däcksvaktens tillräcklighet för att utföra skilda göromål (styrning, utkik och diverse sysslor). De engelska och tyska föreskrifterna innehålla därjämte bestämmelse om däcksbemannings minimistorlek å ångfartyg i vidsträcktare fart, men gå icke så långt som de franska, vilka sistnämnda *dels* giva närmare föreskrifter om maskinpersonalens antal och kvalifikationer, *dels även* bestämma ett visst förhållande mellan mera utbildat sjöfolk och yngre, varifrån avvikelser icke får ske till bemanningens försvagande.

Kan det med hänsyn till dylika och eventuellt skärpta bestämmelser rent av bliva nödvändigt att, för tryggande av de svenska fartygens obehindrade fart på främmande hamnar, införa närmare föreskrifter rörande bemanningen jämväl i vårt land, torde det å andra sidan icke kunna med fog förnekas, att utfärdandet av sådana är i och för sig av behovet påkallat. Även kommitténs majoritet har vitsordat, att icke allt är som det bör vara särskilt i fråga om förhållandet mellan äldre årsklasser av utbildat sjöfolk och unga, oerfarna sjömän. Att detta icke varit något ogrundat antagande, varför kommittén för övrigt icke bör misstänkas, har blivit ytterligare bekräftat genom den ovannämnda utredningen om förhållandena å våra fartyg, vari för det berörda missförhållandet synnerligen belysande uppgifter inkommit. Ett sådant sakernas tillstånd måste ju i olika riktningar medföra fara, dels för överansträngning av underåriga, dels med hänsyn till säkerheten ombord och dels slutligen med avseende därå, att, därest företrädesvis ungt folk inmönstras å en del av våra fartyg, men icke få kvarstanna under lönevillkor, som efter hand förbättras, detta måste medverka till vad här förut anmärkts därom, att vårt utbildade sjöfolk övergår till främmande nationers fartyg och att även rekryteringen inom den svenska handelsflottan försvåras.

Med hänsyn såväl härtill som till frågans internationella läge anser jag, att utöver de bestämmelser, som i lagen må givas rörande besättningens tillräcklighet för skeppstjänstens utförande i vakter, ytterligare föreskrifter till tryggande av en behörig bemanning böra, efter verkställd utredning, med snaraste komma till stånd. I första hand bör en sådan lagstiftning avse att ur säkerhetens intresse förekomma underbemanning och torde hithörande bestämmelser i allmänhet vara av beskaffenhet att, jämväl med hänsyn till eventuellt erforderliga förhand-

lingar med andra makter, böra till Eders Kungl. Maj:ts utfärdande överlämnas. I den mån åter grunderna för de på bemanningen inverkande bestämmelser, som nu föreslås om villkor för anställning, arbetstid, minderårigas arbete etc. skulle tarva ändring eller utvidgning, bör naturligen förslaget härom för Riksdagen framläggas.

De grunder, som synas böra gälla för fartygs lastning, följa där-
 efter i lagförslaget. Det kunde ifrågasättas, huruvida det ej vore till-
 räckligt med de i 26 § härom givna bestämmelser, då i sistnämnda lag-
 rum behandlas vad befälhavaren skall tillse med hänsyn till resan. Men
 då redaren under nuvarande förhållanden på ett ofta nog ingripande
 sätt medverkar vid bestämmandet om fartygs lastning, har det funnits
 befogat att här införa en allmän föreskrift jämväl i nu förevarande avseende.

Under alla omständigheter bör i detta samband i sjölagen intagas
 det stadgande, som må anses behöfligt och lämpligt beträffande en så
 viktig bestämmelse, som den angående lastlinje för fartyg i fart på
 svenska hamnar.¹⁾

Lastlinje.

Frågan om lastlinje hör till de speciella spörsmål rörande sjöfarts-
 säkerheten, som länge varit diskuterade och som numera kräva ett
 skyndsamt avgörande i de länder, där bestämmelser härom icke kommit till
 stånd. Storbrittanien och Irland, Frankrike och Spanien hava tillkännagivit
 sin fordran på, att lastmärke, bestämt efter internationellt gällande regler,
 skall finnas även på främmande fartyg, som lasta och lossa i deras
 hamnar. Detta ingår också såsom ett led i det lagstiftningsarbete, som
 här ovan omnämnts pågå i Ryssland och Finland. De italienska och
 nederländska lagstiftningarna hava speciellt gjort befintligheten av last-
 märke å utländska fartyg till betingelse för att godkänna dem såsom
 säkra. Tyskland, som ännu icke, lika litet som våra grannländer Dan-
 mark och Norge, uppställt något liknande villkor, har dock liksom dessa
 infört lastlinje för sina fartyg i vidsträcktare fart (i Tyskland även i
 den längre kustfarten, i Danmark och Norge för utrikes fart med vissa
 begränsningar). Tyskland har därjämte tagit initiativ till förhandling
 mellan staterna för att giva vissa lastlinjeregler allmän internationell
 tillämplighet.

¹⁾ Lastlinje (lastlinjeregler, lastmärkes- eller fribordsbestämmelser) = djup- eller nedlast-
 ningens bestämmande efter på förhand fastställda, till allmän efterrättelse gällande regler. Last-
 märke = det å fartygssidan midskepps å fartyget anbrakta märke, vartill fartyget under vissa
 genom lastlinjereglerna angivna förhållanden må nedlastas eller i förhållande till vilket djup-
 eller nedlastningen i allt fall skall bestämmas. Fribord, i olika sammanhang antingen = det
 minsta avståndet, mätt å fartygssidan, mellan vattenlinjen och däcket bordvarts (det faktiska
 fribordet) eller ock = samma avstånd, sådant detta enligt gällande lastlinje skall vara bestämt
 (det lagliga fribordet).

De regler, som nu tillämpas för lastmärkes åsättande, äro gemensamt utarbetade av Storbrittanien och Irland, Tyskland och Frankrike, på grundval av de äldre engelska reglerna, men rättade efter utredning och förslag från Tyskland, vars lastmärkesbestämmelser grundas på en självständig utredning och vunnen erfarenhet om en mängd för ändamålet uppmätta fartyg. I sin huvudsakligen tyska form antogos berörda regler under åren 1908 och 1909 och hava sedan i den internationella samfärdseln tillämpats med mindre modifikationer i olika länder. De provisoriska bestämmelser, vilka i ämnet utfärdades här i landet genom förordningen den 21 maj 1910, äro även grundade härpå, ehuru de såsom förut är sagt icke innebära någon skyldighet, utan allenast en rätt för redaren att genom statens försorg få lastmärke åsatt till förhindrande av den utländska statskontrollens ingripande. Där lastlinje är införd, sker åsättande av lastmärket å fartygets sida antingen genom statens tjänstemän eller av tjänstemän hos något av de förut nämnda klassificeringssällskapen, vilka på klassade fartyg, oavsett lagstiftningen, tillämpa sina internationellt godtagna lastmärkesbestämmelser.

Då lastlinjefrågan väcktes på tal inom riksdagen uti tidigare omförmälda motioner, ansågs den av Riksdagen icke vara så utredd, att lastlinjes införande kunde med hänsyn till säkerheten tillstyrkas, varjämte lastmärkestvång troddes kunna skada den svenska sjöfarten, då lastlinje icke på denna tid i allmänhet var antagen. Man utgick därvid från den uppfattningen, att den rent tekniska frågan att på förhand bedöma olika fartygs rätta djuplastning icke vore på ett tillfredsställande sätt löst. Mången gång tålde icke fartyget, så antog man, att nedlastas till det på förhand bestämda lastmärket, liksom det å andra sidan hände, att fartyget kunde med säkerhet föra mera last, än lastmärket medgäve. I förra fallet lede säkerheten, i det senare redaren obehörigt förfång.

Efter en översikt av frågans nuvarande läge har sjöfartssäkerhetskommittén för sin del kommit till ett uttalande av den huvudsakliga innebörd, att berörda tekniska fråga numera måste anses vara, beträffande vanliga fartygstyper, på sådant sätt löst, att säkerheten åtminstone icke förringades genom en tillämpning av på förhand givna lastlinjebestämmelser, även om införandet av sådana icke kunde anses vara ur säkerhetens intresse oavvisligen påkallat. Vissa bestämda fördelar med hänsyn till säkerheten vore i allt fall därmed att vinna och den minskning i lastningsförmåga, som en del fartyg genom lastmärke måhända skulle lida, kunde stundom på grund av fartygets tillstånd vara befogad och finge i andra fall anses i längden ersatt genom den större varaktighet i skrovets styrka, som upplysts vara en följd av en efter dess beskaffenhet rättad nedlastning.

I Nordsjö- och vidsträcktare fart, där lastmärke erfordrades på grund av de ovannämnda engelska och franska bestämmelserna, ville kommittén därför ej motsätta sig obligatoriskt gällande lastlinjebestämmelser i överensstämmelse med de nu fakultativt fastställda, men uttalade, att detta icke borde ske utan i samband med internationell överenskommelse om särskilda villkor för fartyg, förande däckslast av trä, i hvilken trade speciella lastningsregler vore motiverade och även i andra länder, Nederländerna och Norge, antagits. Beträffande åter den inskräntare farten, avstyrkte kommittén för närvarande införandet av lastlinje. Då användandet av lastmärke icke vore ett oeftergivligt villkor för säkerhetens betryggande, borde nedlastningen särskilt beträffande mindre fartyg i sådan fart alltså kunna anförtros åt befälhavaren. Skulle emellertid erfarenheten om lastlinjens verkan på säkerheten i den vidsträcktare farten eller en utsträckt tillämpning av lastlinje i främmande länder påkalla införandet av lastlinje även i inskräntare fart, borde denna grundas på en hittills ej verkställd utredning om de olika svenska fartygstyper, som i dylik fart användas.

Reservationer mot detta uttalande avgåvos av åtskilliga kommittéledamöter, nämligen dels av kommerskollegii sjötekniska biträde, herr Bjarke, som ansåg, att trälastade fartyg alldeles borde *undantagas* från obligatorisk lastlinje, och dels av herrar Hök, Gummesson och Lindley, vilka påyrkade fastställande av lastlinje för den vidsträcktare farten *utan* samband med någon internationell överenskommelse samt införande av motsvarande lagstiftning, efter vunnen utredning om lämpligaste *sättet*, jämväl för fartyg i inskräntare fart. De två sistnämnda reservanterna ansågo speciella lättnader i djuplastningen av trälastade fartyg icke vara påkallade, varemot herr Hök i likhet med kommitténs majoritet hävdade, att fartyg med däckslast av trä kunde lastas djupare än andra.

Den ställning sjöfartssäkerhetskommittén intog i frågan fann den sig böra i sitt förslag till lagtext uttrycka så, att det skulle ankomma på Konungen att, där med hänsyn till fartygs beskaffenhet och fart eller lastens beskaffenhet sådant prövades nödigt, bestämma, att å fartyget skulle vara anbragt lastmärke utvisande dess minsta tillåtna fribord. Härigenom har kommittén velat beteckna spörsmålet i hela dess vidd såsom en lämplighetsfråga, vilken i administrativ väg borde efter omständigheterna lösas.

Bland de många yttranden, som avgivits över kommitténs förslag i denna del, finnes intet, vari såsom huvudsakligt skäl mot lastlinje framhäves den tidigare ofta hörda satsen, att denna lagstiftning rent av

skulle innebära en övervägande fara för säkerheten, jämförd med den fria nedlastningen. Men däremot stå åtskilliga på kommitténs ståndpunkt under förmenande, att införandet av lastlinje icke visat sig ur säkerhetssynpunkt nödvändigt eller ens övervägande lämpligt, varför de internationella hänsynen borde giva utslaget i frågan. Så understrykes denna uppfattning starkt av Skånes Handels-, Industri- och Sjöfartskammare, som icke önskar obligatoriska regler, förrän sådana bliva nödvändigt påkallade genom internationella förhållanden. Av lämplighets-skäl, men utan att avgörandet ställes i direkt samband med internationell påtryckning, förordas obligatorisk lastlinje, med undantag eller modifikation för trälastade fartyg, beträffande fartyg i Nordsjö- och vidsträcktare fart av Handels- och Sjöfartsnämnderna i Göteborg och Gålle, Sveriges Allmänna Sjöfartsförening, Svensk Skeppsrederiförening för segelfartyg samt Ångfartygsbefälhavaresällskapet i Stockholm.

Till förmån för lastlinje såsom ur säkerhetssynpunkt att förordas jämväl för inskräntare fart hava däremot uttalat sig: Nautiska Föreningen i Göteborg, Sveriges Fartygsbefälsförening, Göteborgs Fartygsbefälhavareförening, Svenska Maskinistförbundet samt Stockholms sjömans- och eldarefackförening.

Kommerskollegium, som ägnat detta spörsmål största uppmärksamhet och däröver utförligt utlåtit sig, har efter frågans behandling ur olika synpunkter stannat för den mening, att det väl icke kunde anses vara med avseende å säkerheten erforderligt, men huvudsakligen av ekonomiska skäl, med hänsyn till frågans internationella läge, lämpligt att, oavsett föregående förhandling med främmande länder, i sjölagen fastslå principen om skyldighet att å fartyg i Nordsjö- och vidsträcktare fart hava åsatt lastmärke, utvisande dess minsta tillåtna fribord. Det praktiska syfte, som härmed väsentligen skulle vinnas, vore utsikten till lättnader genom internationell överenskommelse i de engelska och franska lastningsreglerna rörande däckslast av trä. Speciella regler (trälastmärke) borde tilläggas de nu gällande provisoriska lastmärkesreglerna, vilka skulle göras obligatoriskt gällande; och har kollegium härtil upprättat förslag, som bilagts dess yttrande.

Med sin uppfattning om lastlinjens betydelse för säkerheten tillstyrkte kollegium däremot icke införandet av motsvarande lagstiftning för inskräntare fart i vidare mån än såvitt motsvarande hänsyn till lagstiftningen i andra länder, som i Nordsjöfarten gjort sig gällande, påkallade åtgärder jämväl för den inskräntare farten. Särskilt för att i fall av behov dylika åtgärder, så skyndsamt som erforderligt vore, skulle kunna vidtagas, föreslog kollegium, att Konungen genom stadgande i

sjölagen måtte tillerkännas befogenhet att efter omständigheterna för övrig fart stadga tvångslastlinje. Slutligen ville kollegium genom en ny, sista § i sjölagen, få stadgat, att Konungen skulle äga förordna, i vilken mån sjölagens föreskrifter om lastmärke skulle hava tillämpning å utländska fartyg.

Efter bedömandet av skälen för de olika meningarna i denna fråga finner jag mig böra föreslå, att i sjölagen intages bestämmelse om skyldighet att hava lastmärke å fartyg i viss vidsträcktare fart, men ligger till grund härför en annan uppfattning om sakens betydelse än vare sig sjöfartssäkerhetskommitten eller kollegium uttalat.

Det synes vara uppenbart, att säkerheten med hänsyn till fartygs djuplastning skall befrämjas, om på förhand uppgjorda regler för lastningens bestämmande finnas att tillgå av den art, att i varje särskilt fall — olika med hänsyn till farvattnet, fartygets och lastens beskaffenhet — den objektivt sett riktiga djuplastningen kan med ledning av dessa fasta regler bestämmas, så att varken säkerheten äventyras eller fartygets lastningsförmåga underskattas. Kan den kritiska punkten på detta sätt fullt tillfredsställande bestämmas, måste en sådan bestämning i stället för en av befälhavaren, måhända efter redarens order, föreskriven nedlastning vara att föredraga, så snart man icke vill påstå, att varje fara för godtycke, bristande självständighet, okunnighet eller vårdslöshet hos en befälhavare är utesluten och därtill anser sig kunna förneka svårigheten även för en samvetsgrann, självständig, kunnig och ordentlig befälhavare att riktigt bedöma lastningsförmågan särskilt hos de större moderna fartygen med deras speciella anordningar för intagandet av största möjliga last.

Kritiken av lastlinjens betydelse för säkerheten är icke heller numera företrädesvis inriktad på denna punkt. Men man har anfört, *dels* att lastmärket, eftersom befälhavaren i redarens intresse söker taga ut så mycket som möjligt av fartygets rätt att lasta, alstrar en benägenhet att i stället inskränka barlasten och utrustningen, särskilt mängden av bunkerkol, till det minsta möjliga, *och dels* att den tekniska frågan, det rätta bestämmandet på förhand av fartygs verkliga lastningsförmåga, icke ännu vore på ett tillfredsställande sätt löst.

Beträffande den menliga inverkan, som pressningen av fartygets lastningsförmåga må utöva på utrustning och barlast och som torde kunna befaras även å fartyg utan lastmärke, kunde särskild fara härför till följd av lastmärkes befintlighet måhända göra sig gällande, därest det vore avsett att införa lastmärke *utan* detaljbestämmelser och kontroll

på fartygs utrustning och förhållanden i övrigt. Men med sådana bestämmelser och skärpt tillsyn jämväl å fartygs barlast och utrustning torde, såsom även sjöfartssäkerhetskommittén och kommerskollegium synas mena, å berörda anmärkning icke behöva fästas avseende.

Vad därefter angår de nuvarande internationella reglernas tillförlitlighet hava mot de äldre engelska bestämmelserna riktats åtskilliga anmärkningar. I fråga om de moderna, för intagande av särskilda slag av last inrättade fartygen har deras verkliga lastningsförmåga ansetts vara underskattad enligt berörda föreskrifter. Beträffande åter andra, särskilt äldre fartyg, hava dessa icke funnits kunna på ett säkert sätt nedlastas till lastmärket. Efter den ovannämnda, i Tyskland verkställda utredningen om den faktiska nedlastningen hos tyska fartyg, jämförd med den på vetenskapliga och erfarenhetsgrunder såsom skälig befunna, anses emellertid numera allmänt, att skälen för de sagda anmärkningarna blivit åtminstone i väsentlig mån undanröjda i de sist antagna internationella lastlinjereglerna, särskilt med de modifikationer för speciella fall, som däri förutsatts. Det bör icke heller förbises, att lastlinjen i Tyskland framförts till en allt vidsträcktare tillämpning av »Seerberufsgenossenschaft» själv, det vill säga genom den tvångssammanslutning av redare, som i Tyskland handhaver den allmänna olycksfallsförsäkringen av sjöfolket och som i denna lagstiftning sett ett av medlen att begränsa riskerna för sjöolycka. Det sista ordet om den bästa lastlinjen torde dock icke vara sagt genom utfärdandet av de sammanarbetade tyska och engelska reglerna. Den tekniska utvecklingen fortgår alltjämt även på detta speciella område och kan väntas komma till nya resultat. Men detta hindrar icke, att det redan uppnådda resultatet måste ur såväl säkerhetens som rederirörelsens intressen betraktas såsom fyllande skäliga anspråk.

Det torde sålunda vara tydligt, att med den utveckling fartygstekniken numera nått, det bör erbjuda bestämda fördelar ur säkerhetssynpunkt att tillämpa väl avvägda lastlinjeregler, icke allenast för viss vidsträcktare fart, utan för sjöfarten överhuvud. Med denna uppfattning återstår dock att avgöra — vad för övrigt synes hava för kommittén och kommerskollegium framstått som en huvudsak — huruvida den nytta, som av lastlinje kan hämtas för säkerheten, tilläventyrs motsvaras av så stora ekonomiska och andra olägenheter för sjöfarten, att man i allt fall kan hysa betänklighet mot dess införande. Denna jämförelse mellan fördelar och olägenheter bör onekligen, åtminstone i den inskräntare farten, där risken för sjöolycka är mindre eller i allt fall begränsad till mindre farliga följder, onekligen tillmätas viss betydelse vid frågans be-

dömande. I den vidsträcktare farten åter träda, till följd av resans längd och farvattnets beskaffenhet samt därigenom ökade faror för sjöolycka, skäligen hänsyn till säkerheten så starkt i förgrunden, att desamma uppenbarligen böra tillerkännas en alldeles avgörande betydelse. Men därjämte är, speciellt i avseende å den vidsträcktare farten, att märka, hurusom tillämpandet av lastlinje ingalunda medför allenast ekonomiska olägenheter, utan även vissa ekonomiska fördelar för rederirörelsen, vilka icke kunna anses inskränkta till den påvisade lämpligheten av att, i nuvarande internationella läge, anpassa sig efter motsvarande lagstiftning i andra länder. Det är väl obestridligt, att, även om de mesta kostnaderna bäras av staten, åtskilliga utgifter för certifikat etc. och andra olägenheter för redaren följa av lastlinjetvång. Lastmärket torde ock i vissa gränssfall medföra en inskränkning i lastmängden utöver vad *möjligen* kunnat vara nödvändigt. Men, på sätt sjöfartssäkerhetskommittén antytt, kunna de tillfälliga utgifterna uppvägas av den större varaktighet, som fartygsskrovet, enligt sakkunnigas mening, erhåller genom tillämpandet av fasta lastningsregler. Och mot den minskade fraktvinsten i ett eller annat speciellt fall, där fartyget tilläventyrs kunnat utan fara för säkerheten intaga något mera last, än lastmärket medgivit, svarar icke allenast den ökade säkerhet, som genom lastmärket i det stora hela garanteras — vilket ju icke kan fränkännas ekonomisk betydelse — utan även den allmänna båtnad rederirörelsen på senare tid beretts genom införandet av nya fartygsanordningar och nya lastningssätt, varpå fartygstekniken inriktat sig icke minst för att, utan förfång för säkerheten, utjämna den inskränkning, som lastlinjetvånget medfört i den fria djuplastningen.

Om man emellertid i allt fall skulle anse de ekonomiska olägenheterna för sjöfarten vara större än fördelarna, men å andra sidan hysa den här uttalade uppfattningen, att ett väl avvägt lastmärke erbjuder större säkerhet än den fria djuplastningen, bör dock varje tvekan vid intagandet av ställning till lastlinjefrågan, särskilt beträffande vidsträcktare fart, upphöra, därest det synes sannolikt, att för djup nedlastning, bestämd efter befälhavarens gottfinnande, å våra fartyg förekommit och vållat sjöolycka. Kommerskollegium anser det icke av tillgänglig utredning framgå, att så varit förhållandet, och stöder kollegium detta sitt omdöme därpå, att det icke genom »statistiska data» eller genom de till kollegium inkomna undersökningsprotokoll eller eljest ådagalagts, att sjöolycka, annat än möjligen undantagsvis, vållats genom sådan nedlastning. Vad angår värdet av anförda bevismaterial, måste ju dock häremot erinras, att någon officiell statistik över svenska sjöolyckor och

orsakerna därtill icke hos oss förts förrän från år 1911 och att denna måst bliva ytterst ofullständig redan på grund av bristerna i det nuvarande undersökningsförfarandet — brister, som förevarande lagförslag bland annat har till ändamål att avhjälpa. Det är ock att märka, att sjöfartssäkerhetskommittén i sin helhet vitsordat, att en icke ringa del av inträffade sjöolyckor måste antagas hava varit vållade genom felaktig lastning, ehuru kommitténs majoritet icke ansett sig böra tillskriva detta förhållande bristen på just *lastlinje*. Men är det, såsom även kommittén förmenar, otvivelaktigt så, att åtskilliga sjöolyckor uppkommit genom oriktig lastning, vare sig för stark djuplastning eller olämplig stuvning, torde det vara lika otvivelaktigt, att åtminstone en del av dessa olyckor skulle hava undvikits, om det funnits en effektiv kontroll över lastningen, en kontroll, som i fråga om särskilt nedlastningen i hög grad underlättas genom befintligheten av lastmärke.

Sistberörda omständighet, att lastmärket underlättar, för att icke säga ensamt möjliggör en verksam tillsyn över nedlastningen, synes hava blivit alltför mycket undanskjuten vid diskussionen om fördelarna och olägenheterna av en lastlinjelagstiftning. Man har frågat sig — och det är naturligen en huvudfråga — huru djuplastningen i det speciella fallet säkrast bestämmes, av befälhavaren på grund av hans fartygstekniska kunskap och kännedom om det egna fartyget eller genom förutbestämda regler, vilkas tillämpning på det särskilda fartyget fått sitt synliga uttryck i lastmärke å fartygets sida. Detta spörsmål har ock enbart intresse, när såsom i vårt land lastningen å fartyg i allmänhet icke kontrolleras av annan än befälhavaren och frågan, om denne lastat för djupt, aldrig uppstår förrän han till äventyrs ställes till ansvar för vållande till sjöolycka, vid vilket tillfälle det emellertid i regel torde vara omöjligt att förebringa tillräcklig bevisning om nedlastningens verkliga beskaffenhet. Men är det däremot så inrättat, att lastningen medan den pågår kan underkastas kontroll av statens tjänstemän, framträder samtidigt också vikten av, att dessa tillsynsmän må kunna på ett enkelt och klart sätt samt med minsta möjliga uppehåll för fartyget kontrollera fartygets nedlastning. En utveckling till lastlinje är därför en given följd av införandet av statskontroll, som därförutan saknar möjlighet att på ett effektivt sätt ingripa, innan olyckan redan är skedd.

Vad som härefter återstår att överväga av de anförda betänkligheterna mot lastlinje är det, att ett schablonmässigt iakttagande av lastmärket från befälhavares och tillsynsmyndigheters sida befarats äventyra säkerheten särskilt i sådana fall, att förändrade förhållanden i fråga om fartygets styrka och stabilitet göra, att det tidigare åsatta lastmär-

ket tillåter en för djup nedlastning. Ett lastmärke bestämt efter på förhand fastställda regler kan naturligen på detta sätt bliva otillförlitligt. Men olägenheterna härav kunna förebyggas, dels genom tillfredsställande kontroll över att, när så erfordras, nya villkor för fartygets lastning bestämmas, och dels genom att det i sjölagen uttryckligen framhålls, att befintligheten av lastmärke icke ger befälhavaren rätt att *till förfång för säkerheten* i det speciella fallet nedlasta fartyget till lastmärket, utan att detta endast betecknar den *högsta* tillåtna djuplastningen under normala förhållanden. På motsvarande sätt har sjöfartssäkerhetskommittén, såsom det synes med allt fog, tänkt sig anordnandet av de på förhand uppgjorda reglerna om beräkningen av passagerarantalet å fartyg. Och i nu förevarande avseende har samma tanke tagit sig uttryck i dess bibehållande av befälhavarens allmänna, ovillkorliga skyldighet enligt 26 § att tillse, att ej större last intages, än fartyget kan med bekvämlighet bära och rymma, vilket stadgande i ett senare samband skall närmare beröras.

På angivna skäl och då behovet av lastmärke, både med avseende å fartygs säkerhet och i övrigt synnerligast framträder beträffande den vidsträcktare farten, där faran för sjöolycka är större samt lastlinje å våra fartyg i allt fall påfordras till följd av lagstiftningen i andra länder, torde i sjölagen böra fastställas skyldighet för dem det vederbör att å svenska fartyg, som nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande i fart på andra orter utom riket, än de vid Östersjön belägna samt orter i Danmark och Norge på denna sidan om Skagen och Lindesnäs, hava lastmärke anbragt, utvisande fartygets minsta tillåtna fribord, i enlighet med närmare bestämmelser, som i administrativ ordning utfärdas.

