

Det är icke ovanligt, att timmerflottar slita sig loss från den bogserande ångaren och flyta omkring till stor fara för fartyg, helst i mörkret.

Det torde därför vara af behovet och omsorgen för sjöfarten påkalladt, att bestämda föreskrifter lemnas angående hvad som iakttagas bör till förekommande af att transport af timmer i prickade farleder eller allmänt farvatten skall vara till hinder eller fara för den verkliga sjöfarten, och tillåter jag mig vördsamt föreslå,

att Riksdagen ville genom skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes taga under ompröfning, hvilka åtgärder som böra vidtagas för sjöfartens betryggande från faror, orsakade genom transport af timmer i flottar eller s. k. mosor.

Stockholm den 18 januari 1900.

*J. Aug. Kinnman.*

---

## N:o 8.

Af herr **J. A. Kinnman**, om skrifvelse till Kongl. Maj:t i fråga om erhållande af bestämmelser angående säkerhetsåtgärder beträffande fartyg.

Till beredande af skydd emot fara i följd af oförsigtighet eller vårdslöshet hos arbetsgifvare eller andra personer, hvilkas verksamhet närmare berör arbetares eller allmänhetens säkerhet mot olycksfall hafva under de senare åren åtskilliga föreskrifter meddelats. Så har t. ex. införts yrkesinspektion för vissa yrken, föreskrifter hafva gifvits rörande passagerares säkerhet på fartyg m. m.

Deremot finnas icke några eller åtminstone endast helt illusoriska föreskrifter angående allt sådant, som afser fartygsbesättningars säkerhet. Det finnes näppeligen något yrke, i hvilket följderna af oförsigtighet

eller vårdslöshet från arbetsgifvares eller arbetsledares sida kunna hafva så olyckliga verkningar som inom sjömansyrket, der många oberäkneliga faktorer medverka till riskens förökande. Här är det mera än i andra yrken viktigt, att möjligheterna till olycksfall ej genom oförsigtighet eller vårdslöshet förökas.

Det är därför af behovet påkalladt, att bestämda säkerhetsföreskrifter lemnas angående sådana förhållanden, som mera direkt påverka fartygs sjövärdighet och ombord varande personers säkerhet, dels för att tjena till ledning för redare eller befälhafvare och dels för att förekomma åsidosättande af den försigtighet beträffande vidtagna anordningar, som yrket kräver.

De viktigaste saker, hvarom säkerhetsföreskrifter borde lemnas, äro följande:

- 1:o) Användande af kondemnerade fartyg.
  - 2:o) Fartygs nedlastning.
  - 3:o) Däckslasters höjd och fastgörande.
  - 4:o) Utrustning med lifbergnings- och eldsläckningsredskap.
  - 5:o) Undersökning och profning af ångpannor och ångrör å alla ångfartyg.
  - 6:o) Undersökning af signallanteror och deras fästande.
  - 7:o) Föreskrifter angående kompetens för befälhafvare i inrikes fart.
  - 8:o) Bemanning och tjenstetid för besättningsmedlemmar, särskildt i inrikes fart och kustfart.
  - 9:o) Ansvar, i fall någon under tjensteutöfning i magtpåliggande tjänst är drucken eller opålitlig i tjenstens utöfning till följd af oredighet, orsakad genom intagande af starka drycker.
- I sammanhang härmed borde äfven föreskrifter lemnas om
- 10:o) Fartygs utrustande med medikamenter och förbandsartiklar för längre resor och
  - 11:o) Ventilation af besättningsrummen.

För att lemnade föreskrifter verkligen skola efterföljas och det afsedda syftmålet derigenom skall kunna ernås, torde det vara nödigt, att en lämpligt anordnad yrkesinspektion anställs med uppdrag att öfvervaka föreskrifternas iakttagande. Och torde därför äfven bland säkerhetsåtgärderna böra införas bestämmelser om

- 12:o) Inspektion af fartyg i allmänhet.

