

N:o 88.

Af herr **J. H. Dieden**, om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utfärdande af en för landets alla hamnar gemensam hamnstadga.

I de offentliga kommunikationsanstalternas led intaga hamnarna ovedersägligen ett mycket framstående rum. Oumbärliga för sjöfarten, förmedla de, såsom stationer för denna och på samma gång ändpunkter för de stora samfärdselsinrättningarna inom landet, en betydande del af varutransporterna och bidraga såmedelst till ökande af såväl produktion som afsättning öfver hufvud. En hamn tjänar sålunda icke ensamt den kommun, på hvilken han stöder sig, till gagn, utan hvarhelst en hamn anlägges efter väl afvägd plan och förvaltas med noggrant aktgifvande på rörelsens kraf, utöfvar han en befruktande verkan på handeln, industrien, jordbruket, kort sagdt på alla näringsområden inom en vid krets, efter omständigheterna en hel provins eller ännu vidsträcktare landsdel.

Ju större den krets är, för hvilken hamnen sålunda blifver en centralpunkt, desto flera intressen sammanlöpa der, intressen både af allmän och enskild natur, som ofta äro sins emellan stridiga och hvilka det tillkommer staten i första hand att söka tillgodose hvar för sig, så långt ske kan, genom en ändamålsenlig och effektiv lagstiftning.

Hamnväsendet är fördenskull en statsangelägenhet och dess vårdande en ansvarsfull uppgift. De grundsatser, enligt hvilka detsamma från statens sida handhafves, äro skiljaktiga i de särskilda länderna. I flertalet af dem är staten omedelbart verksam, så att allt hvad som hör till hamnarnas

anläggning och drift verkställes uteslutande genom dess egna tjänsteorgan. I andra länder tillåtas äfven andra offentliga korporationer, handelskamrar eller kommuner, att medverka härutinnan under statens tillsyn och kontroll. I intet annat land har denna angelägenhet i så vidsträckt mån öfverlemnats åt kommunerna i sjelfförvaltningsuppdrag som i vårt. Vigten och omfattningen af den uppgift, kommunerna härvid fått sig förelagd, framgå klart, när man tager i betraktande, att, på grund af landets läge, hamnarna så att säga äro de landets portar, genom hvilka person- och godsbefordringen till och från andra länder till allra hufvudsakligaste delen eger rum.

Fördelarna af denna starka decentralisation äro nog påvisliga. Å andra sidan medför den dock faran, att den enhet och likformighet, som uti ifrågasvarande så väl som hvarje annan offentlig förvaltning böra finnas, här så mycket lättare går till spillo, i fall icke till eftermätelse och ledning för densamma tillräckliga och väl afvägda föreskrifter i lagstiftningen innehållas. I detta hänseende må det väl kunna sägas, att hamnväsendet hos oss icke blifvit nog tillgodosett, hvarför ock lokalförvaltningarna i flera viktiga delar röra sig med osäkerhet och jemväl i principfrågor tillvägagå på skiljaktigt sätt. De spridda förordningar och föreskrifter, som tid efter annan utkommit rörande hamnförvaltningen, åsyfta och torde väl också delvis hafva medfört en viss öfverensstämmelse i behandlingen af ärenden tillhörande detta område, men långt ifrån i den mån, som för vinnande af detta angelägna syfte måste vara önskvärd. Ett behof föreligger därför att uti en allmän hamnstadga dels få sammanförda nu gällande bestämmelser, för så vidt de på hamnväsendets nuvarande ståndpunkt kunna anses böra bestå, dels erhålla de ytterligare stadganden, som förhållandena kräfvat och som äro nödiga för beredande af närmare öfverensstämmelse uti alla de stycken, hvari gemensamhet kan och bör råda. Om en sådan allmän hamnstadga kommer till stånd, blifva särskilda lokalstadgar visserligen ändock icke öfverflödiga, då ju en plats till äfventyrs kan förete vissa egendomligheter af den art och vikt, att de i lagstiftningsväg böra särskildt uppmärksammas, men en stor minskning och förenkling af dessa lokalföreskrifter och framför allt nu saknad öfverensstämmelse dem emellan skall med tillkomsten af en allmän hamnstadga vinnas.