Såsom obligatoriskt gällande lastlinjeregler torde de i förordningen den 21 maj 1910 angivna kunna så gott som oförändrade antagas med de modifikationer, vilka må anses lämpliga särskilt med hänsyn till fartyg, förande däckslast av trä, för vilka fartyg speciella villkor synas böra gälla under här antagen förutsättning av, att tillfredsställande regler med föreslagen kontroll samtidigt komma till stånd beträffande däckslastens beskaffenhet, höjd och stuvning m. m.

Då den föreslagna lagtexten sålunda förutsätter antagandet för svenska fartyg av speciella lastlinjeregler, låt vara att dessa måste bringas i väsentlig överensstämmelse med de internationellt erkända, har det i lagförslaget uttryckligen framhållits, att vad som stadgas om lastmärkes anbringande enligt dessa speciella regler icke utan särskilt förordnande av Konungen skall äga tillämpning å utländska fartyg. Ett

dylikt förordnande synes dock böra givas i den mån det finnes erforderligt för att förhindra utländska fartyg att på säkerhetens eller den svenska sjöfartens bekostnad tillämpa mindre stränga lastningsbestämmelser än de för svenska fartyg fastställda.

Någon gräns i fartygs storlek såsom förutsättning för lastlinjetvång har icke föreslagits beträffandeden vidsträckta fart, för vilken lastlinje nu skulle stadgas i sjölagen. Visserligen gäller även här det förhållande, att lastningsförmågan hos mindre fartyg lättare än för de större kan bestämmas av befälhavaren, men å andra sidan hava anmärkningar framställts företrädesvis just mot lastningen av de mindre fartygen — vanligen äldre oklassade segelfartyg — i sådan fart, varjämte den engelska och franska lastlinjelagstiftningen här tillämpas på alla fartyg, oavsett storleken. Däremot skulle, med den föreslagna bestämningen, särskilt vissa lustfartyg och fiskefartyg undantagas från det blivande lastlinjetvånget — de förra såvitt de icke falla under den i modern lagstiftning synnerligen vidsträckta beteckningen »passagerarfartyg», och de senare, därest de icke samtidigt kunna anses vara handelsfartyg. Berörda undantag sammanfalla med bestämmelserna i den ovannämnda utländska lagstiftningen.

Av internationella hänsyn kan det även komma att påkallas att, eventuellt i samband med allmän internationell överenskommelse, införa lastlinjetvång beträffande last- och passagerarfartyg i inskräntare fart än vad nyss är sagt. Så torde det vara blott en tidsfråga, när lastmärke påfordras i andra länders Östersjöhamnar jämväl å främmande fartyg. Med anledning härav och då i avseende å lastlinjens betydelse för säkerheten i stort sett samma skäl tala för införandet av obligatoriskt lastmärke i Östersjöfart som i Nordsjöfart, är det önskvärt att utredning i syfte att träffa för våra fartyg lämpliga och betryggande lastlinjeregler beträffande förstnämnda fart skyndsamt verkställas.

Beträffande åter inskräntare fart än Östersjöfart göra sig väl även där fördelarna av en lastlinjelagstiftning ur säkerhetssynpunkt gällande, men *dels* framträder behovet härav på grund av den minskade risken för sjöolycka och dess konsekvenser för människoliv samt den större lätthet, varmed befälhavaren är i tillfälle att bedöma lastningsförmågan hos här vanligen förekommande mindre fartyg, icke så starkt som i den vidsträcktare farten, och *dels* verka de med en lastlinjelagstiftning förenade olägenheterna och kostnaderna i inskräntare fart relativt mera betungande för redarna, särskilt för ägarna av de mindre fartygen i berörda fart. Närmare utredning, än som nu föreligger, bör emellertid

företagas rörande de eventuella verkningarna av lastlinje jämväl i ifrågavarande fart, därvid de större fartygen i längre kustfart utomskärs i första hand böra avses. Nu åsyftade utredningar, lära, på sätt kommerskollegium förutsatt, böra ske med tillhjälp av den föreslagna tillsynsmyndigheten och grundas på det material, som under dess verksamhet inom kort torde vinnas till ledning för frågans bedömande. Vid dessa utredningar bör också tagas under överbäggande, huruvida särskilda lastlinjeregler om förande av barlast böra utfärdas, på sätt från flera håll påyrkats.

I olikhet med sjöfartssäkerhetskommittén och i viss mån även kommerskollegium, anser jag emellertid bestämmelser om lastlinjetvång äga den ingripande betydelse för sjöfartsnäringsens utövande och i övrigt vara av den vikt, att deras antagande för viss fart bör bero på jämväl Riksdagens prövning; och har jag för den skull icke funnit mig böra biträda förslaget om att för något område till den administrativa lagstiftningen överlämna bestämmandet av skyldigheten att hava lastmärke å fartyg. Det skäl som skulle påkalla en dylik anordning särskilt för den inskräntare fart, där lämpligheten av lastlinjetvång ur säkerhetens intresse framträder mindre starkt, skulle vara hänsyn till främmande länders lagstiftning. Men det lär icke vara att befara, att tvingande lastlinjebestämmelser skulle i berörda fart komma att tillämpas å svenska fartyg i utländska hamnar inom en så nära liggande framtid, att icke Eders Kungl. Maj:t må beredas tillfälle att dessförinnan, efter verkställandet av nu icke förefintlig utredning, hänskjuta frågan till Riksdagens avgörande.

På sätt förut blivitt omnämnt, förutsatte nu gällande sjölags motiver *befogenhet* för Kungl. Maj:t att utfärda närmare föreskrifter rörande sjöfartssäkerheten. Det nu föreslagna uttryckliga stadgandet om dylika föreskrifter avser åter att fastslå det förhållande, att närmare bestämmelser *skola* utfärdas om vad särskilt skall gälla i de avseenden den här bestämda skyldigheten omfattar.

Den ungefärliga arten och omfattningen av ifrågavarande lagstiftning framgår av sjöfartssäkerhetskommitténs oftanämnda förslag till förordning, vartill hänvisas, med därtill avgivna reservationer och yttranden i olika delar av förslaget. Utan att i detta samband i vidare mån, än som skett, ingå härpå, torde dock den allmänna erinran böra göras, att vid utfärdandet av berörda bestämmelser *dels* förvissning så vitt möjligt bör hava vunnits om att fartyg, som uppfylla däri stadgade fordringar,

I sjölagen
förutsatta
administrativa
föreskrifter.

komma att befrias från tillämpningen av främmande länders säkerhetslagstiftningar, och dels avseende bör fästas såväl vid resultatet av pågående utredning rörande det svenska sjömansyrket som vid den svenska sjöfartens speciella behov och förhållanden i övrigt.

Med tagen hänsyn härtill torde icke så oväsentliga ändringar i de hittillsvarande förslagen vara nödiga. Vad angår de engelska reglerna om fartygs bärgningsredskap, som fortfarande kunna väntas erhålla internationell giltighet, hava dessa under slutet av år 1912 undergått betydlig skärpning i syfte särskilt att beträffande passagerarfartyg garantera tillräckliga och för ändamålet lämpliga bärgningsredskap åt alla ombordvarande. Utredningen om sjömansyrket kommer säkerligen även att giva god ledning vid bedömandet av hithörande spörsmål, särskilt i fråga om bemanningen. Och vad angår sjöfartsförhållandena i övrigt synes i åtskilliga avseenden särskilt den mindre sjöfarten i inre farvatten kunna beredas någon lättnad i avseende å specialföreskrifter och kontroll, utöver vad bestämt framgår av kommitténs förslag, samt därvid särskilda, för denna fart anpassade bestämmelser böra utfärdas. Så torde en del av de föreslagna bestämmelserna rörande fartygs konstruktion och passagerarantalets beräkning kunna eftergivivas för den till vissa kortare sträckor begränsade ångfärjetrafiken. Även är det uppenbart, att, efter vad från kommerskollegium och åtskilliga andra håll anmärkts, lämpliga övergångsbestämmelser för redan i fart varande fartyg måste i vissa hänseenden stadgas. Slutligen bör det tillses, i vilka avseenden, särskilt beträffande förandet av farliga varor, regler för roderkommando och ordnad obligatorisk kontroll över kompasser m. m., förslaget må tarva komplettering.

Sjöfartssäkerhetskommittén, som ägt i uppdrag bland annat att behandla ämnet om ändrade bestämmelser rörande passagerarfartyg, har icke, då specialföreskrifter och statskontroll föreslagits beträffande fartyg i allmänhet, ansett lämpligt att införa motsvarande bestämmelser om passagerarfartyg i en särskild förordning, utan har upptagit de speciella föreskrifterna härvidlag under skilda kapitel i den ovannämnda förordningen samt i förslaget till lag om tillsyn å fartyg. Mot en sådan anordning är intet att invända, så mycket mindre som de flesta föreskrifterna rörande fartyg i allmänhet skulle komma att gälla även för passagerarfartygen. Då förordningen om utvandrarfartyg fått kvarstå såsom särskild förordning och icke berörts av förslagen, utom i den mån föreslagna bestämmelser om passagerarantalets beräkning etc. kommit att därpå inverka, har detta berott därpå, att nämnda förordning

innehåller ett stort antal stadganden, som icke hava att skaffa med förevarande ämne. Emellertid torde uti den i sjölagen föreslagna hänvisning till särskilda bestämmelser rörande passagerarfartyg böra nämnas även utvandrarfartygen, eftersom i lagstiftningen skillnad gjorts mellan dessa såsom olika kategorier av fartyg.

I den mån behov härav gör sig gällande — Sverige har för närvarande intet emigrantfartyg i egentlig mening — lära ock de med förevarande ämne i samband stående bestämmelserna i 1884 års förordning om utvandrarfartyg böra underkastas särskild revision, varjämte statskontrollen naturligen bör på det sätt anordnas, att den är i stånd att utöva nödig tillsyn å främmande emigrantfartyg.

Vad i allmänhet angår den ifrågasatta svenska speciallagstiftningens tillämpning på utländska fartyg, torde bestämmelserna härom böra anordnas så, att, under förutsättning av ömsesidighet, iakttagande å dessa av ur säkerhetssynpunkt likvärdiga föreskrifter må befria från fullgörandet av de svenska specialbestämmelserna. Däremot förefinnes, såsom redan antytts, ingen anledning att, i motsats till vad som numera gäller i flera andra länder, medgiva fraktfart på våra hamnar för fartyg, vilka dels vore mindre säkra än våra och dels genom t. ex. djupare lastning finge ett försteg i konkurrensen framför av lastmärkestvång bundna fartyg.

I 6 § 2—4 mom. hava i förslaget införts de grunder för statskontrollen, vilka ansetts äga sin plats i sjölagen.

6 § 2, 3, 4
mom.
Tillsyn å
fartyg.

I 2 mom. stadgas, att fartyg utan angiven begränsning i fråga om storlek, fart etc. skall vara underkastat tillsyn i enlighet med vad Konungen förordnar, vilket icke hindrar, att i den förordning, som må utfärdas härom, fartyg av olika storlek och fart kunna bliva föremål för skilda slag av tillsyn, eller att tillsynens omfattning på annat sätt begränsas. Härav följer ock utan uttryckligt stadgande, att Konungen äger att beträffande utländska fartyg ordna tillsynen allt eftersom de speciella föreskrifterna om fartygs beskaffenhet etc. samt eventuella internationella överenskommelser därtill föranleda.

Tillsynens närmare anordning i huvudsaklig överensstämmelse med sjöfartssäkerhetskommitténs förslag framgår av den särskilda framställning rörande anslag för tillsynsväsendets ordnande, som är avsedd att föreläggas Riksdagen.

Bestämmelsen om tillsyn å fartyg har, i enlighet med en inom sjöfartssäkerhetskommittén av herrar Gummesson, Hök och Lindley avgiven reservation, till vilken ett flertal yttranden anslutit sig, i förslaget fått det innehåll, att jämväl fartygs *bemannning* skulle bliva underkastad tillsyn.

Den invändning, som kommitténs majoritet med instämmanden sedermera av, bland andra, kommerskollegium haft häremot, avser huvudsakligen det förhållande, att den tilltänkta tekniska tillsynsmyndigheten icke vore sakkunnig för bedömandet av denna speciella fråga. Detta må vara riktigt under förutsättning, att allenast helt allmänna bestämmelser i ärendet skulle gälla, vilka överlämnades till den tekniska kontrollmyndigheten att tolka och tillämpa. Men kontrollen i detta hänseende torde icke på detta sätt behöva anordnas. En lämplig väg för att erhålla en mera effektiv kontroll över bemanningen torde vara att, i samband med utfärdandet av mera bestämda regler, utvidga den tillsynsmyndighet, som redan i berörda avseende tillkommer sjömanshusen och som ensamt av dessa kan utövas på ett fullt verksamt sätt genom deras kontroll över mönstringen. Med en dylik anordning kan den tekniska statskontrollens befattning med bemanningen inskränkas till åtgärder, för vilka den är tillräckligt kompetent, såsom konstaterande av visst antal, där sådant må fordras, och annan mer formell tillsyn över uppfyllandet av bestämda fordringar.

Då statens tillsyn sålunda komme att gälla fartyg i allmänhet, har den befogenhet, som genom kungörelsen den 17 maj 1907 tillerkänts inspektörerna över passagerarångfartyg att i svårare fall av osäkerhet förbjuda passagerarångfartygs nyttjande, ansetts böra utsträckas till motsvarande rätt för vederbörande tillsynsmyndighet att förbjuda nyttjande jämväl av andra fartyg än passagerarångfartyg; och har denna bestämmelse funnits böra på grund av sin stora vikt inflyta i sjölagen bland grunderna för tillsynens verksamhet.

Av i sjöfartsnäringen ekonomiskt intresserade har emellertid den fordran framställts, att, därest nyssnämnda befogenhet för tillsynsmyndighet erhöles allmän giltighet, statsverket skulle vara skyldigt att, efter redarens eller annan skadelidandes talan vid domstol, ersätta den kostnad, skada och förlust, som genom obehörigt förbud mot fartygs nyttjande vållats redare eller annan. En sådan bestämmelse, som har sin motsvarighet i den utländska lagstiftningen, särskildt i engelsk lag, torde böra förordas med hänsyn till de stora ekonomiska intressen, vilka härvidlag stå på spel, så mycket hellre som med ett dylikt stadgande vederbörande tillsynsmyndighet torde till gagn för den allmänna trafik-säkerheten vidtaga de åtgärder, som anses påkallade, mera under känslan av ansvar gent emot det *allmänna* än med tanke på sin eventuella ekonomiska risk gent emot de i sjöresan intresserade. I överensstämmelse med vad som vanligen gäller i fråga om ersättningsanspråk mot kronan, synes dock fordran på dylik ersättning

böra underkastas viss kortare tids preskription än den för fordringar i allmänhet gällande.

Genom att i 6 § intagits bestämmelser om grunderna för tillsynen har det blivit överflödigt att här införa ett av kommittén föreslaget allmänt stadgande därom, att kommerskollegium skulle äga att verkställa undersökning i fråga om förhållanden rörande fartygs säkerhet.

6 § 5 mom.
Anmälan om
fartygs kon-
demnation.

Däremot har enligt kommitténs förslag i 5 mom. intagits en bestämmelse med syfte att vinna säkerhet för, att kondemnation av fartyg verkligen komme till kollegii kännedom i och för fartygs avförande ur fartygsregistret. De åtgärder, som i övrigt funnits behövliga för avhjälpande av det länge anmärkta missförhållandet, att fartyg, som genom liden skada blivit osäkra, fortfarande användas i sjöfart, lära vinna avseende i den tilltänkta förordningen rörande tillsyn å fartyg.

Till 11 § har kommittén velat hava ett tillägg med uttryckligt stadgande därom, att huvudredares befogenhet ej finge av rederiet inskränkas i sådant, som berör säkerheten för fartyg, liv eller gods. På sätt kommerskollegium anmärkt synes en sådan bestämmelse i sin ofullständighet vara vilseledande och i övrigt obehövlig, varför densamma icke medtagits i förslaget.

26 §.
Befälhavarens
tillsynsplikt.

Den nuvarande 26 § innehåller sjölagens huvudstadgande i fråga om sjöfartssäkerheten samt fastslår uttryckligen tillsynsplikt för befälhavaren beträffande fartygets sjövärdighet, utrustning, bemanning och lastning. Befälhavarens skyldigheter härutinnan hänföra sig till ett särskilt tillfälle, nämligen resans anträdande, och de bestämmas alla med hänsyn just till denna tilltänkta resa. Den typiska »resan», som behandlas i 26 § och övriga stadganden i sjölagens kapitel rörande befälhavaren och dennes skyldigheter, är den långfärd, för hvilken befälhavaren vid början av en seglation antages efter eget omdöme utrusta och bemanna fartyget, och skola utrustningen och bemanningen vara därefter rättade. Beträffande åter lastningen skall lasten enligt 26 § vara säkert stuvad för resa till den plats där lossningen väntas ske.

I överensstämmelse med sjöfartssäkerhetskommitténs och kommerskollegii uttalade uppfattning utgår jämväl förevarande förslag från bibehållandet av befälhavaren i hans ställning såsom direkt och närmast tillsynspliktig rörande fartygets säkerhet. Förslaget har även velat särskilt framhålla befälhavarens skyldighet att med hänsyn till förestående resa tillse vissa förhållanden i avseende å den härför erforderliga utrust-

ningen och bemanningen samt säkra lastningen. Men med hänsyn till, att nu föreslagna detaljerade säkerhetsbestämmelser, liksom statskontrollen däröver, komme att gälla förhållandena å fartyget även utan direkt samband med resan, har det ansetts lämpligt att giva befälhavarens tillsynsplikt samma innehåll och utsträckning, som den i 6 § enligt förslaget stadgade skyldigheten att hålla fartyget i sjövärdigt skick etc. I det speciella fallet, vari befälhavarens tillsyn påkallas, kommer företrädesvis beskaffenheten av fartygets fart att bli afgörande för de fordringar i avseende å sjövärdighet etc., som böra upprätthållas och som även må tjäna till ledning för statens tillsynsmän vid deras bedömande av fartygets säkerhet.

Bland de för resan nödiga utrustningsföremålen böra, såsom kommittén föreslagit, upptagas seglingsbeskrivningar m. m. till komplettering av sjölagens stadgande om sjökort och nautiska instrument. Men därjämte torde det icke vara olämpligt att uttryckligen fordra medhavandet av nödiga eldsläckningsredskap, som enligt gällande uttryckssätt inom den svenska sjöfartslagstiftningen icke så givet inbegripas under begreppet bärgningsredskap.

Beträffande lastningen har, såsom kommerskollegium föreslagit i överensstämmelse med dess formulering av motsvarande stycke i 6 §, även i 26 § framhållits skyldigheten att iakttaga tillämpligt lastmärke. Vid avfattning av lagens föreskrift härom har i detta samband betonats, att lastmärket utgör gränsen för fartygets djuplastning, men att befälhavaren må lasta fartyget till detta djup endast under förutsättning, att detta är med säkerheten förenligt.

Angående däckslast har redan nu gällande sjölag i 26 § vissa närmare bestämmelser, vilka i enlighet med sjöfartssäkerhetskommitténs förslag förtydligats och kompletterats i syfte att angiva grunderna för ytterligare administrativa föreskrifter.

Bestämmelsen rörande fartygets barlast har omformulerats för att tydligen avse jämväl det fall, att fartyget har *både* last och barlast. En del närmare föreskrifter hava föreslagits beträffande nödiga säkerhetsåtgärder vid lastning i allmänhet samt särskilt vid intagandet av spannmålslast, om vilka sistnämnda den engelska sjölagen äger motsvarande, ehuru mera vidlyftigt utförda stadganden.

Det har från Sveriges Redareförening och andra emot bestämmelserna om skeppsluckornas skalkande samt om undvikande av slag-sida invänts, att dessa vore omöjliga att upprätthålla, liksom Sveriges Allmänna Sjöfartsförening m. fl. ansett fordran på mantäta vandringsrelingar för däckslast vara för sträng. Vad den förstnämnda bestäm-

melsen om skeppsluckornas skalkande angår, finns den redan i gällande sjölag och har icke veterligen vållat någon olägenhet. Vad åter beträffar den nu tillagda bestämmelsen till förhindrande av slagsida, har densamma ansetts böra i allmänhet iakttagas för att fartyget skall anses säkert för resan i de fall, att däckslast av den beskaffenhet och väsentliga mängd föres, att tillämpning av berörda bestämmelse överhuvud kan avses förekomma. Däremot har lagens föreskrift om stöttor och den av kommittén föreslagna bestämmelsen rörande vandringsrelingar funnits böra erhålla sådan avfattning, att fordringarna i berörda hänseenden må bero av behovet i det speciella fallet.

I överensstämmelse med de danska och norska sjölagarna har slutligen införts en uttrycklig bestämmelse om, att iakttagandet av de speciella föreskrifter i ämnet, vilka med stöd av 6 § 1 mom. må i administrativ väg utfärdas, falla under befälhavarens tillsyn.

Den av sjöfartssäkerhetskommittén föreslagna bestämmelsen i 29 § därom, att sjövak (d. v. s. vaktjänst såsom under gång) skall hållas, när fartyget icke ligger förtöjt i hamn eller eljest å säker ankarplats, bör lämpligare kunna införas i 32 §.

Då i övrigt skäl icke synas föreligga att göra ändring i 29 §, utgår denna ur förslaget.

Jämte en ändrad formulering i första stycket, som står i samband med utvidgningen av 26 §, har 32 § erhållit en del tilläggsbestämmelser, huvudsakligen enligt kommitténs förslag, avseende att inskräpa befälhavarens skyldighet att vidtaga under sjöresa behövliga åtgärder till fartygets säkerhet. Bland annat vill förslaget vinna garanti för, att de funktioner inom skeppstjänsten, som kräva normalt färgsinne, utföras av härmed utrustade personer. I enlighet med avgiven reservation inom kommittén och kommerskollegii förslag har det icke funnits lämpligt att, på sätt kommittémajoriteten velat, härvidlag fordra mindre säkerhet vid styrningen än beträffande utkik, utan har för både utkiksman och rorsman uppställts fordran på normalt färgsinne. Genom ett av tilläggen i denna § har man ock velat garantera, att anmärkt brist på stadgande om behörigt vaktbefäl bleve avhjälpt. Att, såsom särskilt Sveriges Fartygsbefälsförening yrkat, härom giva vidlyftigare föreskrift, har icke ansetts vara av nöden.

32 §.
Befälhavarens
skyldigheter
under resa.

I kommitténs förslag förekom vid 32 § stadgande, att befälhavaren skulle tillse, att lyktföring och annan signalering besörjdes enligt de så kallade sjövägsreglerna, och har kommittén genom bestämmelse i 292

§ tillika velat straffbelägga befälhavarens underlåtenhet bland annat i berörda hänseende, ehuru straff för liknande förseelse samtidigt införts i kommitténs förslag till ändringar i kungl. förordningen den 9 december 1896, som innehåller omnämnda regler. Denna anordning har jag icke funnit lämpligt att i lagförslaget biträda. Då 219 § sjölagen redan innefattar skyldighet för dem det vederbör att iakttaga de i sagda förordning givna bestämmelserna rörande bland annat lyktföring och signalering, torde det icke vara nödigt eller lämpligt att i 32 § giva särskild föreskrift i berörda hänseende, och torde även de speciella straffbestämmelser, som härutinnan må finnas nödiga, böra givas plats i den sagda förordningen.

35 §.
Skeppsdag-
bok.

Skyldigheten att föra dagbok å fartyg torde böra, på sätt föreslagits, utsträckas att gälla även sjögående pramar.

Förutom formella ändringar har därjämte föreslagits uttryckligt stadgande om, att vad i sjölagen säges om dagbok skall i tillämpliga fall, såsom i fråga om uppvisande, förvaring, tillhandahållande etc., gälla även om maskindagboken.

Dessutom har tillgång till ny dagbok funnits böra underlättas genom bestämmelse, att sådan skall utfås även hos andra sjömanshus i riket än det i avgångsorten befintliga.

Av reservanter inom kommittén och i åtskilliga yttranden har tillstyrkts att utsträcka skyldigheten att föra dagbok till fartyg i inskränkta fart än vad för närvarande är föreskrivet, men mot kommitténs och kommerskollegii förslag har tillräcklig anledning härtill icke synts förefinnas.

37 §.
Anteckningar
i skeppsdag-
bok.

Till följd av de skärpta och mera detaljerade fordringarne rörande fartygs säkerhet innehåller förslaget bestämmelser om häremot svarande tillägg till de anteckningar, vilka skola göras i skeppsdagboken, detta i huvudsaklig överensstämmelse med kommitténs förslag på sätt detta av kommerskollegium delvis omformulerats.

Av en reservant inom kommittén framställt yrkande, att till de nya anteckningarna i dagboken skulle läggas jämväl anteckning om de fall, »då besättningen ålägges arbeta under frivakt eller övertid samt anledningen därtill» har icke kunnat biträdas särskilt av det skäl, att tillfredsställande anteckningar härom synas bliva allt för vidlyftiga med hänsyn till dagbokens innehåll i övrigt. Men då det måste medgivas, att, om minimilön för övertidsarbete lagstadgas, kontroll över dess åtnjutande bör beredas besättningen, innehåller förslaget tillägg till 71 §

med syfte att garantera, att avtal om övertidsersättning samt i sådant avseende uppkomna fordringar införas i sjömans motbok.

Utom en del förtydliganden av 40 §:ns nuvarande innehåll, äro här införda bestämmelserna om de åtgärder, vilka inleda det undersökningsförfarande efter inträffad sjöolycka, vari förslaget vill göra åtskilliga förändringar.

40 §.
Rapport och
sjöförklaring.

I det skandinaviska sjörättssystemet har sjöförklaringen ej allenast en privaträttslig, utan även en offentligrättslig betydelse såsom utgångspunkt för undersökningsförfarandet efter inträffad sjöolycka. Sjöförklaringen är obligatorisk, icke allenast under sådana förhållanden, att, av det yttre förloppet att döma, fel eller försummelse kan antagas föreligga hos fartygets ledning, utan i allmänhet då en skada av någon betydelse eller ofall timat under fartygets resa. Denna karaktär har sjöförklaringen behållit både i dansk och norsk rätt, även sedan särskilda anstalter vidtagits för att skärpa kontrollen över fartygs säkerhet och beivrandet av begångna förseelser.

Sjöfartssäkerhetskommittén har emellertid velat i den svenska sjörätten åstadkomma en fullständig omkastning i uppfattningen av sjöförklaringens betydelse, och har härutinnan vunnit anslutning från kommerskollegii sida. Sjöförklaringen skulle enligt dessa förslag i allmänhet reduceras till en av privata rättsförhållanden, icke ur allmän hänsyn påkallad åtgärd, beroende på befälhavarens omdöme om vad hans och hans redares ävensom övriga enskilda intressen kräva. Undersökningen efter inträffad sjöolycka skulle åter anknyta sig till de uppgifter, som erhållas genom en rapport, vilken efter varje skada eller olycka skulle av befälhavaren insändas till kommerskollegium; och nämnda myndighet skulle som regel i första hand sörja för, att undersökning vid behov komme till stånd. Endast i vissa fall bleve även avgivandet av sjöförklaring obligatoriskt, och i dylika fall, liksom när befälhavare eljest av eget skön eller på enskilt yrkande avgäve dylik förklaring, skulle rätten själmant verkställa närmare undersökning om inträffad sjöolycka.

