

N:o 57.

Ank. till Riksd. kansli den 28 april 1899, kl. 3 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utarbetande och framläggande af förslag till ändring i och tillägg till vissa delar af gällande sjölag.

Uti en inom Andra Kammaren väckt och till lagutskottet hänvisad motion, n:o 18, anför herr *A. Johansson* i Möllstorp:

»Då man nästan dagligen blir genom tidningarna underrättad om timade sjöolyckor med spilda människolif och förstörd egendom, kan man icke undgå att tänka på, om alla försigtighetsmått, som må hända mången gång kunnat förhindra en ödesdiger katastrof, blifvit vidtagna. Att t. ex. ett fartyg för tungt lastadt icke kan i storm och hög sjö reda sig så väl som ett lätt lastadt, är en känd sak, och att många sjöolyckor derigenom timat, har varit en alla tiders erfarenhet. Hur mången gång händer det icke, att en redare eller sjökaptan, som kan vara större eller mindre delägare i fartyget, af öfverdrifvet vinstbegär låter förleda sig att intaga större last än fartyget under vidriga förhållanden kan bära, eller huru ofta inträffar det icke, att skepparen tvingas dertill af rederiet, om han vill bibehålla sin plats, som i detta fall är detsamma som hans lefvebröd! Hvilka följder uppkomma i dylika fall, får man tyvärr allt för ofta erfara. I England, der man till fullo insett det farliga uti en obegränsad frihet i föreliggande fall, är lag, att hvarje fartyg skall vara försedt med lastmärke, öfver hvilket detsamma icke får nedtryckas.

På ungefär samma sätt förhåller det sig med däckslasterna. Huru

staplas icke dessa upp i höjden och försvåra manövreringen, och vid fartygens krängningar komma de ofta i olag och måste vräkas öfver bord, då mången gång utom förlust af egendomen menniskolif stå på spel. Äfven i detta fall stadgar den engelska lagen begränsning äfven hvad utländska fartyg beträffar, som skola aflasta eller intaga last i engelsk hamn.

Det torde icke vara något tvifvel underkastadt, att i svenska handelsflottan användas ganska många gamla bristfälliga fartyg, som vid svåra förhållanden icke ega styrka nog att emotstå den press, som de vid dylika fall blifva utsatta för, utan ofta remna och gå till botten med man och allt. Det skulle kunna bevisas, att en stor del af de sjöolyckor, som under de senaste höststormarne förekommit med svenska fartyg, just haft sin orsak i nu anförda förhållandet. Sedan besättningsmännen under hela resan fått arbeta vid pumparna, eller, som det på deras språk kallas, bära fartyget på armarna, har detta, sedan pumpningen icke längre hulptit, vägrat att lyda roder, och katastrofen har varit gifven. Att en stor del sådana »flytande likkistor» icke vidare skulle komma till användning, om bestämmelse angående tvångsbesigtning vid seglationstidens början hvarje år funnes föreskrifven, är ju tydligt.

Enligt min uppfattning är vår fattiga sjömansbefolkning, som mången gång utsättes för fara och lidanden mer än den oinvigde kan drömma om, icke omhuldad så som den borde vara. Hur mången gång hafva icke mödrar, hustrur och barn med förtviflan fått emottaga underrättelse om sina söners, sina makars och fäders undergång, då de i stället haft anledning vänta dem i sina armar, ja, måhända fått göra det, om icke vinstbegäret i detta fall haft för stor frihet.

I detta sammanhang skulle jag vilja hemställa, om icke undersökning borde verkställas, huru det förhåller sig med manskapets öfveranstängning på en del fartyg, särskildt kustfarande lastångare, föranledd deraf, att besättningen icke varit talrik nog. Det har offentligen påståtts, att en del sammanstötningar och andra olyckor haft sin grund i ett sådant förhållande, då rormannen eller utkiken genom trötthet och förslappning somnat på sina viktiga poster, sedan onaturliga upplifningsförsök icke längre hulptit.

Då enligt mitt förmenande vår i öfrigt ypperliga sjölag borde i de fall, jag här ofvan haft äran påpeka, skärpas, på det att större trygghet i detta hänseende måtte komma till stånd, beträffande såväl menniskolif som egendom, vågar jag vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t ville låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till sådant tillägg i sjölagen af den 12 juni 1891 — utom hvad som stadgas i dess

26 § — att hvarje fartyg, som intager last på befraktning till in- eller utländsk hamn, måste utvändigt på sidorna vara försedt med ett under kontrollerande myndighets tillsyn tillkommet lastmärke;

att i afseende på däckslast bestämmelser införas i likhet med dithörande föreskrifter i engelska sjölagen, att däckslasterna begränsas till viss höjd;

att, utom de i 41 § omförmälda besigtningar, en s. k. tvångsbesigtning hvarje år vid seglationstidens början i den hamn, der utklarering sker, verkställas till utrönande af fartygets sjöduglighet;

att andra momentet i 87 § borttages eller förändras till större trygghet för fartygsbesättningar;

samt slutligen, att bestämmelser införas i syfte att förhindra öfveranstängning i fråga om arbetstid för inmönstrad besättning.