Allmänna *hamnlagar* gälla i Norge (sedan 1827, förnyad 1894), Frankrike, England, Italien och Österrike—Ungern. Hvad Danmark angår, äro hithörande stadganden intagna i kommunallagen för köpstadskommunerna. Om de punkter, som i hamnlagen böra behandlas, skall jag tillåta mig här lemna en antydning.

A. *Tillsynen öfver hamnars anläggning och byggnadsföretag derinom*
Härom föreskrifver kongl. brefvet den 17 maj 1805 (offentliggjordt genom kongl. förvaltningens af sjö-ärendena kungörelse den 3 november 1807), att intet i arbetsväg får åtgöras för åstadkommande af ny hamnanläggning, ej heller eljest något i hamnarna företagas, som kan leda till deras förändring, utan att frågan derom varit understäld kongl. förvaltningen för sjöärendena och dess bifall erhållits; hvilken föreskrift å nyo upplifvats genom kongl. brefvet den 18 maj 1878 (offentliggjordt genom kongl. lotsstyrelsens kungörelse den 7 juni samma år), som öfverflyttar öfverinseendet öfver hamnbyggnader — med undantag för örlogshamnarna — i samma omfång som det ålegat nyssnämnda kongl. förvaltning (sedermera kongl. marinförvaltningen), på kongl. lotsstyrelsen. (Se jemväl instruktionen för denna senare af år 1888, § 5, p. 2). — Emellertid tillkommer det, enligt särskilda bestämmelser, annan myndighet, kongl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att pröfva och godkänna förslag till nybyggnader, reparationer och andra arbeten, som förekomma i vissa hamnar, äfvensom att, efter omständigheterna, förordna lämplig person för ledningen af dessa arbeten.

B. *Hamnområde.* Behovvet utaf fastställande af gräuserna för hvarje hamns område har påpekats af kongl. lotsstyrelsen uti dess cirkulär af den 12 april 1883.

C. *Rätt till expropriering* af enskild egendom för utförande af till planen fastställd hamnanläggning eller utvidgning.

D. *Hamnstyrelse.* Allmänt stadgande angående dess sammansättning, verkningsområde, befogenhet och arbetsordning (beslutsmessighet, ansvarighet för besluten, jäf o. s. v.) Hvad stadshamnarna beträffar, utföras de till byggnad och förvaltning hörande göromål på de flesta ställen af en utaf stadsfullmäktige tillsatt styrelse, på olika ställen bärande olika namn, men också på många viktiga platser, deribland de största, af kommunens allmänna förvaltningsorgan, drätselkammaren. Der ingen särskild styrelse finnes, saknas också särskildt reglemente för hamnförvaltningen. Inom landthamnarna fungerar förmodligen allmännast kommunalnämnden. I fråga om det hamnstyrelserna tillagda verksamhetsområde förete reglementena synnerliga skiljaktigheter. Så är åt några styrelser öfverlemnadt verkställigheten af alla arbeten inom och hela förvaltningen af hamnen samt besörjandet af alla med hamnväsendet gemenskap egande angelägenheter; åt andra utförandet af arbeten och företag, som afse hamnens utvidgning, förbättring och underhåll, men icke andra bestyr, samt slutligen åt andra

befattningen med arbeten och tillsyn öfver hamntjensten, men icke räkningsväsen och uppbörd.

E. *Villkor för upplåtande af hamnbyggnadsarbeten på entreprenad.*

F. *Uppgörande af årligt förslag öfver inkomster och utgifter för hamnen.* Detta åligger nu hamnstyrelse, der sådan finnes.

G. *Anskaffande af medel genom lån för hamnkassans räkning.* Olika bestämmelser i detta afseende lemnas i lokalreglementena.