Berörda förslag har jag ansett mig icke böra biträda. Till en början anmärkes, att vägande allmänna hänsyn böra kunna åberopas för att motivera upphävandet av en bestämmelse, som jämväl har till syfte att tjäna olika enskilda intresserade, vilka icke alltid äga möjlighet att på annat sätt än genom en av lagen fordrad sjöförklaring erhålla utredning om förhållanden, som angå deras rätt. Förslaget att i detta samband förändra sjöförklaringens karaktär till en privaträttslig handling torde hava framkallats av den från vissa håll hörda anmärkningen därom, att

den nuvarande sjölagens bestämmelse om skyldighet att göra sjöförklaring, så snart någon, även den minsta skada nppkommit, är orimligt sträng och snart sagt omöjlig att upprätthålla, vilket förhållande åter, till skada för utredningen av de viktigare fallen, anses hava försvagat känslan hos våra befälhavare av sjöförklaringens stora betydelse ur det allmännas synpunkt. Denna anmärkning lär dock knappast äga fog. Sjölagens bestämmelse i berörda hänseende torde säkerligen böra tolkas så, som den allmänt tillämpats, nämligen att den inträffade skadan skall vara av någon betydenhet, som motsvarar de med sjöförklaringen förenade besvär och kostnader, för att föranleda sjöförklarings avgivande.

Den bristande uppfattning av sjöförklaringens betydelse, som möjligen kunnat iakttagas hos en eller annan befälhavare, torde snarare äga sin grund i den rådande svårigheten från det allmännas sida att utkräva den befälhavaren åliggande skyldigheten att avgiva sjöförklaring och därmed att underkasta sig undersökning. Sagda brist synes kunna avhjälpas genom att, på sätt kommittén och kommerskollegium föreslagit, ålägga befälhavaren att efter inträffad sjöolycka genom rapport närmare angiva omständigheterna därvid och genom själva undersökningsförfarandets förbättrande. Men likaväl som bibehållandet av sjöförklaringskyldigheten synes påkallat med hänsyn till de enskilda intressena, lika uppenbart förefaller det mig vara, att en skyndsam och verksam undersökning ur det allmännas synpunkt härigenom bäst befrämjas. Kommer icke undersökning till stånd vid första möjliga tillfälle efter inträffad sjöolycka, kunna vittnen och annat bevismaterial lätt gå förlorade för utredningen, och detta skulle just kunna bli händelsen om undersökningen gjordes beroende av kommerskollegii ingripande på grundval av den inkomna rapporten, i stället för att alltjämt förbindas med befälhavarens skyldighet att genast avgiva sjöförklaring till rätten, som ju genom att erhålla den omförmälda rapporten skulle erhålla samma ledning som kommerskollegium för ett blivande förhör.

Genom bibehållande av den obligatoriska sjöförklaringen bibehålles också överensstämmelsen med den övriga skandinaviska lagstiftningen. Och medelst kommunikation mellan vederbörande rätt och kommerskollegium samt den där befintliga särskilda åklagaren torde samtidigt kunna tryggas den enhetlighet i förfarandet och den kontroll över undersökningshållande, som man genom de förändrade bestämmelserna velat vinna.

Lagförslaget har sålunda bibehållit skyldigheten att i samtliga de fall, 40 § omförmäler, avgiva sjöförklaring, men har i övrigt 40 § erhållit förändrad avfattning i huvudsaklig överensstämmelse med kommitténs förslag.

Ehuruväl 43 § i sin nuvarande lydelse torde böra fattas så, att befälhavaren har skyldighet att vid sjönöd söka rädda de ombordvarande, synes det icke olämpligt att, såsom Svenska Maskinistförbundet föreslagit, därom införa uttryckligt stadgande.

43 §.
Bärgning av
liv.

Som tillägg till stadgandet i 44 § hava föreslagits vissa allmänna bestämmelser, vilka avse att bereda skeppsfolket skydd mot överansträngning och därigenom även tjäna säkerheten ombord. Föreskriften att besättningen skall beredas tillfälle till nödig sömn och vila, samt likställandet av arbete å frivakter med söndagsarbete böra medverka i denna riktning.

44 §.
Arbete å fri-
vakter m. m.

En inom sjöfartssäkerhetskommittén av herr Lindley avgiven reservation, däri han yrkar borttagandet av bestämmelsen rörande bön och gudstjänst ombord, har däremot icke ansetts äga det samband med frågan om fartygs säkerhet, att framställningen härom tagits i betraktande.

I detta sammanhang har upptagits sjöfartssäkerhetskommitténs förslag rörande befälhavarens skyldighet att efter förhållandena lämpa besättningens kost även med frångående av gällande spisordning. Då kommittén icke ingått på frågan om förändringar i spisordningen synes ett stadgande av berörda innehåll i sjölagen vara så mycket mera påkallat, men torde detta fylla sin plats även efter en revision av den gällande spisordningen, enär svårigheten att beträffande kosthållet träffa de för alla speciella fall lämpligaste bestämmelserna är uppenbar. Emellertid bör en prövning av den nuvarande spisordningens allmänna lämplighet, vilken fråga även Andra kammaren med anledning av herr Lindleys vid 1908 års riksdag väckta motion ansett böra utredas, icke därför undanskjutas.

45 §.
Befälhavarens
tillsyn över
kosthåll och
bostäder.

Enligt den föreslagna lydelsen av 45 § skulle besättningen, såsom å en del främmande fartyg, äga att själv få kontrollera utvikten av proviant, när sådan äger rum. Att, såsom i några yttranden föreslagits, närmare i sjölagen bestämma sättet för denna kontroll, har funnits onödigt.

Under denna § hava inom sjöfartssäkerhetskommittén herrar Gummesson och Lindley framhållit, att befälhavaren, som äger att utöva tillsyn över kosthållet, icke bör av eget intresse frestas att på ett partiskt sätt fullgöra detta åliggande, varför befälhavaren å vissa fartyg, därå olägenheter i berörda avseende framträtt, borde förbjudas att vara ekonomiskt intresserad i kosthållningen. Samtidigt borde föreskrivas, att å berörda fartyg manlig person, ansvarig inför befäl-

havaren, skulle vara anställd för kosthållningen. Anmärkningar i dessa hänseenden — både i fråga om kvinnlig kökspersonal och befälhavarens ekonomiska intresse — hade enligt reservanternas mening gjort sig företrädesvis gällande på fartyg i utomskärs kustfart och vidsträcktare fart utom på passagerarfartyg. Att förhållandena skulle vara bättre på passagerarfartyg motiveras icke av reservanterna, men torde sammanhånga därmed, att besättningen på dessa kommer att tillgodogjuta den förbättring av kosthållets beskaffenhet, som följer av den större tillgången och passagerarnas anspråk härutinnan.

Bland de avgivna yttrandena förekommer i sistberörda fråga allenast ett uttalande av Svenska Maskinistförbundet och detta tillstyrker reservationen. Men av den pågående utredningen om förhållandena ombord å våra fartyg synes framgå, att saken är förtjänt att uppmärksammas, och densamma har på den grund vid utarbetande av förevarande lagförslag tagits under övervägande.

Det har därvid icke ansetts påkallat att i sjölagen införa bestämmelse om uteslutande manlig kökspersonal å våra lastfartyg eller att där stadga om särskild, inför befälhavaren ansvarig föreståndare för kosthållet. Skäl för att alldeles förbjuda redaren att på entreprenad utlämna kosthållet vare sig åt befälhavaren eller annan torde finnas, men har, i brist på fullständig utredning för bedömandet av verkningsarna härav, en sådan bestämmelse i detta eller annat samband icke heller ansetts för närvarande kunna föreslås. Men vad däremot icke synes tarva vidare utredning, utan ligger i själva sakens natur, är det förhållande, att den, som har laga skyldighet att tillse iakttagandet av besättningens rätt till visst kosthåll, icke själv bör tillåtas vara entreprenör för detsamma med utsikt till vinst eller förlust, allteftersom födan är bättre eller sämre. Och denna regel lär i lika mån gälla alla fartyg, vare sig de äro maskindrivna eller ej, eller gå i vidsträcktare eller kortare fart eller med eller utan passagerare. Det har blivit upplyst under ärendets beredning, att å segelfartyg något entreprenadsystem ej förekomme; att klagomål över kosthållet avhörts allenast från icke-passagerarfartyg i vidsträcktare fart; men att å passagerarfartygen det ej heller plägar förekomma, att befälhavaren är entreprenör för kosthållet. Under sådana förhållandena torde icke någon avsevärd praktisk olägenhet eller obehörig rubbning i de nuvarande förhållandena böra uppstå genom att beträffande alla fartyg förbjuda befälhavaren att såsom entreprenör hava intresse av kostens beskaffenhet. Härigenom har man väl icke rätt bot för den olägenhet, som kan föreligga däri, att i den inskräinktare farten (företrädesvis kust- och skärgårdstrafik)

befälhavarens hustru eller släkting ofta nog råder för kosthållet och att befälhavaren sålunda må äga ekonomiskt intresse däri. Men då dessa fartyg väl i allmänhet, om icke rentav alltid, äro passagerarfartyg, har, såsom ostridigt är, någon fara för besättningens rätt icke av berörda förhållande yppat sig, och torde hänsyn därtill åtminstone för närvarande alltså icke behöva tagas.

Då enligt förslaget till 6 § stadgande om bostäder ombord skulle däri intagas, har i anslutning härtill föreslagits det tillägg i 45 §, att befälhavaren bleve skyldig att hava tillsyn över desammas hållande i behörigt skick.

Då förslaget avser att ålägga redaren en positiv skyldighet att tillse sitt fartyg i fråga om dess säkerhet, torde det vara lämpligt att i 52 §, som förpliktar befälhavaren att under fartygets nyttjande i sjöfart gifva redaren underrättelse om vad som inträffar av större vikt, uttryckligen omnämna befälhavarens plikt att meddela sig med redaren om åtgärder och förhållanden, som röra säkerheten, för att bereda redaren tillfälle att göra vad på honom ankommer till avhjälpande av befunna brister.

52 §.
Befälhavarens
rapportskyldighet.

Ett tillägg har därför i detta syfte gjorts till lagrummet i fråga.

Ett av herrar Gummesson och Lindley i reservation till kommitténs förslag framställt yrkande om sådan ändring i 61 §, att befälhavaren skulle kunna för alltid eller viss tid förlora sin rätt att föra befäl efter beslut av kommerskollegium, har såsom stridande mot svensk rättsåskådning icke i förevarande förslag upptagits.

Under denna § har införts sjöfartssäkerhetskommitténs enhälliga förslag rörande vissa villkor, som skulle erfordras för anställning å fartyg, nämligen dels frihet från fel, lyte, sjukdom eller skada, som gör personen oduglig att sköta den tjänst, anställningen avser, och dels frihet från sjukdom, som medför fara för den övriga besättningen. Kommerskollegium har velat upptaga även venerisk sjukdom som hinder i konsekvens med vad enligt kommitténs och kollegii förslag skulle kvarstå i 90 § såsom grund för avskedande, och har i anledning härav lagförslaget uttryckligen angivit smittosam venerisk sjukdom såsom absolut hinder för erhållande av anställning till sjöss, varemot venerisk sjukdom, som icke innebär smittofara för den övriga besättningen, ej torde böra hindra sådan anställning. Den smittofarliga tuberkulosen kommer jämväl in under bestämningen »sjukdom, som medför fara för den övriga besättningen».

70 §.
Villkor för
anställning.

Läkarintyg om hinderlöshet skulle enligt förslaget erfordras. Utväg att bereda sjöman kostnadsfri tillgång till sådant bör kunna beredas utan att, såsom från ett par håll yrkats, bestämmelse därom inflyter i sjölagen. Närmare föreskrifter om ordningen för besiktning etc. torde böra i administrativ väg utfärdas.

Om uteslutande av minderåriga under viss ålder har man allmänt varit ense, men däremot hava olika meningar yppat sig, huruvida anställning av kvinna under 21 år borde tillåtas, samt beträffande kvinnlig kökspersonal på andra fartyg än passagerarfartyg. Utredning av beskaffenhet att föranleda förslag till en särslagstiftning för kvinnor på detta område föreligger emellertid för närvarande icke.

71 §. Bland 71 §:ns stadganden om sjömans motbok föreslås skyldighet att i denna införa betingad övertidsersättning samt att däri kreditera sjömans fordran å dylik ersättning. I allmänhet torde dock sådan liksom hittills komma att omedelbart kontant utbetalas.

Anteckning i motbok.

80 §. I 80 § har rörande maskinistens tjänsteområde kommitténs förslag till ändringar och tillägg upptagits på de huvudsakliga grunder, som i kommitténs betänkande angivas, varemot ett förslaget tillägg i 79 § rörande understyrmans befogenhet ansetts olämpligt att införas, när det synes böra bero av befälhavarens order samt omständigheterna i det speciella fallet, huru sysslorna mellan de olika styrmännen komma att fördelas.

Maskinistens befogenheter.

87 §. Är det en redarens plikt mot det allmänna att, under befälhavarens tillsyn, hålla sitt fartyg i säkert skick, ingår ock i hyreskontraktet en tyst garanti för fartygets säkerhet såsom förutsättning för arbetsavtalets fortfarande giltighet. Det är för att bereda besättningen möjlighet att kontrollera, huruvida denna förutsättning i ett visst ögonblick förefinnes, som 87 §:ns förfarande blivit stadgat. Gällande sjölag ålägger i sådant avseende befälhavaren att, när mer än halva antalet av besättningen fordrar undersökning av fartygets sjövärdighet, låta verkställa sådan, och om fartyget härvid befinnes icke sjövärdigt för den tilltänkta resan, har besättningen rätt att bli entledigad. Vägrar befälhavaren att efterkomma gjord framställning om undersökning, har besättningen samma rätt till entledigande och åtnjuter hyra och reseersättning enligt 86 § d. v. s. efter enahanda grund, som då besättningen av befälhavaren tillfogats orätt av grövre slag. Om last intagits, när fram-

Besättningens rätt till entledigande i visst fall.

ställningen göres, är befälhavaren dock icke skyldig att efterkomma framställningen med mindre styrman eller maskinist deltagar däri.

Hela denna procedur torde efter införande af en ordnad statens kontroll bliva så gott som betydelselös, då vemsomhelst allenast behöver anmäla ett förment missförhållande ombord å fartyg för att, om anmälan icke synes osannolik, få saken prövad. Förslaget har dock, i likhet med kommittéförslaget, bibehållit detta stadgande i sjölagen, för den betydelse det må äga i fråga om rätten att *framtvunga* en undersökning, hvilken i allt fall skulle komma att verkställas av vederbörande tillsynsmyndighet, när så ske kan. Däremot har, mot yrkande från åtskilliga håll, fordran på att ett flertal av besättningen skall ställa sig bakom en dylik formlig framställning ansetts böra upprätthållas, ehuru samtidigt föremålet för undersökningen uttryckligen vidgats samt det underlätts för besättningen att få syn till stånd för det fall, att last intagits, när framställningen göres. Även har i det nu framlagda förslaget tillagts, att, när befälhavaren tillkallar sakkunniga för syns hållande å fartyget, dessa böra vara ojäviga. Kommitténs förslag att här borttaga den stadgade rätten till tilläggshyra enligt 86 § har ansetts obefogat. Däremot har, på sätt ett par reservanter inom kommittén yrkat, den i §:n förekommande skadestandsbestämmelsen ansetts böra utgå, enär 302 §:ns straffbestämmelse, vid vars tillämpning ju även skadestånd följer, synes giva tillräckligt korrektiv mot ohemula påståenden, samt ett längre gående ersättningsansvar tilläventyrs kunde i något fall avhålla besättningen från anmärkningar mot ett i verkligheten osäkert fartyg.

Bestämmelserna i 90 § om bland annat förutsättningarna för befälhavarens rätt att entlediga sjöman på grund av sjukdom och skada hava bragts till överensstämmelse med motsvarande föreskrifter rörande villkoren i 70 § för sjömans anställning.

90 §.
Sjömans av-
skedande.

I sin nuvarande lydelse innehåller 96 § i sjölagen, att för arbete med lossning eller lastning på sön- eller helgdag, då sådant arbete i trängande fall ålägges besättningen, skall utgå särskild ersättning med en halv dags hyra för varje påbörjad arbetstid av två timmar. Detta stadgande äger dock icke tillämpning å fartyg, som gör regelbundna resor mellan vissa orter efter en på förhand kungjord plan.

96 §.
Övertids-
ersättning.

Berörda föreskrift utgick från vad som vid sjölagens tillkomst ansågs som god sedvänja och tillämpas ännu på åtskilliga segelfartyg. På flertalet ångfartyg har däremot sagda bestämmelse i sjölagen genom

praxis satts ur verket; och såväl på dessa sistnämnda som på en stor del segelfartyg hava i stället vissa allmänna grunder för ersättning av arbete på övertid utbildat sig och erhållit tillämpning jämväl på söndagsarbete. Övertidsersättning utgår allenast för arbete, som förrättas i hamn utom den vanliga arbetstiden, vilken i det allra största antalet fall räknas till tio, någon gång dock till tolv timmar. På de mindre segelfartygen i inrikes fart är emellertid arbetstiden obestämd och övertidsersättning betalas i allmänhet icke. När den utgår, betalas 35 å 50 öre i timmen, oberoende av hyrans storlek. På de större segelfartygen i vidsträcktare fart plägar besättningen i rätt stor utsträckning erhålla övertidsersättning efter samma grunder, men med något högre minimum (i genomsnitt 45 öre). Övertidsarbete i hamn förekommer mera sällan på segelfartyg. På ångfartyg i storlek å 400 registerton och däröver betalas övertidsarbete i stor utsträckning med en timpenning, lika för alla, växlande från 35 (någon enstaka gång 25) till och med 45 och stundom 50 öre i timmen. Detta är förhållandet även beträffande den vanliga typen av våra kustångare, vilka göra regelbundna resor med passagerare. Å de mindre ångfartygen i inskräntare fart utgår däremot vanligen icke någon ersättning för övertidsarbete, men i undantagsfall betalas en mindre timpenning av cirka 25 öre eller något visst belopp per månad. På sätt kommerskollegium anmärkt, åtnjuta styrman och maskinist i ett mindre antal fall övertidsersättning; till dem utgår i så fall sådan ersättning med 50 högst 75 öre i timmen. Det bör härvid erinras, att under det att styrmannen har ett synnerligen ansträngande övertidsarbete, vanligen lastning eller lossning, detta däremot sällan är fallet med maskinisten.

Inom sjöfartssäkerhetskommittén har man varit ense om, att det för sjömannen strängt bindande avtalet rörande anställning till sjöss med en enligt sjölagen nästan obegränsad lydnadsplikt borde motsvaras av en lagbestämd, ovillkorlig rätt till ersättning för *allt* sådant arbete, ej allenast lastning och lossning, som förrättas i hamn utöver viss skälig arbetstid. Enighet har därjämte rådt därom, att arbete i nöd eller efter ådragen sjöskada eller annat arbete, som har avseende å fartygets säkerhet, vilket särskilt må vara fallet med fartygets rengöring och förtöjning, icke bör innefattas under en lagstadgad övertidsersättning. Slutligen har reservation icke avgivits mot förslaget därutinnan, att ersättning för övertidsarbete till styrman och maskinist skulle undantagas från de föreslagna bestämmelsernas tillämplighet. Men i övrigt dela sig meningarna beträffande såväl grunder som belopp för ersättningens bestämmande. Kommitténs majoritet föreslår:

att ersättningen för timme skall utgå med minst en halv procent av medeltalet av däck- och maskinbesättningens respektive månads-hyror;

att ersättning för nattvakt efter samma grund skall utgå, räknad för tiden från kl. 8 e. m. till kl. 5 f. m.;

samt att fartyg, som göra regelbundna resor mellan orter på denna sidan om linjen Skagen—Lindesnäs, fritagas från bestämmelserna om lagstadgad minimiersättning för övertid.

Två reservanter inom kommittén, herrar Gummesson och Lindley, yrka åter:

minimiersättningens bestämmande till en procent av månadshyran för varje särskild person, som utför arbete på övertid;

beräkning av nattvakt från kl. 6 e. m. till kl. 6 f. m.;

samt innefattandet av samtliga fartyg under ifrågavarande bestämmelser.

Av de inkomna yttrandena innehålla åtskilliga endast mindre omfattande anmärkningar mot kommitténs förslag. Handels- och sjöfartsnämnden i Göteborg samt Sveriges Redareförening anse, att kanal- och inomskärstrafiken, Redareföreningen dessutom all kustfart, borde undantagas från bestämmelsernas tillämplighet. Samma nämnd och förening jämte Handels- och sjöfartsnämnden i Gefle och Nautiska Föreningen i Göteborg uttala därjämte, att det bort tydligt angivas i förslaget, att steward, kökspersonal och liknande icke däri avses, varemot Sveriges Stewardförening påyrkar ett bestämt stadgande i motsatt riktning.

För reservanternas förslag, särskilt beträffande övertidsersättningens beräkning efter den individuella hyran, hava yttrat sig Svensk Skeppsrederiförening för segelfartyg, Svenska Maskinistförbundet och Stockholms sjömans- och eldarefackförening.

Men därjämte hava åtskilliga, delvis med sinsemellan olika meningar för övrigt, ansett den lagstadgade minimiersättningen böra gälla även för styrman och maskinist eller åtminstone för den förre. Så anse Kanalfloottans Ångfartygsbefälhavaresällskap och Roslagens Sjöfartsförening, att styrmännen böra medtagas, varjämte Sjökaptenssocieten i Stockholm, Göteborgs Fartygsbefälsförening, Ångfartygsbefälssällskapet, Sveriges Fartygsbefälsförening och Svenska Maskinistförbundet finna skäligt att både maskinister och styrmän tillgodonjuta lagstadgad övertidsersättning. Beträffande ersättningens beräkning hava Ångfartygsbefälhavaresällskapet och Sveriges Fartygsbefälsförening yttrat sig till förmån för den av kommittén föreslagna grunden rörande ersättning till besättningen i allmänhet, men för styrman och maskinist velat hava densamma bestämd till en halv procent av den personliga månadshyran.

I sitt yttrande har kommerskollegium på angivna grunder tillstyrkt att den minsta tillåtna övertidsersättningen bestämdes till en procent å sjömannens personliga månadshyra (detta i överensstämmelse med inom kommittén avgiven reservation) och att efter samma grund gäves ersättning åt styrman och maskinist.

I övrigt har collegium anslutit sig till kommitténs förslag.

Det bör antecknas, att kommitténs förslag upptagit den nuvarande sjölagens stadgande om sjömans rätt till särskild ersättning för lastning och lossning å sön- och helgdag, ehuru bestämd efter enahanda grund som övertidsersättning.

Vid bedömandet av, huru förhållandena i berörda hänseende bäst må kunna genom lagstiftning regleras, har det funnits angeläget att, med ledning av vad som för närvarande kan anses vara god praxis å våra fartyg, framgå med största varsamhet, så mycket mera som bestämmandet av en minsta laga ersättning för utfört arbete innebär en för vår lagstiftning ovanlig åtgärd, för vars vidtagande på ett särskilt område starka skäl böra kunna påvisas. Sådana skäl måste, såsom tidigare antytts, i detta fall anses föreligga redan på grund av förhyrningsavtalets natur. Sjömannens synnerligen vidsträckta lydnadsplikt är förbunden med äventyr av strängt straff och, i fråga om arbete i hamn, går den utöver det speciella arbetsområde, för vilket hans utbildning och egentliga verksamhet avsetts. Det arbete i hamn, varom här är fråga, utgöres företrädesvis av lastning och lossning, för vars verkställande sjömannens speciella utbildning icke erfordras. Man kunde också ifrågasätta lämpligheten att, i överensstämmelse med grunderna för 96 § i dess nuvarande lydelse, inskränka övertidsersättningen till lastnings- och lossningsarbete. Men om man från särskild övertidsersättning undantager sådant arbete, som på ett eller annat sätt har att skaffa med tillseendet av fartygets säkerhet, torde man finna, att, fränsett lastning och lossning, det återstående mera tillfälliga arbetet i hamn mycket väl med lämplig arbetsfördelning låter sig uträttas på den vanliga arbetstiden av tio timmar, varför anledning icke synes föreligga att undantaga eventuellt förekommande övertidsarbete av sistberörda slag från ersättning. Härvid har jag ur lagförslaget låtit utgå vad sjöfartssäkerhetskommittén föreslagit rörande undantag för arbete med fartygets »rengöring» från övertidsersättning. Uttrycket såsom det använts synes nämligen något tvetydigt. Endast för det fall, att rengöringen har något samband med säkerheten bör besättningen vara skyldig att i hamn fullgöra dylikt arbete på övertid utan ersättning, men detta är genom

förslagets avfattning utsagt även med uteslutande av uttrycket »ren-göring».

Vad därefter angår frågan om, vilka personer ombord å fartyg de ifrågavarande bestämmelserna böra omfatta, torde det saknas fog att från deras tillämplighet utesluta styrman och maskinist. Särskilt den förre har ett synnerligt tungt ansvar och ett strängt arbete vid den närmaste ledningen av lastning och lossning, men även för den senare kan arbete på övertid efter en ansträngande tjänstgöring uppkomma, ehuruval övertidsarbete i hamn mindre ofta förekommer för maskin- än för däckspersonalen i allmänhet. Ersättningen till befälet torde otvivel-aktigt böra beräknas på den personliga hyran, såsom från alla håll föreslagits. Om man utgår från nuvarande praxis, synes dock det av kommers-kollegium föreslagna belopp av en procent på månadshyran vara alldeles för högt tilltaget som minimiersättning. På sätt kollegium själv anmärkt har en styrman numera, i de fall han får ersättning för över-tidsarbete, 50 till 75 öre i timmen, men enligt kollegii förevarande förslag skulle ju en styrman med 125 till 150 kronor i månaden få den dubbla timpenningen garanterad i lag samt en första maskinist med 150 kronor till 300 kronor i månaden återigen erhålla dubbelt upp mot styr-mannen. Det synes däremot vara fullt befogat och i enlighet med vad som nu, oavsett 96 §:ns bestämmelse rörande söndagsarbete, redan prak-tiseras, att med anslutning till bland andra Sveriges Fartygsbefälsförenings yrkande bestämma minsta ersättning för styrman och maskinist till en halv procent på månadshyran.

Om sålunda minimiersättning enligt lag komme att utgå till styr-man och maskinist, har det från Sveriges Stewardförbund framställda yrkande om liknande övertidsersättning för steward och kökspersonal icke kunnat i förslaget vinna avseende, vilket förhållande, eftersom tvekan om tolkningen av kommittéförslaget uppstått, uttryckligen vid 108 § angivits. Berörda personal, däribland ett stort antal kvinnor, som ute-slutande anställts för mathållning och servering m. m. ingår till stor del icke i den egentliga besättningen. Den är därför i regel icke underkastad motsvarande villkor som denna, utan kan sluta avtal under friare former och med mindre stränga förbindelser, vilket åter möjliggör ett större inflytande från denna personals sida på avtalets innehåll. Vidare är ifrågavarande personals arbete merändels av enahanda beskaffenhet i hamn och till sjöss och måste till en del även i hamn utföras före och efter besättningens vanliga arbetstid, varemot dess arbete i övrigt icke pågår i ett sammanhang. Dessa förhållanden göra, att de berättigade anspråk, ifrågavarande personal må äga på en bättre ordnad arbetstid, icke här och

efter de för den egentliga besättningens förhållanden anpassade grunder kunnat upptagas till avgörande.