Utskottet vill till en början erinra om, att flertalet af de frågor, som motionären bragt å bane, förut i skilda land varit föremål för utredning och pröfning. Särskildt har så varit förhållandet i England, der desamma, kraftigt framburna genom den bekanta s. k. Plimsollska rörelsen, delvis mynnat ut i lagstiftningsåtgärder. Jemväl i vårt land har åt dessa frågor egnats mycken uppmärksamhet bland annat af den utaf Kongl. Maj:ten den 24 maj 1877 förordnade komitéen för utarbetande af förslag till ändringar och tillägg i sjölagen, egnade att i möjligaste mån förekomma och inskränka olyckor till sjös, samt af den komité, genom hvilken vår nu gällande sjölag utarbetades, hvarjemte desamma på allmänna nordiska sjöfartsmöten varit under behandling. Hittills har man emellertid ganska allmänt enat sig om den åsigten, att mot sådana lagbestämmelser som de af motionären föreslagna möta synnerliga betänkligheter. Hvad i sådant afseende anförts är ej heller, såvidt utskottet kan finna, af motionären i någon mån vederlagdt.

Vidkommande sålunda först förslaget, att för hvarje fartyg skulle bestämmas en lastlinie, utmärkande det största djup, hvartill fartyget finge lastas, lär detta förslag stranda redan på svårigheten att finna någon allmängiltig grund, efter hvilken dylika lastlinier kunde bestämmas. Af de olika beräkningssätt, som i sådant afseende utomlands föreslagits, lär intet hafva befunnits fullt tillfredsställande. Frågan huru stor last ett fartyg kan bära, är för öfrigt beroende ej blott på fartygets storlek och bygg-

nadssätt utan jemväl på lastens beskaffenhet, de farvatten, fartyget skall besöka, samt den årstid, hvarunder en resa skall ega rum, och som dessa förhållanden kunna vara underkastade ständig vexling, torde det äfven med de noggrannaste beräkningar vara omöjligt att för ett fartyg finna en i alla fall lämplig lastlinie. Beaktas bör också, att införande på detta område af en lagstiftning, hvars tillämpning lätt ledde till misstag, innebure synnerlig fara att antingen föröka sannolikheten af sjöolyckor eller ock försämra villkoren för sjöfartsnäringen. Sättes en lastlinie för högt, ligger häri en frestelse att intaga större last, än fartyget tål, och sättes densamma för lågt, medför detta ett ofta väsentligt förringande af fartygets ekonomiska bärighet.

Enahanda betänkligheter möta mot förslaget att införa allmänna bestämmelser om höjden af tillåten däckslast. Då ett fartygs förmåga att föra sådan last är beroende af dess byggnadssätt och lastens beskaffenhet, samt hänsyn för hvarje fall jemväl bör tagas till årstid och farvatten, kan en i allmän form gifven regel icke gerna passa för alla förhållanden. Fartyg finnas, som äro konstruerade med särskildt afseende å möjligheten att intaga stor däckslast. Liksom i fråga om lastlinie kan det befaras, att en allmän regel blefve än för sträng, i hvilket fall fartygets lastningsförmåga och ekonomiska värde obehörigt begränsades, än motsatsen, för hvilket fall den innebure lockelse att lasta fartyget hårdare, än försigtigheten kräfde.

Motionären föreslår vidare att stadga årliga besigtningar genom statens försorg för utrönande af fartygs sjöduglighet. Sådan lagstadgad besigtning förekommer som bekant för närvarande i vårt land i fråga om passage-rareångfartyg och torde med hänsyn till den fara för människolif, som bristfällig utrustning af dylika fartyg innebär, i afseende å dem vara af oafvisligt behof påkallad, liksom den ock, hvad dem vidkommer, är jmförelsevis lätt genomförbar. Deremot torde det med skäl kunna ifrågasättas, huruvida en allmän årlig statskontroll öfver fartygs sjöduglighet vare sig är behöflig eller kan genomföras utan alltför stora uppoffringar. I förstberörda afseende torde förtjena bemärkas, att fartyg, afsedda för trafik på aflägsnare farvatten, måste för att med framgång kunna täfla på fraktmarknaden inregistreras i något af de stora utländska klassifikationssällskapen och att de så väl i anledning häraf som ock för erhållande af assurans äro underkastade periodiskt återkommande och fullt tillförlitliga besigtningar. Statskontrollen skulle sålunda komma att medföra ökad trygghet hufvudsakligen i fråga om de fartyg, som användas för trafik utefter våra kuster eller eljest i närliggande farvatten, men lär denna

trafik icke kunna antagas i allmänhet innebära sådana vådor, att särskilda lagbestämmelser med hänsyn till densamma äro erforderliga.

Praktiska svårigheter torde jemväl möta att anordna dylik statskontroll. I de flesta hamnar af vårt land lära lämpliga besigtningmän icke stå att erhålla med mindre särskilda sådana anställdes, hvilket åter skulle vålla högst betydande kostnader.