H. *Räkenskapsföringen.* Enligt kongl. brefvet den 15 januari 1864 (offentliggjordt uti kongl. kommerskollegii cirkulär den 2 februari samma år), skola särskilda årsräkenskaper föras dels öfver alla afgifter af hvad namn och slag som helst, hvilka utgå af handeln och sjöfarten, dels ock öfver alla bestridda omkostnader i och för handeln och sjöfartens nytta och fördel.

I. *Afgifvande af årlig berättelse öfver hamnförvaltningen.* Sådan skall nu på vissa platser afgifvas, på andra icke.

K. *Afgifvande af statistiska meddelanden* angående rörelsen i hamnen. Detta förutsattes i kongl. brefvet den 4 februari 1870.

L. *Hamnpolis.* Angående tillsättning af den för ordningstillsyn inom hamnen behöfliga tjänstepersonal, (hamnkaptän, hamnmästare, hamnfogde m. m.), antagningsvillkor, aflöningsätt (med eller utan sportler), skyldigheter och befogenhet, skydd under tjensteutöfning. Tillsättning af hamnkaptän (hamnmästare) sker nu af Konungens befallningshafvande (öfverståthållare-embetet) eller magistrat, ensam eller efter förord eller yttrande af stadsfullmäktige, hamnstyrelse, drätselkammare eller handels- och sjöfartsnämnd, eller ock af stadsfullmäktige, hamnstyrelse eller drätselkammare. Antagningen sker än på lifstid, än på viss tids uppsägning, än tills vidare. Han har i främsta rummet att öfvervaka ordningen inom hamnen, men är esomoftast anförtrodd den närmaste ledningen af byggnadsarbetena inom hamnen och på somliga ställen räkningsföring och uppbörd.

Efter utfärdande af polis-(ordnings-)stadgan för städerna af den 24 mars 1868, som innehåller flera på ordningen inom hamnarna tillämpliga bestämmelser, föreskrefs genom kongl. förordningen af den 8 maj 1874: att för hvarje stapelstad särskild hamnordning, upptagande hvad i afseendet kan finnas erforderligt utöfver sagda stadgas bestämmelser, skall finnas; att äfven för annan allmän hamn sådan hamnordning må kunna upprättas; samt att Konungens befallningshafvande skola tillse, att, der hamnordning icke pröfvas erforderlig, nödiga föreskrifter till ordningens främjande i hamnarna ändock varda meddelade. Snart sagdt hvarje hamnplats af någon betydighet har sålunda sin egen ordningsstadga, och då dessa hamnordningar icke äro upp-

ställda efter något gifvet system, har följden blifvit, att genomgående skiljaktigheter äro för handen i de särskilda bestämmelserna, af hvilka åtskilliga äro af nog betänklig art.

De föreskrifter, som under denna afdelning i en allmän hamnstadga uti allmängiltig form inläggas eller deri beröras, torde böra afse följande förhållanden, nemligen:

1. Anbringande och vidmagthållande af behöfliga inseglingssmärken.
2. Fartygs fart under insegling till och gång inom hamnen, med särskild hänsyn till förebyggande af skada å pågående hamnarbeten.
3. När och i hvilket omfång hamnlots skall begagnas, om tillsättning af sådan och ersättning för verkställd lotsning.
4. Tillfällen, då bruk skall göras af fartygs nationalflagg.
5. Tid och sätt för anmälan af fartygs ankomst och afgang, de uppgifter, som härvid skola lemnas, samt huruvida bevis om anmälingen skall meddelas och i sådant fall afgiftsfritt eller emot lösen. Af berörda uppgifter är endast en författningsenligt föreskrifven, nemligen upplysning* huruvida person finnes ombord, behäftad med venerisk smitta. (Kongl. brefven den 3 april 1839 och 27 mars 1843, offentliggjorda i kongl. kommerskollegii kungörelse den 6 maj och 29 maj nämnda år.)
6. Hvad från hamnförvaltningens sida skall iakttagas, när fartyg kommer från pestsmittad ort eller smittosam sjukdom utbryter ombord, medan fartyg ligger i hamnen.
7. Hamnförvaltningens medverkan till förekommande af smittosamma busdjurssjukdomars spridande.
8. Behandling af fartyg, som innehar, inlastar eller lossar explosiva ämnen (krut, dynamit, eldfarliga oljor o. s. v.) eller lätt eldfångda ämnen (bomull, hampa, hö, halm o. dyl.). I förra hänseendet innefatta kongl. förordningarna af den 1 oktober 1858, §§ 25—34, den 21 oktober 1869, §§ 23—24, samt den 26 november 1875, §§ 23 och 32, vissa här ifrågakommande föreskrifter.
9. Beskaffenheten af landgångar. Stadgande härom finnes i kongl. förordningen den 12 februari 1864 angående passagerarefartyg, §§ 32—33.
10. Fartygs tackling, när detsamma ligger vid kaj för lossning eller lastning eller upplagdt i hamnen för längre tid.
11. Signalljus (lanterna) nattetid i hamn å fartyg, som ej förtöjer vid kaj eller brygga.
12. Allmänna regler i afseende på anvisande af tilläggsplats vid kaj