Beträffande åter den egentliga besättningens övertidsarbete, stå olika vägar öppna för bestämmandet av ersättning härför. Den tyska lagen har valt att allenast utsäga, det ersättning för arbete på övertid — vilken tid beräknas efter ungefär samma grunder som i förslaget — skall utgå och lämnar åt parternas avtal att bestämma grunder och belopp.

Den franska lagen har i det närmaste samma innehåll, då den hänvisar till avtal och »sedvänja».*)

Denna utväg hava sjöfartsintresserade och sakkunniga i vårt land icke tillstyrkt och den överensstämmer icke med gällande sjölags grunder.

I Norge har man däremot i själva lagen fixerat en övertidsersättning av 40 öre i timmen, vilken icke får genom avtal rubbas.

En sådan bestämmelse erbjuder fördelen av att slitningar mellan parterna rörande övertidsersättning undvikas vid hyresavtalets uppgörande, men å andra sidan hindrar den en utveckling, varigenom ifrågavarande ersättning må rättas efter olika konjunkturer och förhållanden inom sjöfarten.

Det återstår då att i lagen bestämma en minsta tillåtna ersättning satt i förhållande antingen till den personliga hyran eller, såsom sjöfarts-säkerhetskommittén föreslagit, till ett medeltal av respektive besättningsars sammanlagda hyresbelopp.

Till förmån för det förra av dessa sätt att lösa frågan har kommerskollegium, i anslutning till reservanterna inom kommittén, uttalat sig och därvid hänvisat till den vanliga beräkningen av övertidsersättning på andra arbetsområden, därvid särskilt stuvarefacket ligger närmast för en jämförelse. Beträffande det föreslagna beloppet av en halv procent har av reservanterna anmärkts, att detta beräknat å medeltalet av hyrorna skulle medföra lägre övertidsersättning än den brukliga och vad sjölagen bestämmer för söndagsarbete. Från kollegii sida har därjämte framhållits, att de av kommittén föreslagna bestämmelserna skulle kunna leda till, »att de äldste och dugligaste av besättningen bleve i förhållande till övriga besättningsmän mer än skäligt tagna i anspråk på övertid utan tillräckligt motsvarande betalning», varjämte kollegium i annat sammanhang framhållit, att en ordentligt tilltagen övertidsersättning komme att fördelaktigt inverka på åstadkommande av tillräcklig bemanning å våra fartyg.

*) De i den redogörelse för utländsk lagstiftning, som är bifogad sjöfartssäkerhetskommitténs betänkande, lämnade uppgifter om bestämda föreskrifter i detta hänseende utgöra referat av det franska lagförslaget 1907, som dock icke i detta hänseende blev lag.

Vad nu först angår jämförelsen med arbetet i land, böra åtskilliga omständigheter av vikt här anmärkas. Timlönen är för lika beskaffat stuveriarbete *lika* för alla stuvare å en och samma ort, enligt i december 1912 gällande avtal växlande mellan 50 och 55 (någon gång dock 40 och 60 öre) i timmen med i allmänhet 50 % förhöjning för annan övertid än natt- och söndagsarbete, vilket sistnämnda betalas intill 100 % mera. Vid en motsvarande uppskattning av timlön för sjöfolk, som har bostad och kost ombord, bör naturligen i allt fall kosten beräknas, vilken, om den ock må betinga samma kostnad för redaren, utgör en mer eller mindre väsentlig del av den faktiska hyran, allteftersom den kontanta hyran är högre eller lägre. De lägre avlönade, som merändels fullgöra det vanliga grovarbetet i hamn med lika drift och färdighet som de bäst utbildade sjömännen eller stuvare i land, måste sålunda redan till följd av berörda omständighet bliva lidande på en övertidsersättning, beräknad på den personliga *kontanta* hyran. Till och med efter en så låg procentsats som en halv procent, enligt kommitténs förslag, å de sammanlagda hyrornas medeltal, komme man därför stundom till en högre övertidsersättning för de lägst avlönade än med reservanternas förslag om en procent å den personliga kontanta hyran. För att med sistnämnda beräkningsgrund komma till ett något så när rättvist resultat beträffande de yngre årsklasserna, skulle alltså tarvas en värdering jämväl av kosten och ersättningen räknas på det hela, vilket förfarande emellertid torde möta rätt stora praktiska svårigheter. Beträffande däremot de högre avlönade sjömännen, leder en på den personliga hyran beräknad ersättning efter den av reservanterna och kommerskollegium föreslagne procentsats till alltför hög ersättning, jämförd med den för närvarande vanliga. Man har hänvisat till proportionen mellan stuvares timlön och övertidsersättning såsom lämplig norm, men i själva verket innebär, i nu berörda fall, en procent å den kontanta hyran en förhållandevis mycket högre övertidsersättning. En matros med 60 kronors månadshyra och vars kost pr dag kan uppskattas till cirka kr. 1,25 har efter 10 timmars arbetsdag en dagtimlön av 32,5 öre. En stuvare har för övertidsarbete å timmarna närmast efter den ordinarie arbetstidens slut 50 % förhöjning i timlönen. Efter en procent å 60 kronor eller 60 öre i timmen skulle däremot för matrosens övertidsarbete inträda en förhöjning av 84 % av dagtimlönen, vilken sålunda betydligt överstege den för stuvare vanliga tilläggsprocenten. Här avses icke arbete å sönd- och helgdagar, varom senare skall ordas. I förhållande åter till en jungman med 30 kronors månadshyra, skulle saken ställa sig så, att denne å en efter samma grund beräknad timlön av 22,5 öre med en

övertid ersättning av 30 öre i timmen erhöles hälften mot den äldre matrosen och blott 33 % förhöjning å egen timlön — och detta för arbete, mestadels grovarbete, av alldeles samma slag som den andre utför. Undantagsvis kan emellertid procentberäkningen på den personliga hyran även bereda den yngre besättningen obehöriga fördelar framför sjömän tillhörande dess egen ålders- och utbildningsklass. När t. ex. besättning efter rymning måste kompletteras, kan det hända, att fartyget nödgas betala dubbla hyran för en jungman, en eldare o. s. v. Och med nu ifrågavarande grund för övertid ersättning skulle dessa erhålla icke allenast dubbel hyra, utan även dubbel övertid ersättning mot sina lojala kamrater, som längre tid varit i fartygets tjänst.

Under sådana omständigheter synes sjöfartssäkerhetskommitténs förslag att räkna övertid ersättningen på medeltalet av besättningens hyror vara att föredraga. Därigenom få alla lika lön för lika arbete och, då beloppet icke fixeras till viss bestämd timlön utan till det växlande genomsnittet av besättningens hyror, kommer övertid ersättningen att anpassa sig efter de allmänna löneförhållandena inom sjöfarten. Den fara, som kommerskollegium ansett kunna uppstå med hänsyn till de äldre, mera yrkesutbildade sjömännens exploaterande på de yngres bekostnad, därest övertid ersättning bestämmes lika för alla, har icke visat sig uppstå under nuvarande förhållanden, då ju även alla ombord å fartyg erhålla samma övertid ersättning. Icke heller torde man vinna någon ökad garanti för en tillräcklig bemanning genom att bestämma höga övertid ersättningar åt de äldre sjömännen, under det att de yngre årsklassernas nuvarande villkor betydligt sänkas (från 40—45 öre till cirka 30 öre i timmen för övertid). Tvärtom kan det med större fog påstås, att, eftersom huvudanmärkningen mot vår handelsflottas bemanning icke rör antalet besättning, utan de yngre årsklassernas förhärskande antal, det av reservanterna inom kommittén och kommerskollegium förordade systemet än ytterligare skulle premiera användningen av yngre, utbildat folk, om dess arbete på övertid droge halva kostnaden mot utbildade sjömän.

Däremot torde den av sjöfartssäkerhetskommitténs majoritet föreslagna beräkningen av allenast en halv procent vara för lågt tilltagen. Låt vara att man vid antagande i lag av en minsta *tillåtna* ersättning icke bör gå utöver det minsta *skäliga* beloppet, måste jämväl iakttagas, att icke genom fastställande av en för låg minimiersättning vanligt gällande normer obehörigen underskridas. Efter överbägande av, hvilken bestämmelse härvidlag skulle mest motsvara behovet och lämpligheten, har jag i förslaget stannat för 0,8 procent af medeltalet av respektive

månadshyror såsom det bäst avvägda. Resultatet av en dylik bestämelse skulle bliva cirka 40 öre såsom minsta tillåtna ersättning för övertidsarbete, alltså ungefär lika med den norska bestämmelsen, måhända dock i allmänhet något lägre, därvid emellertid bör erinras, att den norska föreskriften är begränsad såväl uppåt som nedåt, varemot enligt förevarande förslag parterna skulle äga rätt att avtala om högre ersättning. Den i tyska hamnar på senare år fastställda övertidsersättningen har också utgått med 40 pfennige i timmen, således med något mindre belopp än enligt norsk lag.

För söndagsarbete och egentligt nattarbete kunde det förefalla befogat att fastställa högre ersättning, såsom fallet är med arbete i land. Men då detta icke är i enlighet med rådande sedvänja och för övrigt bestämmandet av en viss, högre ersättning för särskilt söndagsarbete tilläventyrs kunde anses utgöra ett slags fastställande av dess förekomst såsom regel, vilket är mot sjölagen stridande, har ersättning för arbete på söndag och helgdag föreslagits utgå efter enahanda grunder som övertidsarbete. Emellertid synes intet skäl föreligga att, såsom sjöfartssäkerhetskommittén utan anmärkning föreslagit, bibehålla den i gällande lag gjorda inskränkningen till ersättning allenast för lastning och lossning, utan torde söndagsarbete i hamn böra betalas åtminstone under de för övertidsarbete stadgade förutsättningar.

I fråga om nattvakt har det ansetts olämpligt att i lagen utsätta viss tid, under vilken sådan skulle anses pågå, enär olika sedvänja härvidlag råder på skilda slag av fartyg, och det icke lärers möta svårighet att för varje särskilt fall avgöra, när nattvakt föreligger.

Slutligen återstår att avgöra frågan vilka undantag för vissa fartyg, som må anses berättigade vid fastställande av regler för övertidsersättning. Kommittén har medtagit alla fartyg, oavsett deras fart, så snart de icke tillhöra regelbundna linjer.

För undantagandet av de sistnämnda fartygen torde dock intet sakskäl föreligga. På de fartyg vilka enligt kommitténs förslag skulle undantagas — vanligen blandade last- och passagerarfartyg — både förekommer övertidsarbete och betalas det i de flesta fall redan nu. Att då genom lag giva hemul för avvikelse från god praxis synes icke vara att förorda. Men härvid bör erinras, att själva förutsättningen för den lagliga rätten till övertidsersättning — mer än 10 timmars arbetstid i hamn — i och för sig innebär en begränsning, enär en sammanhängande eller genom kortare resor avbruten arbetstid *i hamn* av mer än 10 timmar förutsätter ett lastförande fartyg med avsevärd lastningsförmåga. Skärvgårdstrafiken i allmänhet, som när det gäller övertidsarbete avser en

kortare säsong med synnerligen stränga arbetsvillkor, för vilka parterna vid arbetsavtalet inordnat sig genom därefter rättade betingelser, torde icke annat än möjligen undantagsvis falla under de här uppställda förutsättningarna. Enahanda är säkerligen i det stora hela förhållandet med kanaltrafiken. I båda av dessa fall lär åtminstone arbete i hamn, överstigande tio timmar, icke behöva förekomma, men skulle detta inträffa, synes sjömannen ock böra erhålla ersättning för övertidsarbete. Det torde dock icke kunna förnekas, att arbetsförhållandena i nu berörda inre trafik härutöver må tarva reglering genom särskilda härför avpassade bestämmelser, men detta synes icke utgöra tillräcklig anledning att utesluta tillämpningen av de föreslagna övertidsbestämmelserna i den utsträckning sådan kan ifrågakomma.

Under ärendets beredning har den möjligheten diskuterats, huruvida tillämplighetsgränsen med skäl kunde bestämmas efter mönstringsskyldighetens utsträckning, enär det sjörättsliga arbetsavtalet genom mönstringen erhåller den fasta form, som i vissa avseenden anses utgöra förutsättning för avtalets bedömande efter sjölagen. Tanken på denna utväg har dock övergivits redan med hänsyn till, att mönstringsskyldighetens omfattning beror av administrativ förordning, genom vars förändring grunderna för en i sjölagen bestämd rätt sålunda skulle kunna rubbas. Än mindre kan såsom förutsättning för rätt till laga övertidsbetalning bestämmas den *faktiska* mönstringen, sedan enligt förordningen den 13 juli 1911 mönstring, där den icke är obligatorisk, endast kan påfordras av befälhavaren och icke, såsom enligt tidigare förordning, jämväl av besättningen.

Förslaget har därför icke i detta avseende fäst avseende vid mönstringen, utan medtagit den egentliga besättningen å alla fartyg, oavsett fart, med undantag likväl för fiskefartyg. För dessa skulle väl ej bestämmelserna faktiskt hava erhållit större betydelse, men, på sätt skett i norska m. fl. lagar, hava de nämnda fartygen särskilt undantagits, därför att rent principiellt sett berörda regler icke för dem böra gälla. Här förefinnes nämligen icke i regel det eljest å fartyg existerande förhållandet mellan arbetsgivare och arbetare, enär besättningen vanligen har del i fartyget eller betalas genom del i vinsten. Det kunde ifrågasättas, att liksom enligt den norska lagen jämväl segelfartygen i inskränkta fart borde uttryckligen undantagas från lagens bestämmelser. Detta har emellertid ansetts obehövt för de mindre fartygen, vilka, då förhyrning mot månadshyra å dessa icke i allmänhet förekommer, faktiskt icke komma under det föreslagna stadgandet. Vad åter angår de större segelfartygen i allmän fraktfart, finnes intet skäl varför ej

ersättning å dessa skulle utgå, därest övertidsarbete skulle behöva förekomma.

Till sist bör anmärkas, att under ärendets beredning förevarit fråga om lämpligheten att i detta sammanhang jämväl på annat sätt, än som förslaget innebär, begränsa arbetstiden under normala arbetsförhållanden ombord å våra fartyg. I detta avseende innehåller särskilt den norska lagen en begränsning av arbetstiden till högst 18 timmar på dygnet, varjämte stadgas, att, om arbetstiden å dagen för fartygets ankomst till eller avgång från hamn, till sjöss och i hamn, överstiger 14 timmar, överskjutande tid betalas såsom övertid. Den förra av dessa bestämmelser har syntts olämplig så till vida, att en sålunda fastslagen maximtid i vissa fall kunde komma att tillämpas såsom normaltid. En föreskrift av den senare bestämmelsens innebörd har däremot syntts tillräddig och lämplig, men då förslag i denna riktning icke från något håll bland de hörda sakkunniga och sjöfartsintresserade avhörts och fullständig utredning icke därefter hunnit vidtagas beträffande en dylik bestämmelses verkningar och lämpliga avfattning med hänsyn till den svenska sjöfartens förhållanden, har jag icke ansett mig kunna i berörda hänseende framlägga ett slutligt förslag.

Vid denna § har införts det under motiveringen till 96 § omfördälda stadgande, enligt vilket lagbestämd övertidsersättning gäller allenast för den egentliga besättningen.

108 §.

Ett förslag av sjöfartssäkerhetskommittén till ändring av 219 § sjölagen har icke av mig upptagits. Syftet med förslaget upplyses huvudsakligen hava varit att, såsom inledning till sjölagens bestämmelser om ansvarigheten vid fartygs sammanstötning, fastslå, att underlåtenhet att iakttaga föreskrivna ljus- eller ljudsignaler ägde en särskild betydelse vid bedömandet av vållande till sjöolycka. I 1894 års engelska sjölag var uttryckligen stadgat, att det fartyg, från vars sida fel härvidlag begåtts, skall anses vållande, även om det andra fartyget begått en del navigeringsfel av *annan* beskaffenhet. Så bestämt har sjöfartssäkerhetskommittén icke velat precisera det föreslagna stadgandet, men genom affattningen därav har man i allt fall avsett att giva domstolen en anvisning att vid bestämmandet av skulden till uppkommen sjöolycka fästa särskilt avseende vid det förhållande, i vad mån ljus- och ljudsignaler behörigen gifvits.

Ett stadgande i den riktning, kommittén sålunda föreslagit, måste under nuvarande förhållanden avstyrkas. Det internationella samarbete,

som pågår mellan nationerna för erhållande av likformiga sjörättsbestämmelser och som föranlett vissa genom lag den 13 december 1912 vidtagna ändringar i vår sjölag rörande sammanstötning och bärgning, har tillika lett till en för de skandinaviska länderna visserligen ännu icke ratificerad, men däremot av bland andra Storbritannien och Irland godkänd konvention mellan ett flertal stater, varigenom uttryckligen fastslagits, att i fråga om ansvar för sammanstötning någon legal presumption, om vem skulden åligger, icke får gälla. Då antagande av den ifrågavarande, av kommittén föreslagna bestämmelsen skulle till sin innebörd strida mot den grundsats, vilken i berörda konvention uttalats, har en sådan bestämmelse icke i lagförslaget upptagits.

Vid sådant förhållande torde det icke vara nödigt att överhuvud göra ändring i 219 §. Kommittén har velat närmare bestämma den särskilda förordning, till vilken lagrummet hänvisar, under den vedertagna benämningen »sjövägsreglerna», på sätt den engelska sjölagen namngifvit sina »collision rules» och den tyska sin »Seestrassenverordnung» såsom en sammanfattning av de speciella regler, varom här är fråga. Det lär emellertid icke kunna råda ovisshet om, hvilka i en författning sammanförda bestämmelser lagrummet avser, och har paragrafen därför lämnats oförändrad i föreliggande förslag.

Ej heller har i lagförslaget gjorts ett av sjöfartssäkerhetskommittén påyrkat tillägg i 223 §, enär det huvudsakliga syftet därmed redan synes vara vunnet genom antagandet av den ovannämnda lagen av den 13 december 1912.

**Tolvte
kapitlet.**
Ansvars-
bestämmelser.
285 §.
Brott mot 70 §.

Med grunderna för gällande sjölag är det överensstämmande, att, eftersom tillsynen över fartygs säkerhet är helt och hållet anförtrord till befälhavaren och dem, som under denne äga befattning med fartyget, det kriminella ansvaret för bristande säkerhet hos fartyget jämväl huvudsakligen vilar på befälhavare och besättning. Även i förhållande till besättningen står redaren icke enligt sjölagen i ansvar på samma sätt som en arbetsgivare i allmänhet till sina arbetare, utan befälhavaren får såsom redarens representant och den i fråga om arbetsförhållandena ensamt tillsynspliktige ävenså bära ansvaret för uraktlåtenheten att »behandla sina underordnade så, som en god hufvader anstår» (44 § sjölagen). Under sådana omständigheter har 12 kapitlet sjölagen, vari straffbestämmelserna sammanförts under rubriken: »Om brott i tjänsten av befälhavare och besättning», kommit att beröra redaren allenast såsom even-

tuell delaktig i befälhavarens förbrytelse. Och för delaktighet i befälhavarens brott i annat än det särskilda avseende, som i 292 § sjölagen omförmäles, torde icke heller, såsom sjölagens ansvarsbestämmelser äro affattade, redaren efter de allmänna delaktighetsgrunderna kunna straffas.

Det är uppenbart, att, med en utsträckning av redarens direkta ansvarighet för fartygs säkerhet och arbetsförhållandena ombord, även hans kriminella ansvar bör i samma mån vidgas. Det har icke heller rätt någon som helst meningsskiljaktighet vare sig inom sjöfartssäkerhetskommittén eller under den senare beredningen av ärendet därom, att det borde stadgas skärpt ansvar för redaren med hänsyn till vad som direkt berör fartygssäkerheten. Men däremot synes man hava förbisett, att samma förhållande borde göra sig gällande i avseende å de nu föreslagna, nya arbetarskyddsbestämmelserna. Ger man dessa ett sådant innehåll, att de medföra förpliktelser även för redaren, bör han ock för deras åsidosättande stå samma ansvar, som annan arbetsgivare.

Kommerskollegium har så till vida velat fylla denna lucka som det föreslagit att stadga straff för överträdelse av särskilt 70 §:ns föreskrifter. Men en dylik bestämmelse torde icke, såsom kollegium föreslagit, hava sin plats i samband med straffstadgandet om företagandet av sjöresa med ett osäkert fartyg, utan bör hellre upptagas under 285 §, vars straffbestämmelser i sitt befintliga skick avser anställande av sjöfolk på visst obehörigt sätt. Det nuvarande innehållet av paragrafen har samtidigt utsträckts till att gälla även redaren, som i lika mån som befälhavaren kan, speciellt där mönstringstväng ej gäller, anställa sjöfolk och i så fall bör, liksom eljest befälhavaren, böta för här nämnd förseelse.

De ansvarsbestämmelser, som i det nya stycket av 285 § svara mot de nya föreskrifterna i 70 §, ansluta sig till innehållet av enahanda bestämmelser i lagen om arbetarskydd.

I 288 § har, enär lagförslaget bibehållit skyldigheten att avgiva sjöförklaring i de fall, som 40 § omförmäler, jämväl bibehållits det straff, 288 § stadgar för befälhavarens underlåtenhet att anmäla sig för sjöförklarings avgivande, samtidigt med att här sammanförts en del nya straffstadganden, vilka anknyta sig till de nya skyldigheter för befälhavaren, vilka enligt förslaget skulle gälla rörande överlämnande av nationalitetshandling till besiktningsmännen enligt 6 § 5 mom. samt avgivande av rapport i fall, som omnämnas i 40 och 87 §§.

288 §.
Straff för
uraktlåten
rapport m. m.

I 289 § har den befälhavarens förseelse, som består däri, att han förhåller sjöman dess lagliga kost, efter den utvidgning, som skett be-

289 §.
Brott mot
45 §.

träffande 45 §, utsträckts till att avse samtliga där stadgade skyldigheter. Dessa äro bestämda så, att de åligga befälhavaren, varför denne även ensam gjorts straffskyldig enligt förevarande lagrum. Skulle särskilt ansvar i berörda avseende anses nödigt för redaren, lär dylikt kunna stadgas i samband med behövlige administrativa föreskrifter.

292 §.
Anträdande
av sjöresa med
osäkert
fartyg m. m.

Genom 292 §:ns stadganden bestämmer sjölagen de förutsättningar, under vilka bristande tillsyn över fartygs säkerhet bestraffas. Bestämmelserna gälla i första hand befälhavaren och anknyta sig till dennes tillsynsplikt enligt 26 §. Vad som bestraffas är närmast anträdande av sjöresa med ett så osäkert fartyg, att befälhavaren bort inse, att resan var förbunden med uppenbar livsfara för dem som voro ombord. Men därjämte straffas befälhavaren för varje åsidosättande av de skyldigheter, vilka enligt 26 § åligga honom, även om förhållandena icke varit sådana som nyss nämnts. Och till *båda* dessa olika grader av bristande tillsyn är fogad den straffskärpningsgrund, att, om skada vållas, straffet må betydligt höjas.

Beträffande nu ifrågavarande förseelser från befälhavarens sida har sjöfartssäkerhetskommittén byggt sitt förslag på den gällande lagstiftningens grund och behållit dess straffsatser. Dess förslag har allenast velat komplettera stadgandet så till vida, att jämväl olämplig barlastning uttryckligen uppräknats såsom en av anledningarna till bristande säkerhet hos fartyget. Därjämte har det ansetts tillräckligt att uppenbar »fara» förelegat för det högre straffets tillämplighet, under det att lagrummet nu förutsätter, att »livsfara» för de ombordvarande uppkommit. Och slutligen har, efter införandet av de förut omförmälda tilläggen i 32 §, jämväl underlätet iakttagande av där berörda åtgärder jämnställts med förseelser mot 26 § ävensom mot 29 § i visst avseende.

Kommerskollegium står i sitt utlåtande på ungefär samma ståndpunkt, men har i sistnämnda avseende med bristande tillsyn enligt 26 § likställt jämväl förseelser mot 70 §:ns stadganden, på sätt tidigare omförmäls ävensom mot 29 § i visst avseende.

Lika med sjöfartssäkerhetskommittén anser jag de sagda ändringarna i fråga om förutsättningarna för lagrummets tillämplighet kunna tillstyrkas, i den mån sådant kan lända till förtydligande av stadgandets innebörd och underlätta en effektiv tillämpning av detsamma. Men därjämte finner jag i likhet med reservanter inom kommittén och andra, som i ärendet yttrat sig, att de bötesmaxima, §:n upptager, äro allt för låga. I fråga om högsta bötesbeloppet för det fall, att befälhavaren gått till sjöss med ett osäkert fartyg, har detta i lagförslaget be-

stämts till 5,000 kronor på grundval av den utredning, som föranlett kommittén att i sitt förslag till lag om tillsyn å fartyg föreslå ett högsta bötesbelopp av 5,000 kronor för överträdande av myndighets förbud mot fartygs nyttjande. Det synes nämligen uppenbart, att om en handling, som *icke* behöver innebära uppenbar fara för de ombordvarande, i form av överträdelse av ett givet förbud straffas med ett visst bötesbelopp, samma handling bör kunna straffas med minst lika stora böter i det fall, att sådan fara, som i 292 § förutsättes, verkligen förelegat och bort av befälhavaren inses. Enligt norsk lag straffas motsvarande förbrytelse med fängelse intill tre år utan att böter ens ingå i straffsatsen.

Om det icke synes vara av förebragtå skäl påkallat att höja det för sistberörda brott stadgade fängelsestraffet till den grad som i norska strafflagen skett, torde med en höjning av böterna dock böra förenas ett höjande av fängelsestraffet till högst ett år. Härvid är att märka, att enligt 293 § i gällande sjölåg befälhavaren kan straffas med intill ett års fängelse, så snart sjöolycka vållats genom hans vårdslöshet eller försummelse i tjänsten. Men det torde icke väl överensstämma med billighet och rättvisa att fästa den övervägande vikt vid själva effekten av en rättsstridig handling eller försummelse, att icke ett groft vårdslösande av de ombordvarandes säkerhet, därav likväl ingen skada eller olycka vållats, skulle kunna straffas lika strängt som en ringa vårdslöshet, vilken medför en större sjöolycka.

Vidare torde det icke kunna bestridas, att affattningen av nu gällande bestämmelser i 292 § är olämplig och onödigt sträng i sådana fall, där ringare skada vållats genom befälhavarens försummelse av sin tillsynsplikt. Att befälhavaren skall vara underkastad straffansvar av ända upp till ett års fängelse för obetydliga fel, varav ringare skada följt, kan näppeligen anses vara billigt.