Hvad först beträffar användandet af fartyg, som kondemnerats eller förklarats icke vara iståndsättliga jemlikt § 6 sjölagen, så inträffar det ofta, att ett fartyg, som, inkommet i haveri, vid företagen besigtning

jemlikt § 41 sjölagen finnes behöfva en rätt betydlig och dyrbar reparation för att blifva försatt i sjövärdigt skick till resans fortsättande, förklarar icke vara iståndsättligt, emedan fartyget efter den dyrbara reparationen icke skulle blifva värdt så mycket, som det då skulle kosta, hvarpå fraktslutet häfves och fartyget får distansfrakt enligt § 160 sjölagen. Sedan detta ordnats, tages fartyget ofta till ett varf för reparation och repareras der mycket enkelt till kanske endast en liten del af den kostnad, som första besigtningen ansett nödig för att fartyget skulle kunna försättas i sjövärdigt skick. Ett par nya besigtningmän, som ofta icke känna till detaljerna af den första besigtningen, gifva derefter ett intyg, att fartyget reparerats till vissa delar och efter deras åsigt är försatt i sjövärdigt skick. På grund af ett sådant intyg blir fartyget å nyo infördt i allmänna fartygsregistret och användt i fraktfart.

Det ligger emellertid i öppen dag, att ett sådant fartyg icke kan vara så sjövärdigt, att det erbjuder den erforderliga säkerheten för de ombordvarandes lif, och detta framstår så mycket tydligare, som den första besigtningen är en af laglig myndighet förordnad officiel förrättning samt rederiet sjelft i de flesta fall vid denna första besigtning framhåller nödvändigheten af den fullständigaste reparation för åstadkommande af den för rederiet så fördelaktiga kondemneringen. Den enklaste rättvisa borde emellertid fordra, att ett kondemneradt fartyg icke finge å nyo införas i det allmänna fartygsregistret eller godkännas såsom fartyg förr, än alla de arbeten, som den första besigtningförrättningen föreskrifvit såsom absolut nödiga för fartygets försättande i sjövärdigt skick, blifvit fullständigt och med förrättningsmännens godkännande utförda. Tilltaget att gå med gamla osjövärdiga fartyg skulle i sig sjelft betydligt stärfjas, i fall § 160 sjölagen ändrades derhän, att fartyg, som sprungit läck i öppen sjö, icke skulle hafva rätt till distansfrakt. Lika rättvist som det kan vara, att ett fartyg, som råkat ut för grundstötning, kollision eller annan verklig olyckshändelse, får distansfrakt, lika orätt är det deremot, att ett fartyg, som kondemnerats endast emedan det sprungit läck i öppen sjö, skall erhålla distansfrakt, hvilken i detta fall rent af verkar som ett premium till gamla osjövärdiga fartyg.

Beträffande frågan om fartygs nedlastning torde det vara tillräckligt att framhålla den stora risk, för hvilken ett fartyg utsättes genom att vara för djupt nedlastadt, såväl med afseende på öfverbrytande sjö som på svårigheten att hålla detsamma flytande, om det råkar ut för en tillfällig läcka. Sjölagen ålägger visserligen befälhafvaren och redaren att tillse, att ett fartyg ej lastas för djupt; men i saknad af hvarje före-

skrift till ledning eller bedömande af den gräns för nedlastning, som lagen anser tillätlig, är det svårt såväl för domare som för befälhafvare eller redare att afgöra, när denna gräns är uppnådd eller öfverskriden. Sjölagens föreskrifter om detta och liknande saker äro rena godtycklighetsföreskrifter, och det bör naturligtvis lemnas bestämda föreskrifter om den nedlastningsgräns, hvars öfverskridande är förenad med ansvar enligt lagen. Bestämda föreskrifter angående lastlinie finnas införda i andra länder och böra äfven införas här i landet.

Vidkommande frågan om däckslasters höjd och fastgörande, så visar erfarenheten, att föreskrifter angående hvad dervid ur säkerhetens synpunkt bör iakttagas äro af behovet påkallade. Fartyg taga ofta så höga däckslaster, att den säkra stabilitetsgränsen öfverskrides, och då dessa däckslaster ofta äro otillräckligt fästade vid fartyget samt merendels hafva otillräckligt skydd på sidorna, utgöra de en källa till fara för besättningen och andra ombordvarande personer.