eller brygga, den tid, hvarunder sålunda anvisad plats må begagnas för lossning och lastning, samt om förhalning och förflyttning till annan plats.

13. Förrättande af arbete ombord å sön- och helgdagar.

14. Bestämmelser i afseende på rätten att upplägga gods å kaj.

15. Rätt för enskilde att uppföra byggnad eller göra anläggning inom hamnens land- och vattenområde.

16. Skyldighet för fartygsförare att låta renhålla den del af kaj eller brygga, utmed hvilken fartyg ligger förtöjdt.

17. Bruk af eld och ljus ombord å fartyg, eldstadsbesigtning m. m.

18. Utlossning och intagning af ballast, ersättning för tillsyn deröfver, aflemnande af utlossadt ballastämne till offentligt bruk.

19. Förbud mot uppgrundning af hamnen.

20. Vakhållning ombord å fartyg.

21. Regler angående fartygs uppläggning för längre tid i hamnen och om tillsyn öfver sålunda upplagdt fartyg.

22. Fartygsförarens och besättnings skyldighet att lemna biträde vid uppkommande allmän fara (vådeld ombord å fartyg eller i byggnad eller varulager vid hamnen, stormväder).

23. Skyldighet att vintertid hålla brandvak omkring fartyg.

24. Regler för transport af timmerflotta genom hamnen.

25. Rätt för hamnförvaltningen att omhändertaga och försälja fartyg eller gods, som qvarligger i hamnen, när egaren eller hans vistelseort äro okända.

26. Hamnförvaltningens befattning med fartyg, som sjunkit eller grundstött i hamnen eller inloppet eller annat ställe inom hamnområdet, der det kan vara till hinder eller olägenhet för trafiken, när den, som värden om fartyget tillkommer, försummar att upptaga eller loss göra detsamma.

27. Värdering af skada, som med fartyg vållats å hamnverken eller å annan hamnens tillhörighet, eller som tillkommit genom åverkan; om afgörande i förra fallet af tvist om ersättningens storlek utan anlitande af domstol.

28. Hamnpolisens rätt att hindra utförande af förbjuden handling (lossning eller kapning af fartygs landfäste m. m.) samt att gent emot tredskande vidtaga anbefald åtgärd (utförande af arbete emot lega på den försumliges bekostrad m. m.)

29. Lokalpolisens åliggande med hänsyn till hamntrafiken.

30. Åtal och ansvar för öfverträdelse af hamnstadgans eller hamnordnings bestämmelser och rättsmedel för uttagande af böter och skade-

ersättning (rätt att hindra fartygs afsegling förr än tvistefrågan blifvit afgjord och böter eller skadestånd utgjorts eller borgen eller annan säkerhet därför stälts). Åtalsrätten är nu tillagd än hamnkaptenen, än (i städerna) stadsfiskalen, än bådadera. Ansvarighet för förseelser, som begås af underordnade eller af arbetare ombord å fartyg, är pålagd fartygsföraren efter olika grunder. För alldeles samma förseelse äro böter bestämda till mångdubbelt högre belopp i den ena hamnen än i den andra, och böterna tillfalla, efter olika delningsgrunder, än angifvare och åklagare eller hamnkapten samt kommunens fattigkassa, än poliskassan eller hamnkassan eller stadskassan.