I stället för denna anordning av straffbestämmelserna avser lagförslaget att såsom straffskärpningsgrund allenast upptaga de fall, att sjöolycka av större omfattning eller svårare art inträffat, det vill säga sådana fall av sjöolycka, vilka enligt sjölagen påkalla statens ingripande genom sjöförhör och vad därav må följa. Därjämte har den befälhavarens förseelse, som enligt gällande sjölåg består i åsidosättande av något av det som stadgas i 26 §, i lagförslaget behandlats med anslutning till de föreslagna nya bestämmelserna i 6 § 1 mom., och har vidare i överensstämmelse med sjöfartssäkerhetskommitténs och kommerskollegii förslag jämväl försummelse av vad i 32 § stadgas ansetts böra straffbeläggas. Där tillämpning av straffskärpningsgrund ifrågakommer, synes denna, i mot-

sats till vad fallet är enligt gällande sjölag, böra medföra strängare straff vid den i 1 mom. av 292 § beskrivna, grövre förbrytelsen än i andra fall.

Huvudstadgandet i 292 § skulle sålunda komma att avse företagande under vissa omständigheter av sjöresa med ett uppenbarligen osäkert fartyg, med höjdt ansvar i det fall att svårare sjöolycka härav uppkommit. Den härför närmast ansvarige skulle alltså vara fartygets befälhavare, men dessutom skulle redaren och vissa andra personer kunna ställas till ansvar utöver vad numera gäller. Enligt kommittéförslaget skulle vem som helst kunna straffas för anstiftan eller annan medverkan till berörda förbrytelse liksom för underlåtenhet att, såvitt det ställt i hans makt, hindra det veterligen osäkra fartyget att gå till sjöss. För sistnämnda, med straffansvar förbundna plikt torde kommittén, av motiven att döma, likväl hava förutsatt någon viss ställning till fartyget, som givit befogenhet att med fartyget taga befattning. Kommerskollegium har i sitt formulerade förslag fyllt denna lucka i affattningen men samtidigt för straff på grund av anstiftan eller delaktighet i befälhavarens förbrytelse uppställt samma fordran på en viss ställning till fartyget hos den i brottet delaktige.

I förevarande lagförslag har med anslutning till kommittéförslaget givits uttryck åt den tanke, att anstiftan och annan delaktighet i befälhavarens förbrytelse, när denna består i anträdandet av resa med ett osäkert fartyg på sätt i 292 § 1 mom. beskrives, skulle kunna straffas efter sjölagens specialbestämmelser, oavsett vem som anstiftat eller eljest medverkat till brottet. Ävenledes har det uppfattats såsom en förpliktelse att om möjligt hindra ett uppenbarligen osäkert fartyg att gå till sjöss, men straff för uraktlåtenhet härutinnan jämlikt ifrågavarande lagrum lär icke med stöd av allmänna rättsgrunder kunna åläggas andra än dem, som rättsligen äga att disponera över fartyget, det vill säga redaren eller annan, som i dennes ställe har befattning med fartyget. Samma ståndpunkt intages i sistberörda hänseende av den norska lagen och i ett nyligen utarbetat finskt lagförslag.

Hvad angår fel eller brist, som inverkar på säkerheten, men som icke föreligger under de i 292 § 1 mom. omnämnda omständigheter, kan missförhållandet bero på redarens rättsstridiga förfarande, och i så fall bör han därför straffas. Enär fartyget står under närmaste, omedelbar uppsikt av befälhavaren, och då denne även enligt lagförslaget skulle äga full rätt och plikt att vidtaga allt som för säkerheten erfordras, jämväl utan redarens föreskrift, har bestämmelsen om redarens ansvar i detta avseende bestämts så, att det skulle inträda, där fel

eller brist i säkerheten berott på redarens positiva åtgörande. Även under fartygs resa kan det tänkas förekomma, att redaren rättsstridigt påverkar befälhavaren i fråga om fartygets skötsel eller förande, och har fördenskull, dels i 292 § insatts straff för sådant förfarande i de avseenden, 32 § upptager, dels ock i 293 § bestämts straff för ett dylikt förfarande av redaren i vissa andra fall.

Som ett sista moment i §:n har från sjöfartssäkerhetskommitténs förslag till lag om tillsyn å fartyg införts särskilt straff för överträdelse av sådant av myndighet meddelat förbud, som i 6 § 3 mom. av lagförslaget omförmäles.

Det nuvarande stadgandet om straff för vållande till sjöolycka på grund av befälhavarens vårdslöshet eller försummelse har i förslaget bibehållits såsom en *tjänsteförsummelse*, dock med väsentliga förändringar och tillägg. Här synes även, liksom vid 292 §, skäl förefinnas att begränsa förutsättningen för lagrummets tillämplighet till sådan sjöolycka, som är av större omfattning eller av svårare art. I nuvarande rättspraxis har det visat sig en benägenhet att gent emot befälhavare och styrman tillämpa 293 § så, att varje, även ett rent nautiskt fel, som vållat sjöolycka, utan avseende å sjöolyckans art och omfattning betraktats såsom »vårdslöshet eller försummelse i tjänsten». Detta förhållande torde åtminstone till en del hava sin förklaring däri, att särskild straffpåföljd icke för närvarande finnes stadgad för förseelse mot sjövägsreglernas föreskrifter. Oavsett frågan, i vad mån förseelse mot de speciella sjövägsreglerna bör bestraffas, lär det emellertid få anses lämpligt att giva 293 § en avfattning, som svarar mot vad lagrummet även i dess nuvarande lydelse närmast torde hava avsett, nämligen att drabba en förseelse av viss grövre art och med svårare följder.

293 §.
Vållande till
sjöolycka.

I 296 § har, såsom ock skett i 306 §, gjorts ett tillägg, motiverat av behovet för kommerskollegium att för sin ämbetsverksamhet äga kännedom om däri omförmäld påföljd.

296 och 306
§§.
Särskilda
rättsförluster.

I 302 § förekommer allenast en redaktionsförändring, påkallad av ändringarna i 87 §.

302 §.

Enligt sjöfartssäkerhetskommitténs förslag till 311 §, som i detta hänseende tillstyrkes av kommerskollegium, hava åtskilliga enligt sjölagen brottsliga handlingar, som nu kunna åtalas av allmän åklagare allenast efter angivelse, hänförts under allmänt åtal. Detta är fallet med

311 §.
Åtal.

förledande till rymning eller visst främjande därav (299 §), övergivande av fartyg i nöd (301 §) samt otillåtet medtagande av farligt gods (307 §), vilka förseelser ansetts innebära sådan fara för säkerheten till sjöss, att de borde vara underkastade allmänt åtal. Två ledamöter av kommittén hava reserverat sig i denna del och yrkat bibehållandet av berörda lagrum i oförändrat skick.

Vad de två sistnämnda handlingarna angår har i lagförslaget deras beivrande ansetts böra tillhöra allmän åklagare utan målsägarens angivelse. Beträffande förledande till och främjande av rymning synes det åter så mycket mindre böra ifrågakomma att i detta samband göra förändring i gällande lag, som man icke under utredningen påyrkat, att själva rymningsbrottet skulle på samma sätt behandlas. Innehållet och rättsverkningarna av arbetsavtalet till sjöss hava icke ansetts äga det sammanhang med sjöfartssäkerheten, att de annat än i vissa avseenden gjorts till föremål för utredning av sjöfartssäkerhetskommittén.

314—321 §§.
Sjöförhör.

I 314—321 §§ förekomma sjölagens bestämmelser rörande proceduren vid sjöförklaring samt vid sådan undersökning, som skall äga rum efter inträffad sjöolycka.

De anmärkningar, som riktats mot vårt nuvarande undersökningsförfarande, gälla huvudsakligen: den bristande kontrollen över att undersökning, när den behöves, verkligen kommer till stånd; det ofullständiga och olämpliga bestämmandet av de händelser, som påkalla en noggrann undersökning; bristande insikter hos rättens sakkunniga biträden vid undersökningens hållande; saknad av effektivitet i övrigt i själva utredningen.

Den bristande kontrollen över att undersökning verkställles torde i första hand bero på det av sjöfartssäkerhetskommittén anmärkta förhållandet, att sjöförklaring, med vars avgivande undersökningen är förbunden, ofta nog icke kommer till stånd. Avgives emellertid sjöförklaring, är den icke sällan, just med hänsyn till dess betydelse såsom bevismedel för eller mot befälhavaren, så avfattad, att rätten har svårt att av dess innehåll bedöma, huruvida omständigheterna i saken påkalla en undersökning, vilket det helt och hållet ankommer på rätten att avgöra. I fall behovet härav förbisetts av rätten, företages sålunda icke någon undersökning, varav ofta blir följden, att kommerskollegium, som ju även har befogenhet att föranstalta härom, icke genom protokoll från rätten eller på annat tillförlitligt sätt erhåller kännedom om vad som inträffat. För att råda bot härpå föreslås, att, med anslutning till sjöfartssäkerhetskommitténs förslag såsom förut omförmäls, stadga skyldighet för befälhavaren att vid straffpåföljd avgiva rapport till kommers-

kollegium respektive konsul, så att, därest ej undersökning kommer till stånd i samband med sjöförklaring, vederbörande myndighet därigenom blir satt i tillfälle att övervaka, att undersökning, i förslaget kallad *sjöförhör*, därefter företages.

En annan brist i lagen förefinnes däri, att 317 §:ns beskrivning på de slag av olyckor, som påkalla en mera ingående undersökning, är otillfredsställande. Så skall nu en obetydlig grundstötning, därvid en aldrig så obetydlig del av lasten kastats, samt en med minsta skada förbunden kollision följas av den grundliga undersökning, som omtalas i 317 §, varemot svårare eldsolycka, explosion och olyckshändelse, varav svår kroppsskada följt, alldeles undandragits från utredning, därest ej fartyget samtidigt förolyckats eller övergivits.

I överensstämmelse med vad som från kommittén föreslagits och av kommerskollegium tillstyrkts åsyftar lagförslaget att, med ändring härutinnan, giva bestämmelser om vad som här förstås med sjöolycka av större omfattning eller av svårare art samt allenast för sådant fall påfordra sjöförhör. Därjämte föreslås, att utredning genom sjöförhör må verkställas i vissa förekommande fall av olycka eller sjukdom ombord, även om dessa händelser icke kunna betecknas såsom sjöolycka.

Anmärkningarna mot själva utredningens effektivitet gälla först de sakkunniga, som skola biträda rätten vid undersökningen, och arten av deras verksamhet samt äro av beskaffenhet att i lika mån drabba proceduren vid upptagandet av sjöförklaring, varför anmärkta brister jämväl i sistberörda hänseende måste avhjälpas, om säkerhet skall vinnas för att sjöförhör i samband med sjöförklaringen verkligen må komma till stånd. Det har sålunda påvisats, att de som biträda rätten stundom icke äro verkligt sakkunniga. Men även om de äro det, få de knappast tillfälle att bruka sin sakkunskap, enär de icke på förhand äga kännedom om ärendet och därför under dess handläggning icke kunna öva inflytande på utredningen. För att på de nuvarande bestämmelsernas grund söka avhjälpa dessa missförhållanden avser lagförslaget att stadga:

att minst en av de sakkunniga skall hava tjänstgjort som befälhavare på handelsfartyg;

att förslag till val av sakkunniga skall årligen upprättas av handels- och sjöfartsnämnden i staden eller, där sådan nämnd ej finnes, av stadsfullmäktige;

samt att de sakkunniga skola beredas möjlighet och hava skyldighet att före rättens sammanträde taga del av handlingarna, lämna rättens ordförande en skriftlig framställning av saken från teknisk synpunkt

ävensom muntligen vid sammanträdet giva honom nödiga upplysningar och genom honom framställa frågor till parter och inkallade personer.

Beträffande det ovannämnda förslaget till sakkunniga utgår dock icke lagförslaget från sjöfartssäkerhetskommitténs mening, att rätten skulle vara bunden härav, då det fåtal kandidater, som ett sådant förslag kan uppställa, synts skola alltför mycket binda rätten vid dess val.

Slutligen vill lagförslaget göra det möjligt att vid upptagande av sjöförklaring och sjöförhör föra en starkare processledning från rättsens ordförandes sida än nu är fallet och att införskaffa ett större och mera tillförlitligt material. Säsom förhållandena nu äro, beror utredningen till väsentlig del av vilka personer befälhavaren medtager för att lämna upplysningar. Detta synes böra ändras därefter, att rätten erhåller processuella tvångsmedel till sitt förfogande för att få personer hörda och utredningsmaterial införskaffat. Böter och viten synas böra i sådant avseende komma till användning, samt stadgande därom i nu berörda sammanhang givas (kommittén har däremot inryckt dylika bestämmelser i 288 §). Vad särskilt angår sjöförhör skulle rätten dessutom enligt lagförslaget uttryckligen berättigas att, på sätt den finner för gott att bestämma, anställa syn å fartyget eller å för utredningen behöfliga föremål. Protokoll över förhöret skulle efter utredningens avslutande insändas till kommerskollegium. Motsvarande bestämmelser föreslås i tillämpliga delar gälla sjöförhör å utrikes ort.

Genom en dylik anordning torde det bliva möjligt för kommerskollegium, åklagare och tillsynsmän att inom respektive områden övervaka fartygen med hänsyn till deras säkerhet samt vidtaga de åtgärder, vilka må i det speciella fallet finnas påkallade. Vad särskilt angår eventuellt åtal, skulle det dock, därest en särskild sjöåklagare för riket inrättas i enlighet med sjöfartssäkerhetskommitténs förslag, allenast lända till förvecklingar att, säsom kommittén föreslagit, i 318 § stadga skyldighet för rätten att *kalla* »vederbörande allmänna åklagare». Det bör vara tillräckligt att om blivande sjöförhör underrätta denne, och bestämmelse härom torde lämpligen ingå bland övriga föreskrifter om vissa personers inkallande eller underrättande, till följd varav den nuvarande 318 § kan ur lagen utgå.

Då tiden för lagens trädande i kraft enligt lagförslaget bestämts till den 1 januari 1914, har det i allmänhet ansetts obehöfligt att däri införa några övergångsbestämmelser, ehuru på sätt förut anmärkts, dylika bestämmelser i olika hänseenden lära bliva av nöden i de tilltänkta administrativa föreskrifterna. Stadgandet om förbud mot minderårigs användande i skeppstjänst har likväl, på sätt skett i lagen om arbetar-

skydd, icke gjorts tillämpligt beträffande minderårig, som vid tiden för lagens i kraftträdande användes i dylikt arbete».

Föredraganden uppläste härefter det omförmälda förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar, samt hemställde, att lagrådets utlåtande över förslaget måtte, för det ändamål § 87 regeringsformen omförmäler, genom utdrag av protokollet inhämtas.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställan täcktes Hans Maj:t Konungen lämna bifall.

Ur protokollet:

Hjalmar Nyman.

Bilaga.

Förslag

till

Lag

om ändring i vissa delar av sjölagen.

Häri genom förordnas, med upphävande av 318 § sjölagen, dels att överskriften till tolfte kapitlet sjölagen skall erhålla lydelsen »ansvarsbestämmelser», dels att 6, 26, 32, 35, 37, 40, 43—45, 52, 70, 71, 80, 87, 90, 96, 108, 285, 288, 289, 292, 293, 296, 302, 306, 311, 314—317, 319—321 samt 323 §§ samma lag skola erhålla följande ändrade lydelse:

6 §.

1 mom. Fartyg skall, när det till sjöfart nyttjas, vara i sjövärdigt skick, behörigen utrustat samt försett med nödiga anordningar till de ombordvarandes skydd mot olycksfall och ohälsa.

Vid arbetes utförande skola fartygs inrättningar och redskap erbjuda tillräcklig säkerhet till förekommande av olycksfall och ohälsa.

Bostäder ombord å fartyg skola vara tillräckliga och lämpliga.

Då fartyg till sjöfart nyttjas, skall det vara bemannat på ett be-tryggande sätt; och må i intet fall för resa, som under vanliga för-hållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste uppdelas på skift, fartyget hava mindre däcksbesättning än som jämte befälet är i vardera av två vakter till-räcklig för skeppstjänsten å däck, medan fartyget är i gång, ej heller, om det är maskindrivet, mindre maskinbesättning än som jämte be-fälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång.

För resa skall fartyg vara så lastat eller barlastat, att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras. Till utvisande av fartygs minsta

tillåtna fribord skall visst lastmärke finnas anbragt å fartyg, som nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande i fart till eller från andra orter utom riket, än de vid Östersjön belägna samt orter i Danmark och Norge på denna sidan om Skagen och Lindesnäs. Vad nu sagts om anbringande av visst lastmärke, skall ej gälla i fråga om utländska fartyg, med mindre Konungen det förordnar.

Närmare föreskrifter om vad i förenämnda avseenden skall iakttagas, så ock särskilda bestämmelser rörande passagerar- och utvandrarfartyg, utfärdas av Konungen. I vilken mån dylika föreskrifter och bestämmelser må hava tillämpning å utländska fartyg, ankommer på Konungen att bestämma.

2 mom. Fartyg är i de avseenden, varom sägs i 1 mom., underkastat tillsyn av särskilda tillsynsmyndigheter i enlighet med vad Konungen förordnar.

3 mom. Förefinnes i avseende, varom sägs i 1 mom., fel eller brist av sådan beskaffenhet, att nyttjande av fartyget eller av dess inrättningar eller redskap är förenat med uppenbar fara för fartyg eller gods eller för ombordvarandes liv eller hälsa, äger vederbörande tillsynsmyndighet i erforderlig utsträckning förbjuda nyttjandet, intill dess missförhållandet blivit undanröjt.

4 mom. Där myndighet, som utfärdat förbud, varom i 3 mom. förmäles, finnes hava saknat tillräcklig anledning till förbudets utfärdande, vare kronan skyldig ersätta den kostnad, skada och förlust, som genom förbudet vållats redare eller annan. Talan om sådan ersättning skall genom stämning anhängiggöras inom två år från den dag, då förbudet meddelades, eller vare talan mot kronan förfallen. Vad kronan nödgats utgiva, söke kronan åter av den felande i mån av befogenhet.

5 mom. Fartyg, som lidit skada, skall anses icke vara iståndsättligt ej allenast när iståndsättning är omöjlig eller, där iståndsättningen måste äga rum å annan ort, fartyget icke kan föras dit, utan jämväl i det fall, att fartyget icke är värt att iståndsättas. Uppstår fråga, huruvida fartyg efter timad skada bör anses vara iståndsättligt eller icke, skall yttrande därom avgivas av besiktningsmän, utsedda på sätt 41 § bestämmer. Innan sådant yttrande avgives, skall, när besiktning sker inom riket, den nationalitetshandling eller det i 4 § omförmälda hemortsbevis, varmed fartyget må vara försett, avlämnas till besiktningsmännen; och åligge det dem, därest fartyget förklaras icke vara iståndsättligt, att ofördröjligen till kommerskollegium insända avskrift av det avgivna yttrandet jämte handling som nyss nämnts ävensom handling, utvisande, att de äro behörigen utsedda.

26 §.

Befälhavaren skall, innan resa anträdes, tillse, att fartyget är i samtliga de avseenden, som i 6 § 1 mom. omförmälas, i behörigt skick för resan.

Därvid skall han särskilt tillse, att fartyget är tillräckligen försett med proviant, vatten och läkemedel samt, där fartyget är maskindrivet, med bränsle eller vad eljest till maskinkraftens frambringande erfordras och med övriga för maskinens drift nödiga ämnen, ävensom att nödiga signalapparater, bärgnings- och eldsläckningsredskap, sjökort, seglingsbeskrivningar, fyrlistor, nautiska tabellverk samt nautiska publikationer och instrument finnas ombord.

Befälhavaren åligger jämväl att tillse: att ej större last intages, än fartyget kan bekvämligen bära och rymma; att fartyget är vederbörligen försett med lastmärke, där sådant är föreskrivet, och att fartyget i intet fall lastas djupare än som angives genom det lastmärke, som må vara tillämpligt; att gods, som inlastas, behörigen stuvvas; att fartyget är försett med allt vad till lastens betryggande erfordras, såsom garnering, stöttor, underlag, skott och surrningar, samt att skeppsluckorna behörigen tillslutas och skalkas. Kan däckslast lämpligen föras, skall den vara försedd med nödiga stöttor och, där så erfordras, med mantäta vandringsrelingar. Den må icke belamra båtar eller andra bärgningsredskap, styrledningar, nedgångskappar, vattenportar, förhållningsvinschar eller ankarspel eller vara så anbragt, att den väsentligen försvårar fartygets manövrering. Den må icke vara större, än att fartyget vid avgång från hamn ligger utan slagsida, orsakad av däckslastens övervikt, och icke heller skäligen kan antagas bliva rankt under resan.

Har fartyget barlast, skall befälhavaren tillse, det barlasten är lämplig och tillräcklig samt så anbragt, att den icke må förskjuta sig under resan.

Befälhavaren skall ock tillse: att fartyget i lastrum och där det eljest må vara behöfligt tätas så, att last- eller barlast icke kan oklara befintliga länsanordningar; att, där fartyget för last av spannmål eller annan last, som har benägenhet att förskjuta sig, det förses med säkra skott eller andra anordningar till förekommande av lastens förskjutning; samt att, om fartyget för last, som i annat avseende kan medföra fara för fartyg eller gods eller för ombordvarandes liv eller hälsa, behöfliga försiktighetsåtgärder vidtagas.

Vid utövningen av den tillsyn, som ovan sägs, skall befälhavaren iakttaga de närmare föreskrifter, vilka med stöd av 6 § 1 mom. må vara meddelade.

32 §.

Befälhavaren skall jämväl under resa göra vad i hans makt står för att hålla fartyget i sjövärdigt skick.

Honom åligge att tillse: att vaktmanskap finnes å däck; att, när fartyget icke ligger förtöjt i hamn eller eljest å säker ankarplats, sjöväkt hålles; att behörig utkik hålles; att icke såsom utkiksman eller såsom rorsman nyttjas den, som saknar normalt färgsinne; att behörigt vaktbefäl ständigt för kommandot ombord; att båtar och andra bärgningsredskap, eldsläckningsanordningar, lod och lodapparater äro klara till omedelbart bruk; att nödiga ortbestämningar och deviationsbestämningar företagas; samt att lodning verkställes, då sådan av förhållandena påkallas, särskildt i tjocka.

Har fartyget grundstött eller har eljest någon händelse inträffat, varav skada kan antagas hava uppstått, åligge befälhavaren att, så snart undersökning kan äga rum, därom foga anstalt.

35 §.

Å alla sådana segelfartyg och sjögående pråmar, vilka äga en dräktighet av femtio ton eller därutöver, så ock å alla maskindrivna fartyg skall, när de avgå till eller från andra orter utom riket, än de vid Östersjön belägna samt orter i Danmark och Norge på denna sidan om Skagen och Lindesnäs, föras skeppsdagbok; å maskindrivna fartyg skall dessutom, såsom bihang till skeppsdagboken, föras särskild maskindagbok.

Vad i denna lag stadgas om dagbok gäller uti tillämpliga delar jämväl maskindagboken.

Skepps- och maskindagböckerna, vilka upprättas efter av Konungen fastställda formulär, tillhandahållas av sjömanshusen i riket.

37 §.

I skeppsdagboken böra noggranna uppgifter införas om allt, som under resan förefaller och varom kännedom kan vara till nytta för redare, lastägare, försäkringsgivare eller annan, vars rätt kan vara beroende av resans utgång. Däri bör sålunda antecknas:

1) när besättningen inträder i tjänst och därifrån avgår samt bemanningen vid avgång från hamn; när proviant och vatten tagas ombord samt vattenförrådets mängd vid avgång från hamn; när lastning eller lossning börjar och slutar, eller arbetet avbrytes, samt huru mycket för

varje dag inlastas eller lossas; när barlast intages, dennas beskaffenhet och ungefärliga vikt samt huru den är anbragt, ävensom de anordningar, som vidtagits för att hindra dess förskjutning; om och i vilken utsträckning främmande arbetsbiträde användes; fartygets djupgående för och akter samt fribord, då det lämnar hamn, så ock i allmänhet det skick, vari fartyget och dess redskap befinnas; lastens ungefärliga rymd eller vikt och förläggning samt dess beskaffenhet och tillstånd, ävensom när däckslast intages, dennas mängd samt höjd och fördelning å däcken; huruvida fartyget vid avgång från hamn eller under resan har slagsida, vilket i sådant fall skall i grader, styrbord eller babord, tillika med anledningen, antecknas minst en gång dagligen; kompassernas justering och därvid befunna deviation samt dag för dag utförda deviationsbestämningar; när fartyget avgår från och ankommer till eller förflyttas inom hamn, med angivande av huruvida och i vilken utsträckning främmande hjälp därvid användes; vind och väderlek, barometerstånd, strömsättning, kurser, fart, segelföring och tillryggalagd väglängd; lyktföring med angivna tider; lodningar, päjlingar och observationer samt de för varje dygn gjorda ortbestämningar, allt med noggrannt angivande av tid; den ortstid, efter vilken tiden ombord under dygnet räknas; när och var lots tages ombord och lämnar fartyget; när och på vilken plats utkiksmän är tillsatt; huru ofta pumpning äger rum, huru länge varje gång därmed fortsättes och vilken arbetsstyrka därvid användes samt vilken vattenhöjd iakttages vid pumparna ävensom i pikar, lastrum och tankar; när kölrent göres; reparationer och underhållsarbeten, utförligt angivna; besiktningar; när övning företages med bärgningsredskapen och vari sådan övning består;

2) när skeppsråd hålles, de därvid yttrade meningar och de beslut, befälhavaren fattar; börande de, vilka med befälhavaren deltagit i skeppsrådet, med sin underskrift bestyrka anteckningens riktighet;

3) när någon av skeppsfolket eller någon i skeppsarbete eller såsom passagerare ombordvarande skadas, insjuknar eller dör, börande, då någon skadas, omständigheterna därvid utförligt angivas; när någon av besättningen rymmer; när och av vilken anledning befälhavaren finner nödvändigt att föreskriva sådan nedsättning eller omväxling i besättningens kost, som i 45 § sägs; när någon begår brott eller gör sig skyldig till fel eller försummelse i tjänsten, samt vad vid förhör, som med anledning härav hålles, förekommer;

4) när ofall träffar fartyg eller last, under angivande tillika av anledningen till olyckan, därmed sammanhängande omständigheter samt den åtgärd, som vidtages.

I maskindagboken skall uppgivas förrådet vid fartygets avgång från

hamn av bränsle eller vad eljest för maskinkraftens frambringande erfordras ävensom av övriga för maskinens drift nödiga ämnen, förbrukningen för varje dygn av samtliga dessa ämnen samt eljest allt, som rör maskinens gång och skötsel. Anteckningar skola där särskilt göras om maskinens slagantal per minut, om länsrörs och ventilers beskaffenhet, om tankars fyllning och länsning, om pumpning med maskinpumpar av fartyget, dess pikar, lastrum, tankar och övriga rum, om maskinmanöver och tiden härför; när ofall träffar maskineri eller annan ledning än styrledning, omständigheterna därvid samt den åtgärd, som med anledning därav vidtages; när kölrent göres inom maskin- och pannrum; besiktningar å maskineri jämte beskrivning av underhålls- och reparationsarbeten.