Det förtjenar ock att erinras, att enligt 87 § af gällande sjölag befälhafvaren är pliktig anordna besigtning till utrönande af fartygets sjövärdighet, derest mer än halfva antalet af besättningen derom gör framställning samt, om last redan är intagen, styrman eller maskinist å fartyget i denna framställning deltagar. Besättningen eger sålunda redan enligt nu gällande bestämmelser möjlighet att befria sig från risken att färdas å ett icke sjödugligt fartyg, och med hänsyn till de viktiga intressen, som för besättningen stå på spel, lär det kunna antagas, att så snart grundadt tvifvel om fartygs sjöduglighet föreligger, erforderlig enighet om begärande af sådan besigtning skall stå att erhålla.

I andra momentet af samma paragraf stadgas, att om vid anställd besigtning befinnes, att skälig anledning till klagan saknats, de, som begärt besigtningen, skola ersätta all derigenom orsakad kostnad och förlust. Motionären hemställer nu, att detta moment skall borttagas eller förändras till större trygghet för fartygs besättningar. Det vill emellertid synas utskottet, som om man med hänsyn till de obehag och kostnader som genom dylik besigtning kunna förorsakas vederbörande rederi, icke skäligen bör borttaga den i berörda bestämmelse liggande garantin för att besigtning icke begäres i oträngdt mål.

Ytterligare föreslår motionären införande af bestämmelser i syfte att förhindra öfveranstängning i fråga om arbetstid för inmönstrad besättning, och förefaller det af hans framställning i ämnet, som om han härmed åsyftade bestämmande genom lag af fartygs besättningsstyrka. Motionären kommer här åter in på ett område, som varit föremål för mycken uppmärksamhet. Enligt utskottets förmenande förefinnes emellertid befogad anledning till tvekan såväl om behovet i vårt land af dylik lagstiftning som ock rörande möjligheten att åstadkomma praktiska lagbestämmelser i detta ämne. Det faktiska förhållandet lär vara, att svenska fartyg, i motsats till en del främmande länders fartyg, i allmänhet äro tillfredsställande bemannade och att någon öfveranstängning ombord å desamma i regel icke förekommer annat än vid de med sjömansyrket oskiljaktigt förenade tillfällen, då på grund af öfverhängande fara för lif och egendom någon hänsyn icke kan tagas till behovet af hvila. Å andra sidan

torde fackmän vara ense derom, att det möter synnerliga svårigheter att finna en allmängiltig norm för bestämmande af fartygs besättningsstyrka, särskildt som vid bedömande af en besättnings arbetskraft jemväl andra faktorer än antalet böra komma i betraktande.

Utöfver hvad sålunda anförts rörande de särskilda förslag motionären framställt vill utskottet framhålla vissa principiella betänkligheter mot att lagstiftningen i syfte att betrygga sjöfolket mot de med dess yrke förenade faror allt för mycket ingriper på rederinäringens område. Utskottet finner det tvifvelaktigt, huruvida lagstiftningen i sådant afseende lämpligen kan och bör gå längre än till att såsom nu gällande sjölag fastslå redares och befälhafvares ansvarighet för fartygs sjövärdighet. Det bästa skyddet för besättningen kommer i allt fall att ligga deri, att redare och befälhafvare i allmänhet ega samma intresse som besättningen af fartygs sjövärdighet. På samma gång genom brist härutinnan besättningens lif vedervågas, löper jemväl befälhafvaren fara för sitt lif och hotas redaren af ekonomisk förlust.

Det torde böra erkännas, att lagstiftningen i detta ämne måste framgå med mycken försigtighet. Sådana bestämmelser, som de af motionären föreslagna, kunna icke tillämpas utan att medföra synnerliga besvär och kostnader för redarne, och man torde med skäl kunna befara, att införandet af dylika bestämmelser skulle till föga fromma för sjömännen få en ödesdiger inverkan på vårt lands sjöfart, hvarjemte ytterligare betänkligheter mot den ifrågasatta lagstiftningen möta på den grund, att genom de band, som sålunda skulle läggas på vår rederinäring, densamma komme i en särdeles ofördelaktig ställning vid täflan med de flesta andra länders sjöfart. Det bör i sådant afseende beaktas, att det hittills endast är England, som vågat lägga på sin sjöfartsnäring bördan af en lagstiftning, i viss mån sådan som motionären ifrågasatt.

Dessutom skulle genom de föreslagna lagbestämmelserna den nyligen vunna enheten i sjöfartslagstiftning mellan de tre nordiska rikena göras om intet, då föga sannolikhet förefinnes att åtminstone för närvarande kunna åstadkomma gemensam lagstiftning i den af motionären angifna riktning.

Med allt erkännande af det behjertansvärda i de sträfvanen, för hvilka motionären gjort sig till målsman, får utskottet på grund af hvad sålunda anförts hemställa,

att förevarande motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 28 april 1899.

På lagutskottets vägnar:

CARL B. HASSELROT.