Hamnstadgan bör vidare angifva, huru lokala tilläggsbestämmelser böra fastställas, offentliggöras och tillhandahållas de intresserade. Nu utlemnas hamnordning dels kostnadsfritt, dels affordras lösen.

M. *Hamnafgifterna*. Enligt kongl. brefven den 9 maj 1827 och 15 januari 1864 skall den inkomst, som erhålles genom afgifter för fartyg och lossade eller lastade varor, i främsta rummet användas till det föremål, som med deras åläggande egentligen åsyftas, nemligen iståndsättande och vidmagthållande af den hamn, der afgifterna uppbäras.

I ändamål att vinna inbördes likformighet i hamnafgiftstaxorna och såmedelst, till förmån för handel och sjöfart, häfva bestående olikheter i sättet för afgifternas påläggande och beräkande, meddelades i kongl. brefvet den 4 februari 1870 vissa grundbestämmelser till ledning för taxeförslagens uppgörande. Afsigten har väl i någon mån kommit till förverkligande, men bestämmelserna äro i vissa delar icke tjenliga, i andra ofullständiga.

Hvad fartygsafgiften angår, är den i fråga om inrikes farten modererad i förhållande till afgiften för fartyg i utrikes fart, och likaså är en lättnad inrymd för fartyg, som planmessigt uppehålla förbindelse mellan olika hamnar. Men i öfrigt skall afgiften utgå efter fartygets drägtighet, utan hänsyn därtill, om detsamma innehar full last eller ingen, om lasten är af högre eller ringare värde, om fartyget kommer från annan verldsdel eller, efter en eller annan timmes färd, från närmaste utland, om det blott för en dag eller under två månader gör bruk af hamnen. Medan man öfverallt i utlandet funnit beskattningsformer, enligt hvilka afgiften påföres i rättvist förhållande till det med fartygets resa vunna eller påräknade förvärf, till resans längd och till den tid det begagnar hamnen, är afgiften här under alla antydda förhållanden oföränderligen densamma.

Hvad hamnafgiften af varor beträffar, innehåller åberopade kongl. bref få eller inga regler för dess åsättande. I förbigående må anmärkas, att sådan afgift icke förekommer i Nederländerna, Belgien, Frankrike,

Portugal, Spanien, Italien och Österrike-Ungern. I Tyskland upptages sådan blott undantagsvis i några få hamnar, de flesta af ringare betydelse. I Norge är varutrafiken icke heller belagd med någon direkt hamnavgift, men å platser, der tullkammare finnes, kan, med vederbörlig stadfästelse, beslutas ett tillägg för hamnkassans räkning intill 1 procent på alla tullinkomster af varor på platsen. I Köpenhamn upptages numera, sedan frihamnen öppnats, afgift för de varor, som från utlandet eller från frihamnen införas i tullhamnen. I de danska provinshamnarna har man äfven varuavgift och likaså i åtskilliga engelska hamnar.

Varutarifferna för de svenska hamnarna äro högst skiljaktiga och utmärka sig, i synnerhet i de mindre hamnarna, för en, såsom det synes, öfverflödigt stor vidlyftighet.

För åstadkommande af större enhet i taxornas yttre, har kongl. kommerskollegium, med stöd af kongl. brefvet den 20 maj 1892, fastställt ett schema för dem.

Angående uppgörande af förslag till samt fastställande och kungörande af taxorna, äro nu gällande föreskrifter att söka i kongl. brefven den 9 maj 1827, 15 januari 1864 och 20 maj 1892.