Vid angivande av tid i maskindagboken skall följas samma ortstid, som användes i skeppsdagboken.

40 §.

Inträffar, medan fartyg till sjöfart nyttjas, någon händelse, som vållar skada å fartyg eller last eller som skäligen kan antagas hava sådan skada till följd, eller har genom olyckshändelse någon av besättningen eller någon ombordvarande person ljugit döden eller lidit svårare kroppsskada, eller har till följd av sammanstötning med annat fartyg eller annat föremål å detta timat sådan skada eller olycka, som nyss är sagd, eller har någon av besättningen begått självmord, eller har ombord yppats ett flertal fall av smittosam sjukdom eller något fall av skörbjugg, beri-beri eller förgiftning, åligger det befälhavaren dels att inom riket till kommerskollegium eller utom riket till närmast varande svenske konsul ofördröjligen avgiva skriftlig rapport om händelsen, dels ock att, så snart ske kan, angående händelsen avgiva sjöförklaring.

I rapporten, som upprättas enligt ett av kommerskollegium fastställt formulär, vartill blankett av sjömanshus och av svensk konsul tillhålls, skall lämnas en utförlig framställning av den timade händelsen och av vad som kan tjäna till ledning för bedömandet av orsakerna därtill. Finnes å fartyget förd dagbok i behåll, skall rapporten innehålla fullständig avskrift av vad däri angående händelsen antecknats.

Inom riket avgives sjöförklaring inför rådstuvurätt i stapelstad; och skall befälhavaren hos rättens ordförande anmäla sig till förklaringsavgivande. Sådan anmälan skall göras skriftligen med uppgift å hela besättningen och de personer, vilka antagas kunna lämna upplysning i saken, ävensom, såvitt ske kan, å de personer, vilka saken kan angå eller deras ombud, samt vara åtföljd av avskrift av den ovannämnda rapporten.

Å utrikes ort avgives sjöförklaringen inför den myndighet, som därstädes är behörig att upptaga sådan, eller ock, efter anmälan, i den ordning, som ovan sagts, inför svensk konsul; åliggande det i varje fall befälhavaren att för svenske konsuln å orten, eller, om där icke finnes sådan tjänsteman, för den svenske konsul, som under resan först anträffas, uppvisa dagboken och å densamma taga konsulns intyg om uppvisandet.

43 §.

Råkar fartyg i sjönöd, vare befälhavaren pliktig att göra allt vad i hans makt står för dess bevarande och de ombordvarandes räddning samt må icke övergiva fartyget, så länge hopp om dess räddning finnes. Är räddning omöjlig och faran så hotande, att han nödgas övergiva fartyget, åligge honom att i synnerhet sörja för dagbokens och skeppshandlingarnas bevarande ävensom att draga försorg om bärgning av fartyg och gods och att därtill söka anskaffa nödigt biträde.

Åger bärgning rum, har befälhavaren att leda bärgningsarbetet, där icke sådant genom ortens lag är honom förbjudet eller genom avtal om bärgningen förhindras. Över allt, som bärgas, så ock över antalet av manskap, som vid bärgningen och vid godsets forsling till upplagsställe medverkar, samt det därvid utförda arbete före befälhavaren, själv eller genom styrmannen, noggranna anteckningar; vare och skyldig att granska och genom sin påskrift till riktigheten bestyrka alla för bärgningen avgivna kostnadsräkningar.

Befälhavaren låte, så snart ske kan, anordna besiktning, i den ordning 41 § bestämmer, av fartyget och av det bärgade godset och sörje för att detta sättas under lämplig vård.

44 §.

Befälhavaren skall behandla sina underordnade så, som en god husfader anstår, och vid anordnande av det arbete, som erfordras, taga hänsyn, så vitt ske kan, till envars ställning i tjänsten samt tillse, att besättningen beredes tillfälle till nödig sömn och vila. Kroppslig åga må han ej tilldela någon.

Å frivakter samt å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar må befälhavaren icke ålägga besättningen arbete, som kan tåla uppskov. Han låte sig angeläget vara, att bön och gudstjänst ombord icke försummas.

45 §.

1 mom. Befälhavaren skall tillse, att besättningen erhåller god och tillräcklig kost i enlighet med den för besättningar å svenska handelsfartyg fastställda spisordning. Finner befälhavaren under resa nödvändigt att nedsätta kosten, äge han rätt därtill; dock skall besättningen därför undfå skälig ersättning, vilken i händelse av tvist bestämmes av skiljemän. Befälhavaren äge jämväl att med avseende på klimat och hälsoförhållanden föreskriva lämplig omväxling i kosten. Dock må besättningens rätt därigenom icke inskränkas.

Äger utvikt av proviant rum, må befälhavaren ej förvägra besättningen att kontrollera utvikten.

Befälhavaren må icke övertaga besättningens kosthåll på entreprenad.

2 mom. Befälhavaren skall tillse, att de bostäder ombord å fartyget, vilka äro avsedda för därå anställda personer, hållas i behörigt skick.

52 §.

Befälhavaren skall under resans fortgång giva redaren underrättelse om de åtgärder av vikt, som befälhavaren vidtagit eller anser erforderliga för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet, om resans förlopp, därunder slutna avtal och ingångna förbindelser samt angående allt, varom kännedom eljest kan vara till nytta för redaren. Innan åtgärder av vikt vidtagas, bör han, där omständigheterna det medgiva, inhämta föreskrift av redaren själv eller det ombud, denne anvisat. Erfordras penningar för fartygets behov och kan icke redarens föreskrift avvaktas, åligge befälhavaren att till medlens anskaffande anlita den utväg, som för redaren är förenad med minsta uppoffring; ej må han utan i yttersta nödfall föryttra något av lasten.

Varder fartyget å utländsk ort taget i mät eller för gäld belagt med kvarstad, och finnes av skeppshandlingarna, att fartyget är för gäld intecknat, åligge befälhavaren att ofördröjligen om utmätningen eller kvarstaden underrätta inteckningshavaren, där denne är för honom känd.

Huruledes bevis om inteckningsåtgärd må biläggas skeppshandlingarna, därom förordnar Konungen.

70 §.

Såsom sjöman må ej här i riket anställas annan än den, som, enligt vad genom intyg från legitimerad läkare utvisas, icke är behäftad med sådant

fel på hörsel eller synförmåga eller eljest sjukdom lyte eller skada, som gör honom oduglig att sköta den tjänst, anställningen avser, eller med smittosam venerisk sjukdom eller med annan sjukdom, som medför fara för den övriga besättningen.

Minderårig under fjorton år må ej i skeppstjänst anställas, ej heller må i eldartjänst användas den, som icke uppnått sexton års ålder.

När sjöman förhyres, bör, om han är inskriven vid sjömanshus, den vid inskrivningen honom tilldelade sjöfartsbok överlämnas till befälhavaren, vilken äger förvara densamma, till dess sjömannen lämnar tjänsten.

71 §.

Envar av besättningen skall, sedan han blivit förhyrd, av befälhavaren förses med motbok, däri införes uppgift å den resa eller den tid, för vilken sjömannen blivit förhyrd, hans blivande befattning ombord samt den hyra och den övertidsersättning, som betingats; är hyran bestämd till visst belopp för resa, skall i motboken anmärkas, huru lång tid antages åtgå till resan, och skall denna anteckning lända till efterrättelse vid beräkning av hyra i de fall, då sådan, jämlikt de här nedan givna bestämmelser, bör beräknas för viss tid.

I motboken skola antecknas förskott, som vid förhyrningen lämnas sjömannen, de fordringar å övertidsersättning, som må uppkomma, samt de avbetalningar å hyra och sådan fordran, vilka under resan äga rum.

80 §.

Maskinisten åligger särskilt att hava tillsyn å fartygets samtliga ångpannor och maskiner, å fartygsskrovet inom maskin- och pannrum med därtill hörande fasta kolboxar och tunnlar, ävensom å läns-, belysnings- och andra ledningar ombord med undantag av styrledning, samt att ansvara för deras behöriga drift och skötsel, varjämte på honom ankomme att efter befälhavarens föreskrift anskaffa den för sådant ändamål erforderliga personal. Han skall ock utöva uppsikt över maskinpersonalen och hålla tillsyn över de för denna personal avsedda bostäder.

Han före maskindagboken under befälhavarens tillsyn och vare ansvarig för dess riktighet.

När inom del av fartyget, som står under maskinistens tillsyn, ofall inträffar eller fel förmärkes, underrättar han därom ofördröjligen befälhavaren.

Rekvisition av bränsle och andra för maskinens drift nödiga ämnen skall han, efter befälhavarens föreskrift, i god tid före resans början avlämna till denne.

87 §.

Är fartyget icke i sjövärdigt skick för den resa, som därmed skall företagas, eller är det så bristfälligt utrustat eller så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att lifsfara för de ombordvarande kan antagas därigenom uppkomma under resan, eller äro skeppsfolkets bostäder vid resans början uppenbart hälsofarliga, och underlåter befälhavaren att vidtaga de åtgärder, som erfordras för undanröjande av förefintliga fel och brister, äge besättningen rätt att erhålla entledigande.

Gör mer än halva antalet av besättningen hos befälhavaren framställning om att, för utrönande av något eller några av de här ovan omförmälda förhållanden, syn måtte företagas, åligge det befälhavaren att anhålla om förrättande av syn, inom riket hos vederbörande tillsynsmyndighet och utom riket hos svensk konsul. Finnes å utrikes ort, där fartyget befinner sig, icke svensk konsul, må ansökning om syn ske hos närmast varande svenske konsul, eller låte befälhavaren syn verkställas av två ojäviga, sakkunniga män, vilka befälhavaren själv tillkallar.

Göres hos befälhavaren framställning om syn först efter det lastning påbörjats och måste last lossas för att synen skall kunna äga rum, är befälhavaren icke pliktig att efterkomma framställningen, med mindre styrman eller maskinist å fartyget deltagar däri.

Efterkommer befälhavaren icke framställningen, äge sjöman rätt att bliva entledigad samt att erhålla hyra och reseersättning som i 86 § sägs.

Där syn enligt denna § hållits utom riket, skall rapport därom ofördröjligen insändas till kommerskollegium, av vederbörande konsul, om sådan tjänsteman haft befattning med synen, men eljest av befälhavaren.

90 §.

Bliver sjöman sjuk eller skadad, skall befälhavaren åt honom bereda nödig vård ombord eller i land; är han till följd av sjukdomen eller skadan för längre tid satt ur stånd att fullgöra sin tjänst eller finnes han behäftad med smittosam venerisk sjukdom eller med annan sjukdom, som medför fara för den övriga besättningen, äge befälhavaren entlediga honom ur tjänsten. Nödgas befälhavare kvarlämna sjuk eller

skadad sjöman å utländsk ort, skall han överlämna honom till svensk konsul eller, om sådan tjänsteman där icke finnes, annorledes sörja för att han erhåller lämplig vård.

Avskedas sjöman till följd av skada eller sjukdom, som han genom eget grovt vållande ådragit sig eller därför att han funnits behäftad med smittosam venerisk sjukdom, njute han ej hyra för längre tid, än han förrättat sin tjänst, och kostnaden för hans skötsel och vård må avkortas på hans innestående hyra. Entledigas han icke, njute han ej hyra för den tid, han är ur stånd att förrätta sin tjänst, och ersätte kostnaden för skötsel och vård.

Sjöman, som eljest, medan han är i tjänst, varder sjuk eller skadad, njute full hyra ävensom sjukvård på redarens bekostnad så länge han är kvar i tjänsten; varder han entledigad, erhålle han hyra till dess han avmönstras eller, om avmönstring icke äger rum, till den dag, då fartyget går vidare, ävensom sjukvård på redarens bekostnad under fyra veckor, räknade från den dag, då hans rätt till hyra upphörde.

Har befälhavare å ort, där svensk konsul ej finnes, nödgats för svensk sjömans sjukvård göra utgift, som, enligt vad ovan är sagt, icke ålegat redaren, eller förskjuta mer, än denne ålegat; äge redaren därför undfå ersättning av allmänna medel.

96 §.

Därest i hamn sjömans arbetstid, med undantag för arbete i nöd eller efter sjöskada, som träffat fartyget, eller för dess förtöjning eller säkerhet i övrigt, överstiger tio timmar om dygnet samt inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han åtnjuta särskild ersättning för det på övertid utförda arbetet, vilken ersättning icke må sättas lägre per timme än att den utgör: för däck- och maskinbefäl en halv procent av månads- hyran samt för envar av den övriga besättningen 0,8 procent av medeltalet, såvitt angår däcksbesättningen, av dess samtliga månadshyror, samt, såvitt angår maskinbesättningen, av dennas samtliga månadshyror.

Finner befälhavare i trängande fall nödigt att å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar ålägga besättningen att i hamn utföra arbete, som icke, enligt vad ovan sägs, berör fartygets säkerhet, erhålle envar, som deltagar i arbetet, likaledes ersättning efter ovan angivna grunder.

Gör sjöman i hamn nattvakt, utan motsvarande fritid om dagen, vare lag samma.

Vad ovan är stadgat skall ej äga tillämpning å fiskefartyg.

108 §.

De å fartyget anställda personer, vilka ej höra till den egentliga besättningen, vare skyldiga att hörsamma befälhavarens föreskrifter med avseende på ordning och skick ombord ävensom att förrätta det arbete, befälhavaren för fartygets säkerhet finner nödigt att ålägga dem. Äro de antagna av redaren eller befälhavaren, tillkomme dem samma rättigheter som besättningen; dock skola bestämmelserna i 96 § beträffande övertidsersättning icke å sådana personer äga tillämpning.

Vad i 81, 101 och 102 §§ är stadgat med avseende å besättningen skall ock lända till efterrättelse med avseende å övriga ombord anställda personer.

285 §.

Anställer eller använder redare eller befälhavare sjöman i strid mot bestämmelserna i 70 §, vare straffet böter från och med tio till och med femhundra kronor. Har anställande eller användande av minderårig skett med hans faders eller målsmans vetskap och vilja, vare jämväl fadern eller målsmannen förfallen till böter, högst tjugu kronor.

Anställer redare eller befälhavare sjöman för tid, under vilken denne veterligen är förbunden att tjäna å annat fartyg, straffes med böter, högst tvåhundra kronor.

288 §.

För underlåtenhet att i fall, som i 6 § 5 mom. omförmåles, till besiktningsmän överlämna fartygs nationalitetshandling eller hemortsbevis, straffes den, som innehar handlingen eller äger däröver förfoga, med böter.

Försummar befälhavare att, när händelse inträffat av sådan beskaffenhet, som i 40 § sägs, därom avgiva rapport eller att anmäla sig för sjöförklaring på sätt i samma § stadgas, dömes till böter.

Befälhavare, som underlåter fullgöra honom enligt 87 § sista stycket åliggande skyldighet i fråga om däri omförmäld rapport, straffes med böter, högst tvåhundra kronor.

289 §.

Missbrukar befälhavare den i 101 § honom medgivna tvångsrätt, eller tilldelar han sjöman bestraffning utan laga skäl eller utan iakttä-

gande av den ordning, som i 103 § är föreskriven, eller ålägger han strängare straff, än 102 § föranleder, eller missbrukar han den rätt att taga sjöman eller passagerare i förvar, som i 47 § omförmäles, eller åsidosätter han något av vad i 45 § är stadgat rörande hans befattning med besättningens kost och bostäder ombord å fartyget, eller behandlar han sjöman med onödig hårdhet; straffes med böter, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

292 §.

1 mom. Har befälhavare, utan att nödtvång därtill föranlett, gått till sjöss med fartyg, som haft sådana brister till skrov, maskin eller utrustning eller som varit så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att han bort inse, att resan var förbunden med uppenbar fara för dem, som voro ombord, straffes med fängelse i högst ett år eller böter från och med etthundra till och med femtusen kronor.

Lika med befälhavare straffes redare eller annan, där han uppsåtligt förlett befälhavaren till sådan förbrytelse eller med råd eller dåd densamma främjat, så ock redare eller annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, där han med vetskap om sådana brister eller fel, som ovan omförmälas, underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra fartyget att gå till sjöss.

2 mom. Föreligger annorledes än i 1 mom. är sagdt å fartyg, när det till sjöfart nyttjas, fel eller brist i avseende, varom i 6 § 1 mom. förmäles, och har befälhavaren härutinnan åsidosatt den tillsynsplikt, som enligt 26 § åligger honom, eller har han uraktlåtit att iakttaga något av vad enligt 32 § är honom ålagt, straffes med böter till och med ett tusen kronor.

Till enahanda straff dömes redare eller annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, där fel eller brist, varom nyss sagts, berott på hans åtgärd, eller något av vad enligt 32 § skall iakttagas blivit på grund av hans åtgärd åsidosatt.

3 mom. Vållas genom åtgärd eller försummelse, som ovan sagts, sjöolycka av större omfattning eller svårare art, må i fall, varom i 1 mom. förmäles, till fängelse i högst två år, samt i det i 2 mom. omförmälda fall till fängelse i högst ett år dömas, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

4 mom. Överträder redare, befälhavare eller annan förbud, varom sägs i 6 § 3 mom., straffes med böter från och med etthundra till och med femtusen kronor.

293 §.

Är befälhavare genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten, på annat sätt än i 292 § sägs, vållande till sjöolycka av större omfattning eller svårare art, straffes med böter eller med fängelse i högst ett år, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Lag samma vare, om redare eller annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, i annat avseende än i 292 § sägs vidtagit sådan åtgärd beträffande fartygets skötsel eller förande, att därav vållats sjöolycka, som nyss sagts.

296 §.

Befälhavare, som så förbrutit sig, som i 287, 289, 290, 291, 292, 293 eller 294 § sägs, må, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade.

Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

302 §.

Har sjöman påkallat syn å fartyg, på sätt i 87 § sägs, och finnes vid företagen syn, att de uppgifter, som föranlett synen, saknat rimlig grund, dömes till böter, ej under femtio kronor, eller till fängelse i högst två månader. Har sjömannen härvid handlat i uppsåt att bereda sig eller annan fördel eller att göra skada, må till straffarbete i högst två år dömas.

306 §.

Är sjöman genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten vållande till sjöolycka, straffes så, som i 293 § om befälhavare sägs. Är den skyldige styrman eller maskinist, må han, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, tillika förklaras för viss tid eller för alltid förlustig rättigheten att i dylik beställning nyttjas, där för sådan rättighets utövande särskilda villkor äro stadgade.

Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

311 §.

Brott, som i 285, 289, 290, 297, 298, 299, 300, 302, 303 eller 308 § omförmäles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att målsägande

angivit brottet till åtal; skall brottet straffas efter allmän lag, lände till efterrättelse vad sådan lag stadgar i fråga om rätt till åtal.

314 §.

1 mom. När sjöförklaring av rätten upptages eller sjöförhör, varom i 317 och 320 §§ sägs, verkställes, skola två ojäviga, i sjöväsendet kunniga och erfarna män vara tillstädes för att såsom sakkunniga gå rätten till handa.

Dessa sakkunniga, av vilka minst en bör hava utövat tjänst såsom befälhavare å handelsfartyg, skola före utgången av varje år, med tjänstgöringsskyldighet för det följande, utses av rätten, efter det handels- och sjöfartsnämnden i staden, eller, där sådan nämnd ej finnes, stadsfullmäktige, härtill upprättat förslag, upptagande minst fem personer. För att i de sålunda utseddas ställe, vid inträffat förfall, biträda skola två suppleanter utses; uppstår hinder jämväl för dem, äge rätten för varje särskilt fall tillkalla andra.

Finner rätten, efter samråd med de sakkunniga, att i särskilt fall, med avseende på de däruti förekommande omständigheter, biträde av person med särskild fackkunskap är erforderligt, äge rätten tillkalla sådan att såsom tredje sakkunnig gå rätten till handa.

De sakkunniga njute ersättning av allmänna medel till belopp, som Konungen bestämmer.

2 mom. När vid rådstuvurätt till handläggning förekommer mål angående klander av dispassch, skola, utom domfört antal av rättens ledamöter, tre i handel och sjöfart kunniga och erfarna män hava säte och stämma i rätten. Stadsfullmäktige i stad, vars rådstuvurätt enligt 326 § äger upptaga dylikt mål, skola före utgången av varje år utse dessa särskilda ledamöter att utöva befattningen under det följande året. För att i deras ställe, vid inträffat förfall, tjänstgöra skola tillika tre suppleanter utses; uppstår hinder jämväl för dem, äge rätten för varje särskilt fall tillkalla andra.

De särskilda ledamöterna njute ersättning till belopp, som Konungen bestämmer; skolande denna ersättning av endera parten eller av parterna gemensamt gäldas, efter ty rätten, enligt de i 21 kap. rättegångsbalken stadgade grunder, prövar skäligt.

315 §.

När anmälan skett på sätt i 40 § är stadgat om sådan händelse, som där omförmäles, sammantråde rätten, så snart ske kan, till sjöför-

klaringens upptagande. Till sammanträdet inkalle ordföranden befälhavaren, med förståndigande att medhava alla de personer av besättningen, som antagas kunna lämna upplysning i saken, ävensom att förete dagboken i huvudskrift, där den finnes i behåll. Ordföranden äge jämväl till förhör särskilt inkalla vissa personer av besättningen ävensom andra, som antagas kunna lämna upplysning i saken, samt underrätte, senast dagen förut, genom kungörelse i en i orten utkommande tidning och, där så ske kan, genom särskilt meddelande de personer, vilka saken kan angå, eller deras ombud om tiden för sammanträdet ävensom var och när den om händelsen ingivna anmälan med därtill hörande handlingar finnes tillgänglig. Är saken av beskaffenhet att påkalla sjöförhör, underrätte ordföranden ofördröjligen vederbörande åklagare samt, där så erfordras medelst telegram, kommerskollegium om tiden för sammanträdet.

De sakkunniga åligge att taga del av de anmälan bilagda handlingarna samt att för rättens ordförande före sammanträdet skriftligen angiva de förhållanden, om vilka från sjöteknisk synpunkt med avseende å olyckans art upplysningar påkallas.

316 §.

Vid sjöförklarings upptagande skola först befälhavaren och därefter de till upplysning i saken inkallade eller eljest för sådant ändamål närvarande personer var för sig avgiva en såvitt möjligt sammanhängande berättelse angående händelsen; där någons berättelse är ofullständig, otydlig eller obestämmd, bör rätten genom lämpliga frågor söka erhålla säker upplysning om vad han verkligen erfarit angående händelsen. De sakkunniga äga att under förhörets gång lämna rätten nödiga upplysningar för sakens bedömande ur sjöteknisk synpunkt och må genom rättens ordförande till personer, som höras, framställa frågor angående sådant, som kan bidra till utredning i ärendet. Sedan samtliga berättelser avgivits, böra, där ej laga hinder finnes möta eller rätten eljest med avseende å sakens omständigheter finner edgång ej böra äga rum, de till upplysning i saken inkallade eller eljest för sådant ändamål närvarande personer sina berättelser, sedan de blivit ur protokollet upplästa, med vittnesed bekräfta.

Till förhör inkallade personer, som icke tillhöra besättningen, njute ersättning av allmänna medel efter ty om ersättning till vittnen i brottmål är stadgat.

Där befälhavaren eller någon, som eljest av rätten eller dess ordförande erhållit särskild kallelse till förhör, icke hörsammar kallelsen, dömes till böter, och äge rätten att vid vite ålägga honom att iakttaga inställelse.

317 §.

Har sjöolycka av större omfattning eller av svårare art inträffat, såsom när fartyg förolyckats eller av besättningen övergivits i sjön, eller avsevärd skada eller svårare olycka uppstått därigenom, att fartyget råkat på grund eller stött tillsammans med annat fartyg, eller när fartyget sprungit läck i sjön och därefter blivit bärgat eller sökt nödhamn, eller explosion eller eldsvåda ägt rum ombord, eller last eller barlast förskjutit sig, så att skada därav uppstått, eller av last större mängd, som, då fråga är om däckslast, beräknas till minst tjugu procent av densamma, spolats eller kastats över bord; eller har olyckshändelse träffat någon av besättningen eller någon för arbete eller såsom passagerare ombordvarande person, så att döden eller svårare kroppsskada därav följt, eller har någon av skeppsfolket begått självmord, eller har ombord yppats ett flertal fall av smittosam sjukdom eller något fall av skörbjugg, beri-beri eller förgiftning, åligge det rätten att i sammanhang med sjöförklaringsens upptagande verkställa sjöförhör, varvid rätten skall söka åstadkomma fullständig utredning angående orsakerna till olyckan. Särskilt bör därvid undersökas, huruvida olyckan härlett sig av:

- 1) fel hos fartyget, dess utrustning eller bemanning;
- 2) orsaker, härrörande från lastningen, såsom att fartyget varit överlastat, eller att lasten varit av farlig beskaffenhet, eller att den varit felaktigt fördelad eller stuvad eller icke behörigen försedd, eller att barlasten varit otillräcklig, otjänlig eller icke behörigen försedd;
- 3) förseelse eller försummelse av redare eller befälhavare eller någon av besättningen å fartyget eller annan, som med fartyget haft befattning, eller av befälhavare eller någon av besättningen å annat fartyg;
- 4) förseelse av lots eller vägvisare, bristfällighet i sjökort eller å fyrar, sjömärken eller andra inrättningar till sjöfartens säkerhet eller förseelse eller försummelse av den, åt vilken dylika inrättningars skötsel och vård är anförtrödd.

Kan ej genom förhör inför rätten vinnas fullständig utredning i saken, må rätten förordna om syn å fartyget och vad därtill hörer i den utsträckning, som provas erforderlig, så ock att föranstalta om utredning genom polismyndighet. Rätten äge jämväl med föreläggande av vite förordna, att handlingar och föremål, vilka kunna tjäna till

upplysning vid sjöförhöret, skola företes. I övrigt skall vad i 316 § är stadgat äga tillämpning även beträffande sjöförhör.

319 §.

Det i 317 § föreskrivna sjöförhör skall utom riket anställas av vederbörande konsul, därest sjöförklaring inför honom avgives, i sammanhang med dess upptagande, och eljest så snart han genom den i 40 § omförmälda rapport, dagboken, eller annorledes erhållit kännedom om olyckan. Till sjöförboret inkalle konsuln dels befälhavaren, med åläggande för honom att medhava dagboken, dels även de övriga personer, vilka antagas kunna giva upplysning angående olyckan. Där det lämpligen kan ske, bör konsuln tillkalla två ojäviga, i sjöväsendet kunniga, helst svenska män att vid sjöförhöret närvara i egenskap av sakkunniga.

Har i här omförmälda fall förhör angående den inträffade olyckan hållits av därtill behörig utländsk myndighet vare sjöförhör inför konsul ej av nöden, såvida genom det hållna förhöret åstadkommits sådan utredning, som i 317 § avses.

320 §.

Har fartyg förolyckats, utan att någon, som kunnat göra anmälan om olyckan, blivit räddad, eller har eljest sjöförhör med anledning av sådan olyckshändelse, som i 317 § omförmäles, uteblivit; äge kommerskollegium förordna om sjöförhörs anställande å ort, där sådant lämpligen kan företagas. I fråga om sådant förhör lände i tillämpliga delar till efterrättelse vad i 315, 316, 317 och 319 §§ stadgas.