Beträffande derefter utrustning med lifbergnings- och eldsläckningsredskap, så finnas derom föreskrifter för fartyg, som få föra passagerare, och det är klart, att besättningsmedlemmars lif böra skyddas lika väl som passagerares samt att därför på alla fartyg böra gälla liknande föreskrifter i tillämpliga delar. Äfven böra å alla fartyg finnas tillräckliga och ändamålsenliga pumpinrättningar för fartygens läns hållande. På alla träsegelfartyg borde användande af lämplig vindpump vara obligatoriskt, alldenstund en sådan pump är af ofantligt stor nytta för ett fartygs läns hållande samt inbesparar en mängd tungt och tröttsamt arbete med handpumparne, och detta kanske mest just vid de tillfällen, då besättningens arbete som bäst behöfves för andra viktiga ändamål.

Att undersökning och profning af ångpannor och ångrör å alla ångfartyg är en af omtanken för de ombordvarandes säkerhet nödvändigt påkallad åtgärd, framgår tydligt af de föreskrifter, som ansetts nödiga för passagerareångfartyg.

En sådan undersökning är påkallad, icke allenast för de ombordvarandes säkerhet, utan äfven ur den allmänna säkerhetens synpunkt, enär hvarje föremål, som befinner sig i närheten af en ångbåt, hvars panna råkar explodera, är utsatt för fara.

Beträffande derefter föreslagen undersökning af signallanternor och sättet för deras fästade, får jag framhålla, att i handeln ofta försäljas signallanternor, som icke äro i enlighet med de fastställda internationella föreskrifterna om sådana lanternors storlek, form och anordning. Det är emellertid en mycket viktig sak till undvikande af kollisioner, att dessa lanternor såväl till form som sättet för deras fästade äro

fullt reglementsenliga. En kontroll häröfver vore lätt anordnad, om i vårt land, såsom i en del andra länder, vissa personer eller korporationer finge bemyndigande att justera lanternorna och deras fastsättande samt föreskrift meddelades, hvarigenom hvarje fartyg vore ålagdt att hafva vederbörligen justerade lanternor samt intyg om deras reglements- enliga anbringande å fartyget.

Kompetens hos befälhafvare för utföfvande af sin ansvarsfulla befattning är gifvetvis ett nödvändigt vilkor icke allenast till de ombordvarandes säkerhet, utan äfven till säkerheten för andra fartyg, som komma i närheten och som genom felaktig manöver kunna utsättas för kollision.

Föreskrifter angående nödiga kompetensvilkor finnas också utfärdade för befälhafvare å utomskärs gående ångfartyg af viss storlek samt för segelfartyg i allmänhet för fart bortom Skagen, norska hamnar undantagna; men för fart på inomskärs farvatten med lastångfartyg och fart på hela Östersjön, Kattegat och norska hamnar med äfven de största segelfartyg äro absolut inga andra kompetensvilkor föreskrifna än en ålder af minst 21 år.

Med den utveckling, som sjöfarten på senaste årtiondena tagit, fordras ovilkorligen hos en befälhafvare äfven i dessa farvatten åtminstone någon praktisk erfarenhet och kännedom om hvad iakttagas bör till undvikande af ombordläggning, för att icke såväl det egna som mötande fartyg jemte deras besättningar skola utsättas för fara. Den enklaste försigtighet eller omtänksamhet borde förutsätta, att ingen skulle hafva rättighet att föra befäl på något fartyg utan att han har normalt färgsinne, har kännedom om hvad som iakttagas bör till förekommande af fartygs ombordläggning och har åtminstone någon praktik på sjön.

Vid fart på inrikes farvatten och efter kusterna inträffar det ofta, i synnerhet sommartiden, att på fartyg, som anlöpa många hamnar under vägen, der lossning och lastning skall ske, besättningen hålles dermed så sysselsatt under uppehållen i hamn, att de ej få tillräcklig hvila för att kunna med full vigör fullgöra sina pligter under resorna, då inträdande slapphet eller sömnhighet, orsakad af otillräcklig hvila, lätt kan blifva en källa till stor fara för de ombordvarande. Detta kan afhjelpas genom en något ökad bemanning, så att nödigt ombyte för hvila kan göras.