N. *Hamnavgiftsuppbörden.* Härför anställda tjänstemän äro tillsatta än af magistraten, än af hamnstyrelse eller drätselkammare, under olika antagningsvilkor. Medan tullväsendet i allmänhet sedt är overksamt beträffande hamnavgiftsuppbörden, har detsamma i motsats härtill författningssenlig skyldighet att lemna biträde vid uppbörden utaf den jemförelsevis långt oviktigare, till sjömanshusen ingående tonavgiften (kongl. kungörelsen den 8 maj 1886). En dylik, i författning tillförsäkrad medverkan vid hamnavgifternas upptagande (qvarhållande genom tullväsendet, för så vidt ske kan, af det afgiftspligtiga föremålet, till dess avgiften blifvit gulden) bör med allt fog kunna begäras, då dessa avgifter af staten fastställas, samt uteslutande skola användas till offentligt ändamål och tullfunktionärerna icke i nämnvärd mån besväras genom en sådan förpligtelse, som för öfrigt, så länge uppbördsreglementena af Kongl. Maj:t fastställdes i sammanhang med taxorna, varit dem ålagd. Väl innehålla många, kanske de flesta nu gällande reglementen sådana bestämmelser, som att fartyg ej må af tullkammaren utklaras, eller tillstånd till varors disponerande ej meddelas, förr än hamnavgiften visats vara betald, att hamnuppbördsman ej må betagas tillgång till tulljournalerna och dylikt, men dessa stadganden, som hafva sitt ursprung i ofvan antydda äldre föreskrifter, äro, såsom nu utfärdade af Konungens befallningshafvande, till hvilka tullverkets tjänstemän ej stå i subordinationsförhållande, i sjelfva verket utan bindande kraft.

Med afseende å föreskrifter angående angifning af fartyg och varor, rätt att kontrollera angifvarnes rättighet genom undersökning af varorna medelst mätning och vägning och mera dylikt, äro uppbördsreglementena emot hvarandra i hög grad stridande, och om deri gifna ansvarsbestämmelser gäller detsamma, som ofvan yttrats beträffande förseelser emot hamn- (polis-) ordningarna, att alldeles samma förseelse ofta på den ena platsen medför flerdubbelt svårare straffpåföljd än på den andra.

Till de ofvan anförda skäl, som i hamnförvaltningarnas och trafikanternas intresse tala för utfärdande af en allmän hamnstadga, bör läggas, att med tillkomsten af en sådan det tyngande arbete, som kongl. civildepartementet, kongl. kommerskollegium och länsstyrelserna nu få vidkännas i och för hamnväsendet, i mycket afsevärd grad komme att underlättas. I en ständigt fortlöpande kretsgång, med femårig mellantid för hvarje hamn, skola nya utgiftstaxor uppgöras och prövas. Genom dertill egnade bestämmelser i hamnstadgan rörande tariffernas uppställning, giltighetstid m. m. torde detta vidlyftiga och tidsödande arbete kunna i hög grad inskränkas. Genom införande af bestämmelser rörande lokalförvaltningen, hamnpolisen och hamnavgiftsuppbörden skulle länsstyrelserna, som hafva att pröfva och fastställa förslag i dessa afseenden, se detta sitt arbete till det väsentligaste bortfalla, då framdeles endast sådana, väl i allmänhet mindre viktiga, tilläggsföreskrifter komme att ifrågasättas, som bero på eller betingas af ovanligare förhållanden inom något särskildt hamnområde.

Om omfattningen af det arbete, som sålunda skulle för kongl. civildepartementet och embetsverken besparas, kan man göra sig en föreställning vid öfvervägande deraf, att, enligt sist utkomna officiella statistiken öfver inrikes handel och sjöfart (för år 1894), antalet hamnar, i hvilka hamnavgifter uppbäras, utgör: stadshamnar 71 köpingshamnar 8 och landthamnar 152, tillhoppa 231.

På grund af hvad sålunda anförts, tillåter jag mig vördsamt föreslå,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att, efter nödig utredning, en för landets alla hamnar gemensam hamnstadga må varda utfärdad.

Stockholm, januari 1896.

I. H. Dieden.