321 §.

Sedan sjöförhör avslutats, skall rätten eller konsuln, som det för rättat, ofördröjligen insända protokoll över sjöförhöret till kommerskollegium. Har fartyget förolyckats, eller kan eljest dagboken från fartyget undvaras, skall denna jämte protokollet insändas men eljest en fullständig avskrift av dagboken i de delar, som angå sjöförhöret. Är å utländsk ort sjöförhör verkställt av vederbörlig myndighet, åligge konsuln att till kommerskollegium insända avskrift av det vid sjöförhöret förda protokoll.

Finnes förhör i något avseende ofullständigt, äge kommerskollegium förordna om nytt förhörs anställande å ort, där sådant lämpligen kan äga rum.

323 §.

Twistemål, som bör bedömas efter denna lag, skall, där ej här nedan annorlunda stadgas, instämmas till rådstuvurätten i den stad, där svaranden har sitt bo och hemvist, eller där fartyget finnes; har svaranden icke sitt hemvist i stad med rådstuvurätt, eller finnes fartyget å ort, där rådstuvurätt icke är, gånge tvisten till den rådstuvurätt, som är närmast endera av dessa orter.

Äro flera redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses såsom rederiets hemvist.

Talan om ersättning av kronan i fall, varom i 6 § 4 mom. förmäles, skall efter stämning å kommerskollegium anhängiggöras vid Stockholms rådstuvurätt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1914.

Vad i 70 § finnes stadgat angående viss ålder för minderårig skall icke utgöra hinder för minderårigs fortsatta användande i det arbete, vari den minderårige användes vid tiden för lagens ikraftträdande.

Sakkunniga, som i 314 § omförmälas, skola för tjänstgöring under år 1914 dessförinnan utses i den ordning, samma § stadgar.

Protokoll, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd fredagen den 18 april 1913.

Närvarande:

Justitieråden THOMASSON,
GUSTAF CARLSON,
SVEDELIUS,
Regeringsrådet THULIN.

Enligt utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 7 mars 1913, vilket utdrag kommit lagrådet tillhanda den 26 i samma månad, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle, för det ändamål § 87 regeringsformen omförmåler, inhämtas över upprättat förslag till *lag om ändring i vissa delar av sjölagen*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av advokaten Eliel Löfgren.

Lagrådet yttrade:

6 §.

Den lagstiftning, som med förevarande förslag avses, erbjuder för visso svårigheter i skilda hänseenden. I vad mån de regler, som på detta område fastställas beträffande de egna fartygen, böra få giltighet jämväl i fråga om främmande fartyg, då de befinna sig här i riket, är ett spörsmål av den mest grannliga natur. Att lämpligen uppdraga gränsen mellan de stadganden, som böra erhålla plats i lagen, och dem, vilka må anförtros åt den administrativa lagstiftningen, är en ingalunda lätt uppgift. Och vill man upptaga de nya bestämmelserna i gällande sjölag, måste uppmärksamhet ägnas däråt, att man icke genom att i de omarbetade lagrummen bygga på ett åskådningssätt eller använda

en terminologi, som icke har sin motsvarighet i de delar av lagen, vilka lämnas oförändrade, bryter sönder ramen för det hela.

Vad först angår ovanberörda mellanfolkliga spörsmål, har under senaste tiden i vissa länder — huvudsakligen England och Frankrike — lagstiftningen i förevarande ämne gjorts gällande även beträffande främmande fartyg i ganska stor utsträckning. Förklaringen till en sådan utveckling är lätt att finna. De åtgärder, som påbjudits i säkerhetens intresse och för tillgodoseende av sociala krav, hava medfört avsevärda utgifter för sjöfartsnäringsens idkare. I konkurrensen med utlänningar, som ej hade att räkna med dylika utgifter, skulle de inhemska redarne ligga under. Ett utjämnande av denna skillnad måste förden skull anses önskvärt. Ifrågavarande lagstiftning, som icke stöder sig på några internationella överenskommelser, är alltför ny för att den folkrättsliga doktrinen med hänsyn till densamma skulle hava arbetat sig fram till allmängiltiga regler beträffande de frågor, som falla därunder. Lagarna hava emellertid så i det ena som det andra landet uppenbarligen tillämpats med stor varsamhet. I andra kulturländer, t. ex. Tyskland, där en vittgående säkerhetslagstiftning är genomförd i fråga om inhemska fartyg, har denna icke gjorts tillämplig beträffande andra nationers fartyg.

Det remitterade förslagets huvudsakliga innehåll i förevarande hänseende är följande. I 6 § 1 mom. givas allmänna föreskrifter att fartyg, som nyttjas till sjöfart, skall vara sjövärdigt och behörigen utrustat; att inrättningar och redskap skola erbjuda säkerhet vid arbetes utförande; att bostäderna ombord skola vara tillräckliga och lämpliga; att fartyget skall vara bemannat på ett betryggande sätt, därvid angivas minimifordringar i vissa fall; samt att för resa fartyg skall vara så lastat eller barlastat, att säkerheten ej äventyras, och att vid dess användande i viss angiven fart lastmärke skall finnas anbrakt. Närmare föreskrifter om vad i förenämnda avseenden skall iakttagas så ock särskilda bestämmelser rörande passagerar- och utvandrarfartyg utfärdas av Konungen. Vidare stadgas i 2 mom. att fartyg är i de avseenden, som omförmälas i 1 mom., underkastat tillsyn och i 3 mom. att tillsynsmyndighet, därest den skulle finna att i avseende, varom sägs i 1 mom., fel eller brist föreligger av sådan beskaffenhet, att nyttjande av fartyget eller av dess inrättningar eller redskap är förenat med uppenbar fara för fartyg eller gods eller för ombordvarandes liv eller hälsa, äger i erforderlig utsträckning förbjuda nyttjandet, intill dess missförhållandet blivit undanröjt. De sålunda givna allmänna bestämmelserna äro avsedda att gälla jämväl utländska fartyg, med undantag av stadgandet

om lastmärke; angående sistnämnda stadgande föreskrives att detsamma ej skall gälla i fråga om utländska fartyg med mindre Konungen det förordnar. I vilken mån de närmare föreskrifter, vilka Konungen utfärdar, skola bliva tillämpliga å utländska fartyg, beror på särskilt förordnande av Konungen. Enligt 26 och 32 §§ åligger det befälhavaren att hålla tillsyn över att de givna föreskrifterna — vare sig nu fråga är om inhemska eller om främmande fartyg — iakttagas. Försummelse därutinnan straffas enligt 292 §.

Såvitt angår utländska fartyg måste förslaget enligt lagrådets mening anses gå alltför långt. Till en så vidsträckt lagstiftning läser icke förebild kunna från något håll hämtas. Det kan ifrågasättas, huruvida förslaget i vissa delar, särskilt beträffande straffbestämmelserna, låter förena sig med hittills erkända folkrättsliga grundsatser. Visserligen skulle Konungen vid utfärdandet av bestämmelser om tillsynen kunna undantaga utländska fartyg i större eller mindre utsträckning, men från de allmänna reglerna kunde icke dispens givas, och brott mot dessa äro underkastade allmänt åtal. Även beträffande tillsynsmyndighetens rätt att förbjuda nyttjande av fartyg eller dess inrättningar torde förslaget gå längre än annorstädes skett. I allmänhet läser man hava medgivit sådan rätt endast om fara för människor är för handen. Enligt lagrådets tanke bör lagens uppställning vara sådan, att de allmänna föreskrifterna komma att avse allenast svenska fartyg. Detta synes lämpligen kunna ske därigenom, att i fråga om lastmärke, som bör kunna påbjudas även för främmande fartyg, föreskriften för sådant fall erhåller positiv form och att stadgandet om Konungens rätt att förordna om tillämplighet av särskilt utfärdade föreskrifter å utländska fartyg får utgå. Att emellertid lagstiftningen icke bör helt lämna åsido främmande fartyg, att dessa böra vara underkastade inspektion och att deras nyttjande i de fall, då uppenbar fara för människors liv föreligger, bör kunna förhindras är uppenbart. De för utländska fartyg nödiga stadganden skulle måhända kunna erhållas på det sätt, att åt den administrativa lagstiftningen uppdroges att bestämma, i vad mån de för svenska fartyg givna föreskrifterna skulle gälla även för utländska. Formellt hade man visserligen därigenom återkommit till möjligheten att få samtliga lagbuden gällande för dessa senare; men man torde vara berättigad förutsätta att endast sådana bestämmelser, som på grund av traktater eller förhållanden i övrigt visade sig lämpliga, bleve meddelade. Emellertid föreligger knappast behov att tillgripa en dylik utväg. För lagrådet synes det lämpligast att — fränsett bestämmelse om lastmärke — för närvarande lagstiftningen beträffande utländska fartyg icke bör gå

längre än att stadga rätt att inspektera desamma och rätt att stoppa ett fartyg, då uppenbar fara för människors liv är för handen. Att de regler, som skola följas vid inspektion, böra i fråga om utländskt fartyg kunna modifieras och eventuellt dess hemlands bestämmelser komma i tillämpning torde vara klart. Genom en föreskrift att Konungen må förordna, i vad mån och enligt vilka regler tillsyn skall äga rum å utländska fartyg, skulle syftet kunna vinnas.

Beträffande därefter frågan vilket utrymme bör lämnas åt administrativ lagstiftning i föreliggande ämne, är det tydligt att de föreskrifter, som erfordras för att giva närmare innehåll åt de allmänna fordringarna på sjövärdighet, utrustning m. m. och lämna behörig ledning vid tillsynen, måste bliva av synnerligen detaljerad beskaffenhet och fördenskull icke lämpligen kunna i sjölagen upptagas. Då det synes önskvärt att lagstiftningen snarast möjligt genomföres, har lagrådet, ehuru särskilt beträffande tillsynen vissa bestämmelser äro av den vikt att, såsom och sjöfartssäkerhetskommittén förordat, deras upptagande i lag syntes lämpligast, icke nu velat ifrågasätta en återgång till kommitténs förslag. En anordning sådan det remitterade förslaget innehåller torde dock böra betraktas såsom provisorisk. Endast i ett avseende har lagrådet ansett sig böra föreslå en ändring, nämligen i fråga om fartygs bemanning. Enligt förslaget skulle Konungen äga att därutinnan föreskriva huru vittgående bestämmelser som helst. Kommittén intog i detta avseende en annan ståndpunkt. Enligt lagrådets mening är denna fråga av sådan betydelse, att dess överlämnande till administrativ lagstiftning i den föreslagna utsträckningen icke bör ifrågakomma. Lagrådet hemställer alltså om sådan ändring i förslaget, att för det däri angivna fall stadgas skyldighet att hava besättning till det antal, som nämnes, men att Konungen må äga förordna att, då fartyg går i viss vidsträcktare fart, besättningen skall vara tillräcklig för skeppstjänst i tre vakter.

I förslaget hava införts benämningarna »maskindrivet fartyg» och »sjögående pramar». I och för sig är mot dessa beteckningar givetvis ingenting att erinra. Emellertid upptager sjölagen förut icke andra benämningar å fartyg än ångfartyg och segelfartyg. Då utredning ej föreligger, på grund varav lagrådet skulle kunna, såsom eljest synes vara lämpligast, föreslå genomförandet av den nya terminologien i andra paragrafer i sjölagen än de i förslaget upptagna, har för lagrådet icke återstått annat än att hemställa om uteslutandet av de nya beteckningarna och återgång till sjölagens ursprungliga uttrycks-

sätt, för att missuppfattning ej må uppstå. Härav hindras icke att i de administrativa författningar, som för lagstiftningens kompletterande bliva erforderliga, de riktigare benämningarna må komma till användning.

För beredande av skydd mot yrkesfara hava intagits bestämmelser, att fartyg skall vara försett med nödiga anordningar till de ombordvarandes skydd mot olycksfall och ohälsa samt att vid arbetes utförande fartygs inrättningar och redskap skola erbjuda tillräcklig säkerhet till förekommande av olycksfall och ohälsa. Härmed har avsetts att fylla den lucka, som förefinnes i lagen om arbetarskydd därutinnan att från dess tillämplighetsområde undantagits »arbete, som utföres av sjöfolk och är att hänföra till skeppstjänst, evad arbetet utföres ombord eller icke».

Enligt lagrådets mening är — i motsats till vad som förutsatts vid det remitterade förslagets upprättande — lagen om arbetarskydd tillämplig på arbete, som å fartyg eller med fartygs inrättningar och redskap i land utföres av personer, vilka icke äro sjöfolk, t. ex. stuvare. I detta sammanhang hade fördenskull hänsyn endast behövt tagas till sjöfolk i skeppstjänst. Vad sådana personer angår, har väl genom de föreslagna bestämmelserna skydd beretts — förutom vid arbete ombord — när de i land utföra arbete med fartygs inrättningar och redskap. Däremot saknas bestämmelser för det fall, att de förrätta arbete i land med inrättningar eller redskap, som ej tillhöra fartyget. Skall den lucka, arbetarskyddslagen lämnat, fullständigt fyllas, erfordras således bestämmelser även för sistnämnda fall.

Lagrådet har väl ej förbisett att olägenheter kunna uppstå därav, att arbetet såväl å fartyg som i land kan komma att stå under dubbel inspektion. Då emellertid, för undanröjande av dessa olägenheter, i den mån det ej kan ske genom det sätt, varpå inspektionen av Konungen anordnas, torde erfordras ändring jämväl i arbetarskyddslagen, har lagrådet ej ansett sig i detta sammanhang böra ifrågasätta ändrade bestämmelser härutinnan.

Under alla omständigheter torde de stadganden, som i sjölagen meddelas om befälhavarens plikt att hålla tillsyn över att till förhindrande av olycksfall och ohälsa vissa anordningar vidtagas vid arbetes utförande samt att inrättningar och redskap vid deras användning till arbete erbjuda tillräcklig säkerhet i nämnda hänseenden, ej hava sin plats i denna § utan i 26 §.

Tydligt är att tillsynsmyndigheternas beslut skola kunna hos högre myndighet överklagas. Det torde fördenskull vara nödvändigt att lagen antingen bestämmer, huru i dessa fall klagan skall föras, eller ock

lämnar Konungen befogenhet att giva föreskrifter härutinnan. Skulle det befinnas lämpligt att åtminstone i vissa fall regeringsrätten såsom sista instans prövar besvären, erfordras ändring i lagen om Kungl. Maj:ts regeringsrätt, emedan icke någon av denna lags nuvarande bestämmelser torde kunna tillämpas på dylika besvärsmål.

En undersökning, som tillsynsmyndighet på grund av bestämmelserna 2 mom. företagit, kan enligt 3 mom. utmynna i en särskild åtgärd från myndighetens sida. Här stadgas nämligen, såsom redan omförmålt, att därest fel eller brist förefinnes av sådan beskaffenhet, att nyttjande av fartyget eller av dess inrättningar eller redskap är förenat med uppenbar fara för fartyg eller gods eller för ombordvarandes liv eller hälsa, tillsynsmyndigheten äger i erforderlig utsträckning förbjuda nyttjandet, intill dess missförhållandet blivit undanröjt. Påföljden för förbudets överträdande återfinnes i 292 § 4 mom. och utgör böter från och med 100 till och med 5,000 kronor. Förutsättningarna för förbudet äro emellertid så anordnade, att de fullständigt täckas av de förutsättningar, som finnas stadgade i 292 § 1—3 mom. för omedelbart inträdande av straffpåföljd. Förslaget innebär i denna del således, att myndigheten skulle kunna, med verkan av särskild straffpåföljd, förbjuda vad som redan enligt lag är straffbart. En helt annan uppställning har följts i lagen om arbetarskydd, med vilken det ifrågavarande lagförslaget erbjuder nära till hands liggande jämförelsepunkter. I lagen om arbetarskydd inträder nämligen ansvarspåföljd i vissa fall direkt och i övriga fall först sedan Konungens befallningshavande — vanligen på grund av anmälan från den inspekterande myndigheten — utfärdat förbud. Däremot har den nu föreslagna anordningen till följd, att i de fall, som man företrädesvis avsett att träffa med straffbudet i 292 § 4 mom., konkurrens uppkommer med något av de föregående momenten i samma paragraf. Visserligen måste det medgivas, att en försvårande omständighet föreligger i avseende å de i 1—3 mom. behandlade brott, om förbud meddelats. Graden av befälhavarens eller redarens brottslighet beror nämligen väsentligen på den insikt han kan hava om faran av att underlåta eller företaga en viss åtgärd. Den mest tydliga erinran om en sådan fara utgör naturligtvis det ifrågavarande förbudet. Det torde emellertid knappast föreligga något tvivelsmål att domstolarna vid straffets utmätande skola tillräckligt uppmärksamma denna omständighet såsom försvårande. Vill man ändock gå längre och låta förhöjt ansvar inträda, då förbud meddelats, synes detta böra ske icke genom att särskilda böter ådömas utöver de ansvarspåföljder, som finnas stadgade i 1—3 mom., utan genom

att för sådant fall medgiva skärpning av straffen i ett eller flera av nämnda moment.

Om således den i 292 § 4 mom. föreslagna straffpåföljd synes kunna utan större olägenhet avvaras, är det däremot så mycket mera uppenbart, att ett förordnande, som av vederbörande tillsynsmyndighet meddelas enligt 6 § 3 mom., bör äga verksamhet på annat sätt; förordnandet bör kunna genomföras med anlitande av tvångsmedel. I detta hänseende innehöll kommitténs förslag till lag om tillsyn å fartyg att det i allmänhet ålåg polismyndigheten att förhindra, det fartyg nyttjades i strid mot förbud; utom riket skulle förbud verkställas av svensk konsul, som därvid ägde att avfordra befälhavaren visst certifikat. Då dessa bestämmelser icke i det remitterade förslaget upptagits, torde meningen hava varit att den administrativa förordning, som skulle utfärdas, komme att innehålla häremot svarande föreskrifter. För att klargöra förordnandets betydelse torde emellertid en föreskrift i nämnda riktning icke kunna i lagen undvaras.

Bestämmelserna i 6 § 3 mom. höra till dem, som böra kunna eventuellt tillämpas på utländska fartyg. Av denna anledning är det av vikt att förutsättningarna för tillsynsmyndighetens ingripande vad själva fartyget angår icke göras vidare än vad som i allmänhet medgives i de lagstiftningar, där en dylik rätt tillämpas. Förordnande om fartygets kvarhållande torde i följd härav, såsom redan antytts, böra äga rum allenast då fara för de ombordvarandes liv förefinnes.

Vad åter angår fartygets inrättningar och redskap, ligger det i sakens natur, att ett ingripande från myndighetens sida icke gärna kan äga rum annat än under lastning eller lossning. I detta hänseende torde således stadgandet böra innehålla, att under samma förutsättningar, som härovan ansetts lämpliga beträffande själva fartygets kvarhållande, tillsynsmyndigheten skall äga förhindra nyttjandet, intill dess missförhållandet blivit undanröjt.

Därest, såsom nu föreslagits, huvudvikten lägges på de tvångsmedel, med vilkas anlitande tillsynsmyndigheten kan kvarhålla fartyget eller förhindra nyttjandet av dess inrättningar och redskap, framträder i än högre grad olämpligheten av att till myndighetens förordnande, på sätt i 292 § 4 mom. skett, omedelbart anknyta en straffpåföljd. Däremot torde det kunna ifrågasättas, att, om förbudet kommit till verkställighet, ett trotsande av verkställighetsåtgärden kunde beläggas med straff såsom en särskild art av brott emot offentlig myndighet. Något verkligt behov av ett sådant straffbud torde emellertid knappast föreligga, då — om man fränser det fall att förbudet berott på misstag eller eljest

icke varit på sin plats — ett dylikt trots kommer att medföra straff enligt något av de tre första momenten i 292 §.

Vill man lagstifta om ansvarighet för staten att ersätta skada, som uppkommit genom åtgärder av statsmyndigheter, torde ganska stora vanskligheter uppstå, om statsansvaret utsträcker längre än till de fall, då straffbara ämbetsåtgärder äro för handen. Detta har redan uppvisats av den kommitté, vars förslag ligger till grund för lagen den 10 juli 1899 om ersättning av allmänna medel i vissa fall för skada, som förorsakats av ämbets- eller tjänsteman.

Med den avfattning, som givits åt motsvarande bestämmelse i sjöfartssäkerhetskommitténs förslag, torde statsansvaret icke heller kunnat inträda i annat fall än då straffbart ämbetsfel ansetts föreligga. Detta synes följa därav att enligt kommitténs förslag statsverket under alla förhållanden ägde söka sitt åter av den felande. Enligt det nu remitterade förslaget är däremot statsverkets ansvarighet icke ovillkorligt beroende utav dylikt ämbetsfel; huru långt ansvarigheten sträcker sig torde ej vara med fullt tillräcklig tydlighet angivet. Rådligast torde vara att vidhålla grundsatsen om att straffbart ämbetsfel skall föreligga, samt att begränsa ansvarigheten till sådan skada, som ej kunnat förebyggas genom anlitan af de rättsmedel emot tillsynsmyndighetens beslut, som lagen medger.

Sista punkten i 5 mom. har erhållit en sådan avfattning, att besiktningsmännens utlåtande icke kan meddelas, därest fartygets nationalitetshandling eller det i 4 § omförmälda hemortsbevis ej avlämnats till besiktningsmännen. Att sålunda göra dessa handlingars avlämnande till förutsättning för utlåtandes avgivande synes icke vara lämpligt, utan torde en jämkning av stadgandets innehåll böra göras.

Stadgandet i förevarande mom. är av vidsträcktare räckvidd än bestämmelserna i de föregående fyra momenten. Det har nämligen icke sin enda och knappast sin huvudsakligaste betydelse för sjösäkerheten; det är grundläggande för ett stort antal andra bestämmelser i sjölagen av rent privaträttsligt innehåll. Lämpligt torde därför vara att 5 mom., som motsvarar 6 § i sjölagen, bibehålles såsom en självständig paragraf, och att de föregående momenten upptagas för sig såsom en eller flera särskilda paragrafer. Då man beträffande sjölagen redan antagit systemet att inskjuta paragrafer, som i fråga om numreringen endast genom en tillagd bokstav skilja sig från föregående paragrafnummer, torde den nu föreslagna klyvningen av 6 § icke behöva medföra någon rubbning i paragrafföljden.

26 §.

Såsom under 6 § framhållits, erfordras föreskrifter för att närmare angiva befälhavarens tillsynsplikt i fråga om inrättningar och redskap och anordningar i övrigt vid arbetes utförande, vilka föreskrifter ansetts böra upptagas i 26 §. Vid den omredigering av första stycket i sistberörda §, som sålunda är betingad, synes till undvikande av upprepningar och vinnande av fullständighet dess avfattning lämpligen böra göras så vidsträckt, att därunder ingå bestämmelserna i första stycket av 32 § och sista stycket i 45 §. Iakttages detta, erfordras en jämkning i de efterföljande styckena i 26 § ävensom i 289 §.

I fråga om lastningen åligger det befälhavaren bland annat att tillse, att däckslast icke må vara större, än att fartyget vid avgång från hamn ligger utan slagsida, orsakad av däckslastens övervikt. Det torde kunna ifrågasättas huruvida icke detta stadgande, som skulle gälla utan avseende å årstid eller fart, är för strängt. Uttrycket »däckslastens övervikt», varmed väl avses att träffa varje fall av övervikt, torde för övrigt icke vara fullt exakt.

Sista stycket i 26 § bör, såsom obehövt, uteslutas.

35 §.

Denna § torde böra uteslutas ur förslaget. Redan förut har erinrats, att de nya benämningarna »sjögående pråmar» och »maskindrivna fartyg» icke torde böra införas. Då i sjölagen användes uttrycket dagbok, avses därmed både skepps- och maskindagbok, vadan andra stycket icke lär kunna bibehållas eller det gjorda utbytet av ordet dagbok mot orden skepps- och maskindagböckerna i sista stycket böra ske. De övriga ändringarna i paragrafens avfattning äro uppenbarligen alltför oväsentliga för att motivera dess upptagande i förslaget.

43 §.

Ett stadgande om skyldighet för befälhavaren att, då fartyg råkar i sjönöd, göra allt vad i hans makt står för de ombordvarandes räddning torde ej kunna upptagas i detta sammanhang. Skall ifrågavarande stadgande bibehållas, varav något behov i själva verket ej torde förefinnas, bör det erhålla annan plats och i samband därmed motsvarande skyldighet stadgas för besättningen.

70 §.

Formuleringen av första stycket i denna § synes kunna giva anledning till den missuppfattning, att det skulle ankomma på läkaren att avgöra frågan om vederbörandes duglighet att sköta den avsedda tjänsten. Till förebyggande av ett sådant missförstånd torde därför detta stycke bära omredigeras.

I överensstämmelse med lagen om arbetarskydd bära även i denna lag de särskilda skyddsföreskrifterna rörande minderåriga anknytas till dessas *användande* och icke, såsom i förslaget skett beträffande minderåriga under fjorton år, allenast till *anställandet* i skeppstjänst.

71 §.

Då 96 § meddelar föreskrift rörande den minsta tillåtna övertidsersättningen, avses här givetvis endast sådana undantagsfall, då högre ersättning genom särskilt avtal betingats. Detta torde bära få sitt uttryck i lagtexten.

80 §.

Förslaget avser ej att göra någon ändring i 25 § och befälhavaren skulle sålunda fortfarande såsom hittills enligt lagen vara ensam berättigad att antaga besättningen. Det synes då oegentligt att, såsom här skett, införa ett stadgande att det skall ankomma på maskinisten att — låt vara efter befälhavarens föreskrift — anskaffa erforderlig maskinpersonal. Med lagens innehåll i övrigt synes därför mer överensstämmande, om detta stadgande ersättes med en bestämmelse om skyldighet för maskinisten att biträda befälhavaren med anskaffandet av nämnda personal.

285 §.

Affattningen av första punkten i denna § torde möjligen kunna föranleda den misstolkning rörande den däri intagna straffbestämmelsens räckvidd, att nämnda bestämmelse skulle avse att med straff belägga även det fortsatta användandet av en sjöman, som anställts ehuru i följd av stadgandena i första stycket av 70 § anställning icke bort ske. Att så icke kan hava varit meningen framgår visserligen vid jämförelse med

stadgandena i 89 och 90 §§. Ett förtydligande är dock enligt lagrådets mening önskvärt.

Förslaget har vidare infört den nyheten, att redare i straffhänseende likställt med befälhavare såväl i paragrafens första stycke som i det andra, vilket till sitt innehåll i övrigt motsvarar paragrafens gamla innehåll. Då, såsom redan ovan framhållits, förslaget ej avser att göra någon ändring i den ståndpunkt gällande sjölag intager beträffande befälhavares rätt att ensam anställa den egentliga besättningen (25, 48 och 108 §§), synes det enligt lagrådets uppfattning icke kunna gå för sig, att man i denna §, på sätt som skett, likställer redare och befälhavare. Endast såsom delaktig i befälhavarens förbrytelse bör redaren drabbas av ansvar.

288 §.

Med hänsyn till innehållet i 27 § bör enligt lagrådets åsikt befälhavaren vara under alla förhållanden ensam ansvarig för nationalitetshandlingens eller hemortsbevisets överlämnande till besiktningsmännen i det i 6 § 5 mom. omförmälda fall.