Derest någon af besättningen gör sig skyldig till förseelse enligt § 102 sjölagen, så underkastas han der stadgade ansvarsbestämmelser, som kunna vara tillämpliga i utrikes fart eller med inmönstrad besättning. Då deremot i inrikes fart mönstring icke erfordras samt aflöning

i denna fart ofta utgår med dagaflöning, finnas sålunda i verkligheten för fartyg i inrikes fart icke några tillämpliga straffbestämmelser, derest någon af besättningen genom åsidosättande af sina pligter vid utöfvande af en ansvarsfull och magtpåliggande befattning utsätter fartyget och de ombordvarande för fara. Om t. ex. någon, som har att sköta rodet, utkiken, maskinen eller vakten, skulle intaga så mycket rusgifvande drycker, att han ej hade sin fulla redighet i behåll, skulle denna hans oredighet ju lätt kunna blifva anledning till allvarsamma olyckor. Bötesansvar inför närmaste domstol eller polisdomstol borde till förekommande häraf föreskrifvas.

För fartyg, som göra resor på utrikes ort och i synnerhet på mera aflägsna sådana orter, är det tydligen en sak af stor vikt att medhafva nödiga medikamentsförråd och förråd af lämpliga förbandsartiklar. Sådant medföres ju också vanligen, men det saknas tydliga föreskrifter om hvad som, allt efter besättningens storlek och resans beräknade längd, skall medföras och om huru ofta förnyelse af vissa mera ömtåliga medikamenter skall ega rum, så att befälhafvaren är ofta i saknad af nödig ledning, huru härmed skall förfaras, för att fartyget skall lagligen anses vara i detta afseende fullt utrustadt. I fall sjukdom inträffar under resan, så är det ju en stor källa till fara för den sjuke eller skadade, om det ombord icke finnes nödig medicin eller nödiga förbandsartiklar.

Ofullständig ventilation af besättningens vanligtvis ganska knappt tilltagna rum kan gifvetvis vara anledning till sjukdom och fara för besättningen, och bör detaljerad föreskrift om fullständig ventilering finnas.

Att en inspektion af fartyg i allmänhet i analogi med yrkesinspektionen i farligare yrken på land är en af behovet påkallad sak, som i väsentlig mån skulle bidra till säkerheten för utöfvarne af sjömansyrket, torde icke kunna bestridas.

En fullständig inspektion af alla fartyg kan ju icke genast anordnas; men det vore en stor fördel, att inspektörer tillsattes för att, i likhet med inspektörerna för passagerareångfartyg, besöka fartyg mera tillfälligt och efterse, att bestämmelserna i gällande författningar angående säkerhetsåtgärder verkligen vore iakttagna. Endast medvetandet, att inspektören när som helst kunde infinna sig för inspektion, skulle orsaka större aktsamhet och påpasslighet vid föreskrifternas iakttagande.

Någon stor kostnad för staten i och för denna inspektion skulle icke heller orsakas, om de redan nu tillförordnade inspektörerna för passagerareångfartyg finge äfven den allmänna inspektionen sig upp-

dragen mot lämplig tillökning i löneförmåner, så att de helt kunde egna sig åt inspektionsväsendet.

Jag tillåter mig därför vördsamt föreslå,

att Riksdagen ville hos Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes låta föreskrifva bestämmelser angående säkerhetsåtgärder å fartyg, särskildt beträffande användande af kondemnerade fartyg, fartygs nedlastning, däckslasters höjd och fastgörande, lifbergnings- och eldsläckningsredskap, undersökning och profning af ångpannor och ångrör, undersökning af signallanteror och sättet för deras fästande, kompetens för befälhafvare i inrikes fart, bemanning och tjenstetid i inrikes fart och kustfart, ansvar för vårdslöshet eller oredighet genom förtärande af starka drycker vid utfölvande af magtpåliggande befattning å fartyg i inrikes fart, utrustning med medikaments- och förbandsartiklar, ventilation af besättningsrum, och inspektion af fartyg samt till Riksdagen föreslå de ändringar i allmän lag och sjölag, som härför erfordras.

Stockholm den 18 januari 1901.

J. Aug. Kinnman.