292 och 293 §§.

I förevarande §§ hava särskilda ändringar föreslagits i syfte att utsträcka redares ansvar utöver vad nu gällande sjölag innehåller. Det synes tveksamt huruvida i vissa delar den föreslagna avfattningen kan anses otvetydigt angiva vad man väl avsett att vinna; i andra hänseenden torde förslaget gå längre än enligt lagrådets mening är att förorda.

Vidkommande bestämmelsen i 292 § 2 mom. om redares ansvar framgår av departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet att för straffbarhet förutsättes en *positiv* åtgärd från redarens sida; en blott underlåtenhet skall ej medföra straff. Det kan ifrågasättas huruvida ett stadgande av denna innebörd utsträcker redarens ansvar utöver vad som redan är stadgat. Fasthållas måste nämligen att befälhavaren i de fall, där lagen ålägger honom tillsynsplikt, har att fullgöra denna, oavsett om redaren lämnat däremot stridande instruktioner eller eljest vidtagit obehöriga åtgärder. Har befälhavaren vetskap om redarens åtgöranden och låter befälhavaren dessa passera, gör befälhavaren sig skyldig till en brottslig försummelse; delaktighetsansvar drabbar redaren enligt 292 § i dess nuvarande lydelse. Något nytt lär icke hava genom förslaget tillkommit under annan förutsätt-

ning än att gällande lag skulle så tolkas, att redaren ej är underkastad ansvar, då befälhavaren fullgjort sin tillsynsplikt men redaren genom positiva åtgärder lyckats föra befälhavaren bakom ljuset, så att befintligt fel ej upptäckts av honom. Utan att bryta mot grundsatsen att särskild tillsynsplikt icke bör åläggas redaren, vilken bör kunna lita till att befälhavaren gör sin plikt i fråga om tillsynen, synes man kunna gå något längre än i förslaget skett. För redare eller den, som å redares vägnar tagit befattning med fartyget, torde ansvar kunna stadgas — förutom i det fall att han uppsåtligen förlett befälhavaren till förbrytelsen eller med råd eller dåd främjat densamma — jämväl då han avvetat fel eller brist, som icke kunnat av befälhavaren med användande av vanlig omsorg upptäckas, men underlåtit att därom underrätta befälhavaren.

Om på sätt lagrådet föreslagit första stycket i 32 § överflyttas till 26 §, torde något behov ej föreligga att stadga ansvar för redaren beträffande brott mot 32 §. I följd härav torde bestämmelsen om ansvar för befälhavaren för åsidosättande av hans plikter enligt 32 § böra särskilt för sig upptagas.

Att 4 mom. i 292 § bör uteslutas framgår av vad lagrådet under 6 § anför.

I det remitterade förslaget har för tillämpligheten av 293 § liksom av 292 § 3 mom. gjorts till förutsättning att den inträffade sjöolyckan är av större omfattning eller svårare art. Såsom motiv för den sålunda föreslagna begränsningen har departementschefen i sitt anförande till statsrådsprotokollet åberopat, att det i nuvarande rättspraxis visat sig en benägenhet att giva 293 § en alltför vidsträckt tillämpning. Även om någon gång misstag tilläventyrs ägt rum i fråga om befälhavarens skuld, synes detta dock icke innefatta anledning att rubba de hittills gällande objektiva förutsättningarna för paragrafens tillämplighet. Att motsvarande begränsning även vidtagits i 292 § 3 mom. är icke avgörande, då den inträffade sjöolyckan där endast skulle spela rollen av försvårande omständighet och begränsningen således icke i något fall komme att innebära straffbarhetens bortfallande. Och om också straff stadgas för överträdande av reglerna i förordningen om undvikande av ombordläggning, fylles icke därigenom den lucka, som uppkommit i följd av den föreslagna begränsningen i 293 §; så skulle t. ex. befälhavarens vållande till grundstötning ofta nog icke kunna straffas. Lagrådet hemställer därför att begränsningen, såvitt 293 § angår, måtte ur förslaget uteslutas.

Den förändring i befälhavarens och redarens inbördes ställning, som enligt vad sjöfartssäkerhetskommittén framhållit på senare tiden faktiskt inträtt, synes icke kunna föra fram till den föreslagna bestämmelsen i sista stycket av 293 §. Med den omfattning 292 § erhållit i förslaget skulle under 293 § icke komma andra fall än då sjöolycka vållats genom felaktig navigering. På sjön måste befälhavaren vara ensam herre. Det bör ej ifrågasättas att han skulle beträffande navigeringen taga order av någon, vare sig redaren eller annan; ett lagstadgande, som vore byggt på sådan förutsättning, vore ägnat att inverka försvagande på befälhavarens känsla av personligt, odelat ansvar. I de fall, där rättsmedvetandet kräver redarens bestraffande för åtgärd, som här avses, lär redaren såväl som en var annan under motsvarande förhållanden bliva hemfallen till straff enligt allmänna strafflagen.

Iakttages vad lagrådet sålunda erinrat, kommer 293 § att utgå ur det remitterade ändringsförslaget.

306 §.

Därest lagrådets hemställan rörande den i förslaget gjorda begränsningen i första stycket av 293 § icke vinner beaktande, måste motsvarande ändring göras även i denna §.

311 §.

Att från allmänt åtal undantaga de brott, för vilka straff stadgats i första stycket av 285 §, bör naturligtvis ej ifrågakomma. En ändring i förevarande § är alltså erforderlig.

314 §.

Enligt vad av departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet framgår, är icke meningen att rätten skulle vara bunden av det av handels- och sjöfartsnämnden eller stadsfullmäktige upprättade förslaget till sakkunniga. Då tvekan i detta hänseende synes kunna uppstå, torde ett förtydligande böra ske.

319 §.

Enligt denna § skulle konsul till sjöförhör inkalla såväl befälhavaren som övriga personer, vilkas hörande erfordras. Giltigt skäl synes

dock icke föreligga att med avseende å förhör inför konsul stadga annan ordning i förevarande avseende än som enligt 315 § skulle gälla vid förhör inför rätten.

323 §.

Då föreskriften i sista stycket av denna § att stämning i mål, som där avses, skall delgivas kommerskollegium skulle nödvändiggöra ett tillägg till 11 kap. 19 § rättegångsbalken, torde till undvikande härav berörda föreskrift böra utgå och ersättas med ett stadgande att kronans talan i dylikt mål bevakas av nämnda myndighet.

Ur protokollet:

Erik Ölander.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott fredagen den 30 januari 1914.

Närvarande:

Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve EHRENSVÄRD,
Statsråden PETERSSON,
SCHOTTE,
BERG,
BERGSTRÖM,
friherre ADELSSVÄRD,
PETRÉN,
STENSTRÖM,
LARSSON,
SANDSTRÖM.

Chefen för justitiedepartementet statsrådet Sandström anförde efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet:

»Den 7 mars 1913 beslöt Eders Kungl. Maj:t på min föredragning, att lagrådets utlåtande skulle inhämtas över upprättat förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen. Sådant utlåtande avgavs den 18 april 1913. Med hänsyn till den långt framskridna tiden gjordes emellertid förslaget icke till föremål för proposition vid samma års riksdag. Jag anhåller nu att i vissa delar få åter anmäla ifrågavarande förslag, nämligen så vitt angår bestämmelserna om särskild tillsyn å fartyg, frågorna om den nya lagstiftningens tillämplighet å utländska fartyg och om lastmärke.»

Sedan föredraganden redogjort för lagrådets utlåtande i dessa delar, fortsatte han:

»Den år 1906 tillsatta kommitté, som den 16 december 1910 avgav betänkande med förslag till bestämmelser i olika hänseenden rörande fartygs säkerhet, hade tänkt sig anordnandet av denna lagstiftning på följande sätt: grunderna för de nya bestämmelserna rörande fartygs säkerhet samt om redares och befälhavares ansvarighet för efterlevnaden härav skulle angivas i sjölagen; de närmare föreskrifterna av huvudsakligen teknisk natur skulle utfärdas i administrativ ordning; och bestämmelserna om den statskontroll, som vore erforderlig för tillsyn över fartyg, skulle sammanföras i en särskild lag samt alltså i likhet med de föreslagna ändringarna i sjölagen underkastas Riksdagens prövning. I mitt anförande till statsrådsprotokollet den 7 mars 1913 anslöt jag mig i det stora hela till den anordning av hithörande bestämmelser, som sjöfartssäkerhetskommittén förordat, men uttalade särskilt beträffande den ifrågasatta lagstiftningen om tillsyn å fartyg, att allenast *grunderna* för denna borde fastställas såsom civillag, samt ansåg, att de behövliga föreskrifterna härom icke vore vidlyftigare eller annorledes beskaffade, än att de lämpligen kunde införas i sjölagen i anslutning till vissa under 6 § föreslagna allmänna säkerhetsbestämmelser. De stadganden om tillsyn å fartyg, vilka med anledning härav inrycktes i det till lagrådet remitterade förslaget till ändringar i sjölagen, avsågo tillsynens allmänna omfattning och upprättandet av särskilda tillsynsmyndigheter för dess utövande; befogenhet för vederbörande tillsynsmyndighet att i vissa fall förbjuda nyttjandet av fartyg eller dess inrättningar eller redskap; skyldighet för kronan att ersätta skada, som vållats genom obehörigt sådant förbud; samt straffansvar för överträdande av givet förbud mot nyttjande.

De ytterligare föreskrifter, som vore nödiga beträffande statskontrollen å fartyg, avsåg man att lämna dels i en särskild förordning och dels genom instruktioner till tillsynsmyndigheterna. För att giva Riksdagen kännedom om arten av tillsynsmyndigheternas verksamhet var också ett på grundval av sjöfartssäkerhetskommitténs förslag till tillsynslag samt kommerskollegii yttrande däröver inom finansdepartementet utarbetat utkast till förordning om tillsyn å fartyg bifogat den proposition rörande anordnande av utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m., som den 11 april 1913 avgavs till Riksdagen.

Ej heller denna del av ämnet undergick någon behandling vid 1913 års riksdag, enär berörda proposition återtogs med hänsyn till att förslaget om ändringar i sjölagen ej ansågs kunna föreläggas Riksdagen. Frågan torde alltså få i hela dess vidd framläggas till den nu samlade Riksdagens prövning.

Lagrådet har i sitt ifrågavarande utlåtande yttrat beträffande tillsynslagstiftningens anordnande, att enär det syntes önskvärt, att lagstiftningen snarast möjligt genomfördes, lagrådet icke ville då ifrågasätta en återgång till kommitténs förslag, ehuru vissa av bestämmelserna rörande tillsynen vore av den vikt, att deras upptagande i lag syntes lämpligast. En anordning sådan som den det remitterade förslaget innehölle borde dock, enligt lagrådets mening, betraktas såsom provisorisk. Efter att hava tagit denna fråga i förnyat överbäggande, har jag funnit mig böra biträda det av lagrådet förordade sättet för lagstiftningens anordnande. En bidragande orsak till det använda förfarandet att upptaga allenast huvudgrunderna för statskontrollen i lag och inrycka dem i det till lagrådet remitterade förslaget till ändringar i sjölagen var den korta tid, som stod till buds för ärendets beredning och framläggande för Riksdagen. I nuvarande läge förefinnes ej dylikt hinder för en fullständigare behandling av ämnet. Och det kan vid sådant förhållande icke bestridas, att, även om den tidigare föreslagna anordningen av lagstiftningen i fråga låter försvara sig, vissa ytterligare bestämmelser rörande tillsynen, på sätt lagrådet anmärkt, lämpligare böra fastställas genom lag. Detta synes särskilt vara händelsen i fråga om: bestämmandet av skilda slag av tillsynsverksamheten och dess allmänna omfattning i olika fall; stadgandet av de skyldigheter, vilka för tillsynens behöriga verkställande åligga den enskilde; föreskrifter rörande rättsmedel mot tillsynsmyndigheternas åtgärder; samt straffbestämmelser. Däremot synes det icke vara nödigt eller lämpligt att i lag antaga föreskrifter angående statskontrollen i den omfattning, som i sjöfartssäkerhetskommitténs förslag till lag om tillsyn å fartyg skett. Bestämmelser rörande tillsynsmyndigheternas speciella uppgifter; om nödiga åtgärder för förrättnings åvägabrängande (anmälan etc.); samt om sättet för samverkan, dels mellan de centrala och de lokala tillsynsmyndigheterna (genom rapporter o. d.) och dels mellan vederbörande myndigheter samt fartygs redare och befälhavare, torde lämpligen böra meddelas genom instruktioner till vederbörande myndigheter och andra administrativa föreskrifter.

Men även med nyss antydda begränsning av ämnet är det uppenbart, att ett närmare angivande av grunderna och sättet för tillsynen å fartyg icke utan att sönderbryta den nuvarande sjölagens ram kan åstadkommas genom tillägg till denna. Det torde därför vara mest ändamålsenligt att återgå till sjöfartssäkerhetskommitténs förslag att i en *särskild* lag sammanfatta vad som rörande statskontrollen anses vara av civillags natur.

Denna uppställning av hithörande lagstiftning synes mig även böra medföra ändring i den legislativa behandlingen av frågan om de svenska säkerhetsbestämmelsernas tillämpning å utländska fartyg. Vid fastställandet i sjölagen av grunderna för tillsynen i direkt samband med sjölagens säkerhetsbestämmelser framstod behovet att i sjölagen taga ståndpunkt till spørgsmålet om dess tillämplighet å utländska fartyg; och valdes i det remitterade lagförslaget den utvägen att anknyta stadgandena härom icke till de föreslagna tillsynsbestämmelserna, utan till föreskrifterna om den allmänna beskaffenheten av fartyg och vad eljest till sjöfartssäkerheten hör. De berörda stadgandena i fråga om utländska fartyg erhöilo därvid den avfattningen, att för svenska fartyg gällande säkerhetsbestämmelser i allmänhet skulle tillämpas även å utländska fartyg, ehuru Konungen ägde att bestämma om de speciella föreskrifternas applicering rörande desamma.

Lagrådet ifrågasatte, huruvida med nu nämnda anordning de i sjölagen förekommande straffbestämmelserna i sin tillämpning på utländska fartyg läte förena sig med hittills erkända folkrättsliga grundsatser, och faun lagrådet förslaget i detta hänseende gå allt för långt. Däremot ansåg lagrådet, att jämväl utländska fartyg borde här i landet underkastas svensk statskontroll.

Följes i fråga om tillsynsbestämmelsernas anordning den väg, jag ovan angivit, låter därmed väl förena sig att följa lagrådets mening även beträffande stadgandena om utländska fartyg. Särskilt med hänsyn till att, såsom lagrådet jämväl i andra avseenden anmärkt, det synes vara tillrådligt att icke vid antagandet av ett specialförslag till ändring i sjölagen bryta med gällande sjölags uppställning, tillstyrker jag alltså, att varje stadgande om »utländskt fartyg» måtte utgå ur sjölagen. Härigenom torde det, liksom hittills, vara överlämnat till rättstillämpningen att i varje särskilt fall bestämma, huruvida och i vad mån under sjölagens allmänna uttryck »fartyg» skall förstås jämväl utländskt fartyg; och hänvisar jag i fråga om min uppfattning av den nu gällande sjölagstiftningens tillämplighet å utländska fartyg till vad jag i mitt föregående yttrande i ärendet till statsrådsprotokollet anført. De bestämmelser, vilka i avseende å särskilt statskontrollen å fartyg må för närvarande finnas nödiga rörande utländska fartyg, böra fördenskuil inflyta i lagen om tillsyn å fartyg.

I samband härmed och med tillsynsbestämmelsernas överflyttning till särskild lag torde det vara lämpligt att ur sjölagen avföra även den i det remitterade lagförslaget intagna bestämmelsen om lastmärke å fartyg i vissa fall. Lastmärke å fartygs sida hör i och för sig icke så mycket

samman med fartygets beskaffenhet, som det fastmer tjänar till ledning för statskontrollen vid tillsyn över fartygets nedlastning. Föreskriften synes därför lämpligen kunna givas plats i den särskilda lagen om tillsyn å fartyg, genom vilken anordning bestämmandet av den svenska statskontrollens ställning till lastmärkestvång för utländska fartyg också bör i detta samband få sin lösning.

Vad lagrådet anført om lämpligheten av att ur 6 § sjölagen, sådan denna i lagförslaget avfattats, fränskilja de föreslagna nya momenten, synes böra efterkommas.

I enlighet med vad jag nu andragit torde uppställningen av den ifrågavarande lagstiftningen böra bliva den:

att innehållet av 1 mom. av 6 § i det remitterade förslaget, med undantag av bestämmelserna om lastmärke samt om utländska fartyg, upptages i en ny, särskild paragraf i sjölagen, med beteckning 5 a §;

att stadgandet om lastmärke samt de föreslagna 2—4 momenten i nämnda 6 § och i samband därmed jämväl bestämmelsen i 292 § 4 mom. och det föreslagna tillägget i 323 § sjölagen införas i särskild lag om tillsyn å fartyg av den beskaffenhet, jag ovan nämnt; samt

att sjölagens 6 §, som i förslaget upptagits såsom 5 mom., bibehålles såsom självständig paragraf.

I samråd med mig har också chefen för finansdepartementet låtit upprätta förslag till en dylik lag om tillsyn å fartyg. Enär över detta förslag, innan det kan föreläggas Riksdagen, lagrådets yttrande bör infordras, torde med den slutliga behandlingen av förslaget till ändringar i sjölagen, i de delar som ovan icke berörts, få anstå, tills lagstiftningsärendet i dess helhet kan företagas.

Då den fortsatta handläggningen av tillsynslagstiftningen ankommer på finansdepartementet, hemställer jag, att ärendet måtte dit överlämnas.»

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan tacktes Hans Maj:t Konungen lämna bifall.

Ur protokollet:

Erik Ölander

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott fredagen den 29 maj 1914.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden: HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Chefen för justitiedepartementet statsrådet Hasselrot anförde efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet:

»Sedan Kungl. Maj:t den 7 mars 1913 beslutat infordra lagrådets utlåtande över upprättat förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen samt lagrådet den 18 april 1913 avgivit sådant utlåtande, blev detsamma den 30 januari 1914 i vissa delar anmält inför Kungl. Maj:t av dåvarande chefen för justitiedepartementet. Denne förmålde därvid, att i anledning av anmärkningar från lagrådets sida upprättats inom finansdepartementet ett förslag till lag om tillsyn å fartyg, till vilket förslag vissa av de i förstberörda förslag upptagna bestämmelserna överflyttats, och beslöts med anledning härav, och då över förslaget till lag om tillsyn å fartyg lagrådets yttrande måste inhämtas, att med den slutliga behandlingen av förslaget till ändringar i sjölagen

skulle anstå tills lagstiftningsärendet i dess helhet kunde till behandling företagas. Sedan utlåtande från lagrådet över förslaget till lag om tillsyn å fartyg numera inkommit, anhåller jag att åter få anmäla lagrådets förstberörda utlåtande i de delar, som förut ej berörts.»

Föredraganden redogjorde härefter för dessa delar av utlåtandet samt anförde vidare:

»Med ledning av lagrådets anmärkningar har det ifrågavarande lagförslaget undergått omarbetning i åtskilliga delar, och torde jag beträffande utbrytningen ur förslaget av bestämmelserna om lastmärke, om utländska fartyg samt om tillsyn å fartyg och därmed sammanhängande bestämmelser få hänvisa till förberörda yttrande av chefen för justitiedepartementet den 30 januari 1914.

Lagrådet har ansett frågan om fartygs bemanning vara av sådan betydelse, att densamma icke borde överlämnas till administrativ lagstiftning i den utsträckning som det för lagrådets yttrande remitterade lagförslaget innebure. Detta utgick ifrån, att i själva lagen allenast borde stadgas vissa minimifordringar rörande besättningens tillräcklighet för vaktindelning i vidsträcktare fart samt nödiga bestämmelser i övrigt givas i administrativ väg, varemot lagrådet uttalat den uppfattningen, att Konungens befogenhet att utöver lagens stadganden lämna föreskrifter inom berörda område borde inskränkas till rätten att bestämma att besättningen skall vara tillräcklig för skeppstjänstens utförande i tre vakter å fartyg i viss vidsträcktare fart.

På de skäl, som anförts i motiveringen till det remitterade lagförslaget och särskilt med hänsyn till angelägenheten att icke för Sveriges del försvåra anslutningen till de mellanfolkliga överenskommelser rörande sjöfartssäkerheten, som efter hand kunna komma att ingås, får jag emellertid tillstyrka, att den ståndpunkt, som härutinnan intagits i det remitterade lagförslaget, må vidhållas. Härvid bör erinras därom, att en den 20 sistlidne januari i London av representanter för 16 stater, däribland Sverige, undertecknad konvention rörande säkerheten huvudsakligen ombord å passagerarfartyg som gå i vidsträcktare fart, vilken konvention är avsedd att ratificeras före 1914 års slut och att träda i kraft den 1 juli 1915, innehåller föreskrifter, som jämväl angå bemanningen i särskilda avseenden av den speciella natur, att de näppeligen synas böra ingå i lag. Skulle icke desto mindre fordran på dessa bestämmelser antagande i den ordning, som gäller om tillkomsten av allmän lag, upprätthållas, torde härigenom för Sveriges vidkommande anslutningen till den ifrågavarande konventionen komma att uppskjutas, vilket ur många synpunkter vore att på det högsta beklaga.

Enligt lagrådets hemställan har sjölagens uttryck »ångfartyg» i stället för förslagets »maskindrivet fartyg» åter upptagits under given förutsättning, att, såsom ock lagrådet förutsatt, i den administrativa lagstiftningen den sistnämnda, riktigare benämningen på vad som här avses icke desto mindre kan komma till användning.

I anledning av vad lagrådet anfört rörande sättet för lagförslagets avgränsning mot bestämmelserna i arbetarskyddslagen har under befälhavarens tillsynsplikt enligt 26 § uttryckligen inbegripits skyldigheten att vid utförande av skeppstjänst, således även den som utföres i land, hålla uppsikt över att nödiga anordningar till arbetets säkerställande vidtagas. Däremot har jag icke ansett att i sjölagen borde upptagas bestämmelse om själva beskaffenheten av andra än fartygets egna inrättningar och redskap. Med den ändring i avfattningen av arbetarskyddslagen, som må finnas erforderlig, synes det, på sätt även lagrådet ansett, kunna tills vidare anstå.

Lagrådets anvisningar i fråga om avfattningen av 26 § hava i huvudsak följts, utom såtillvida att jag icke ansett mig äga tillräcklig anledning att föreslå ändrad lydelse av bestämmelsen om undvikande av slagsida å fartyg. I samband med överflyttandet av första stycket i 32 § till 26 § har funnits riktigast att jämväl dit överföra bestämmelserna om att båtar och vissa redskap skola vara klara till omedelbart bruk samt om befälhavarens skyldighet att foga anstalt om undersökning av fartyget i vissa fall.

Mot de föreslagna bestämmelserna i 292 och 293 §§ angående redares och med honom jämnställda personers ansvarighet för där omförmälda brott har lagrådet framställt anmärkningar. Vad angår frågan om ansvar för sådant vållande till sjöolycka som i 293 § avses, så synas mig visserligen de faktiska förhållandena inom den moderna sjöfarten vara sådana att viss anledning kunde finnas till upptagande, på sätt sjöfartssäkerhetskommittén föreslagit, av stadgande om särskilt ansvar för redare i förevarande avseende, men då hittills något praktiskt behov av ett dylikt stadgande icke gjort sig hos oss känt, finner jag mig icke mot de av lagrådet framhållna skäl böra ansluta mig till förslagets ståndpunkt i denna del. På enahanda grunder torde bestämmelsen i 292 § om redares ansvar för det han föranlett åsidosättandet av föreskrifterna i 32 § böra utgå.

Då det gäller förhållanden, som beröra själva beskaffenheten av fartyget med vad därtill hör, ställer sig åter frågan om redarens ansvar annorlunda, så snart specialbestämmelser härom bliva gällande. Även om befälhavaren bibehålles i ställningen såsom i första hand tillsyns-

pliktig och i samma grad som förut är ansvarsskyldig, bör redaren, som har att bekosta materielen och bör känna dess beskaffenhet åtminstone i början av fartygets användande såsom hans eget, i ifrågavarande avseende kunna göras ansvarig såväl för brottslig delaktighet i befälhavarens bristande tillsyn, som i viss mån självständigt med hänsyn till hans särskilda förhållande till fartyget. Sjöfartssäkerhetskommittén hade velat göra straffskyldighet för redaren beroende av antingen delaktighet i befälhavarens förseelse eller ock det förhållande, att redaren med vetenskap om fel eller brist i avseende, som är underkastat befälhavarens tillsyn, låte fartyget gå till sjöss.

Så vitt angår sådana brister i sjövärdigheten, som omtalas i 1 mom. av 292 §, har denna standpunkt i det remitterade förslaget bibehållits, och lagrådet har ej framställt någon anmärkning därutinnan. Beträffande däremot ansvaret för sådana fel eller brister, som avses i 2 mom., ville man i det remitterade förslaget icke fästa straffskyldigheten vid den omständighet att redaren låtit fartyget gå till sjöss, och fann man i övrigt stadgandet lämpligen böra avfattas så att redaren ålades ansvar endast om felet eller bristen berott på hans åtgärd, således när han genom sitt positiva åtgörande, vare sig delaktighet i befälhavarens beslut eller självständigt, föranlett bristfälligheten.

Lagrådet har funnit denna bestämning av redarens ansvar dels vara ottydlig och dels äga för liten räckvidd samt har fördenskull hemställt att stadgandet måtte ändras på visst sätt. Vid den omarbetning lagrummet undergått har emellertid lagrådets anvisning ansetts ej böra i allo följas, utan har det avfattats i närmare överensstämmelse med det sätt, varpå redarens ansvar i 1 mom. av samma § bestämts.

Vad lagrådet anmärkt beträffande förutsättningen för tillämpligheten av 293 § har jag ansett böra följas, och då på sätt ovan angivits bestämmelse om särskilt ansvar för redare och hans ställföreträdare ansetts ej böra där upptagas, har ifrågavarande § ur förslaget uteslutits. Med hänsyn till att alltså 293 § bibehåller sin nuvarande lydelse, synes mig även straffskärpningsgrunden i 292 § böra återföras till sin nuvarande avfattning.

De erinringar lagrådet anfört mot förslaget i övrigt hava vid dess omarbetande blivit iakttagna, och hava fördenskull från förslaget avförts, utom på grund av vad ovan anförts 293 och 323 §§, jämväl 35 och 43 §§.

Vid förslagets omarbetning hava därjämte vissa smärre ändringar, väsentligen innebärande redaktionella jämkningar, däri vidtagits.»

Föredraganden uppläste härefter det ifrågavarande förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen i dess omarbetade skick samt hemställde, att detsamma måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom nådig proposition föreläggas Riksdagen till antagande.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter be-
trädde hemställan täcktes Hans Kungl. Höghet Kron-
prinsen-Regenten lämna bifall; och skulle till Riksdagen
avlåtas proposition av den lydelse bilaga vid detta
protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Gunnar Fogelmarck.