

Nr 85.

Av herr **Lindley**, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m.

I den till 1913 års riksdag framlagda kungl. propositionen med förslag till förordning om tillsyn å fartyg m. m. anför chefen för justitiedepartementet följande:

»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 förande 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 underkastas 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.

På grund av vad jag sålunda anfört 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 behövliga detaljbestämmelser i förevarande ämne böra bibehållas 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 passagerareångfartyg, vilket ämne väl må anses vara bland de viktigaste, underkastas 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 statskontrollen 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.»

Kungl. Maj:t har dock till årets riksdag framlagt förslaget om tillsyn å fartyg i form av en lag, men likväl återfinnas de av mig citerade orden ordagrant avskrivna i den vid årets riksdag avlämnade kungl. propositionen nr 116, vilket visar, att den där anförda motiveringen ingalunda befinner sig på fast mark, utan på mycket löslig grund. Undertecknad har redan inom sjöfartssäkerhetskommittén hävdad en avvikande mening i detta hänseende, enär jag ansett, att såväl tillsyningslagen (vilken sjöfartssäkerhetskommittén enhälligt ansett bör fastställas i form av lag) som bestämmelserna »om vad i vissa avseenden skall iakttagas beträffande fartygs sjövärdighet, utrustning och lastning» samt bemanning, bör framställas i form av lag och därigenom ställas under riksdagens prövning.

Vi äro alltför väl medvetna om kapitalets stora inflytande, synnerligast inom ett departement som kommerskollegium, vilket har till speciell

uppgift att bevaka dess intressen, att vi hysa befogade farhågor för att de av Kungl. Maj:t fastställda bestämmelser icke skola bliva betryggande, som vi anse vara nödigt. Och dessutom kan ju alltid befaras, att eventuellt fastställda bestämmelser genom framställning från detta håll kunna rubbas till anpassning efter näringsidkarnes krav.

Ett typiskt exempel härpå ha vi från England, där lastlinjebestämmelserna icke ha varit fastställda genom lag, varför därvarande regering ansett sig kunna tillmötesgå framställning från redarehåll om ändring, med resultat att handelsministern inför parlamentet helt nyligen måst erkänna, att förlusten av liv och egendom sedan denna tid tilltagit i oroväckande grad.

Alla mera detaljerade bestämmelser i fråga om säkerhetsanordningarna å fartyg, maskineri, bostäder, utrustning, båtar och bärgningsredskap, eldsläckningsredskap, bestämmelser om barlast, däckslaster, spannmåls- och kollaster samt laster av lätt antändligt slag m. m. skulle härigenom undandragas allt inflytande från den lagstiftande församlingen. Samtidigt bör även aktgivas på att dessa bestämmelser i mångt och mycket utgöra ett komplement till den år 1912 antagna lagen om arbetarskydd. En jämförelse mellan denna lag och vad som här föreslås med lags fasthet visar en oerhörd stor skillnad.

Då emellertid Kungl. Maj:t i sin motivering på sid. 30 förutom uttalandet om olämpligheten av att giva dessa bestämmelser civillags karaktär även förklarat det omöjligt att till innevarande riksdag kunna slutföra beredningen av detta spörsmål, så vill icke heller jag drista mig till att framlägga ett sådant förslag, utan nödgas endast inskränka mig till ett yrkande på att ett dylikt förslag till lag om vad i vissa avseenden skall iakttagas beträffande fartygs sjövärdighet, utrustning, lastning och bemanning måtte utarbetas och snarast möjligt för riksdagen framläggas.

Beträffande de särskilda i Kungl. Maj:ts proposition nr 116 föreslagna ändringarna till nuvarande sjölag, ber jag att få göra följande anmärkningar och yrkanden:

§ 5 a). Kungl. Maj:ts förslag innebär i denna punkt en betydande försämring. Sjöfartssäkerhetskommittén, inom vilken skeppsredareintressenterna befunnit sig i avgjord majoritet, har likväl enhälligt yrkat på en i sjölagen fastställd bestämmelse om trevaktssystemets tillämpning för maskinpersonalen på långresor i utomeuropeiska farvatten, under det att reservanterna velat gå ännu längre. Kungl. Maj:t har här blivit mera arbetsgivarvänlig än arbetsgivarne själva och föreslår, att denna bestämmelse måtte helt uteslutas. Nämda stadganden om treskiftsvakter äro dock så allmänt

tillämpade, synnerligast å utländska fartyg, att en återgång till tvåskiftssystemet ovillkorligen skulle öka emigrationen av svenska eldare till de utländska handelsmarinerna. För resor i de tropiska klimaten är det för övrigt nästan ogörligt att utan skada till folkhälsan kunna tillämpa det av Kungl. Maj:t föreslagna tvåskiftssystemet för eldarne.

§ 5 a innehåller för övrigt allt vad sjölagen har att giva den ombordvarande personalen i form av arbetarskydd, och torde därav tydligt framgå nödvändigheten av kompletterande lagbestämmelser, i stället för den i paragrafens slutkläm anförda satsen om närmare föreskrifters utfärdande av Konungen.

§ 26, mom. 2) har en sådan formulering, att det framgår, som om alla fartyg skola vara försedda med ett lastmärke enligt fastställda lastlinjebestämmelser, men detta torde dock ingalunda vara meningen. Även denna viktiga fråga om lastlinjebestämmelsernas utsträckning är tydligen ämnad att läggas under Kungl. Maj:ts administrativa lagstiftning och torde därför ingenting annat vara att göra än ett generellt yrkande på att dessa lastlinjebestämmelser skola omfatta alla fartyg i Östersjö-, Nordsjö- och Oceanfart. Sammaledes är även förhållandet med bestämmelsen angående däckslast. Den av Kungl. Maj:t föreslagna skyddsåtgärden med förbud att avgå med slagsida till följd av däckslastens övervikt är otillräcklig såsom en skyddsgaranti och måste därför kompletteras med andra bestämmelser, såsom inskränkning av däckslastens höjd, synnerligast under vintermånaderna.

Senare delen av 44 § om bön och gudstjänst ombord är en medeltida kvarleva, som nästan aldrig praktiseras och ingen straffpåföljd vidlåder genom uraktlåtenhet att uppfylla, vadan den saklöst bör utgå.

Systemet av att ha kvinnlig betjäning ombord å lastfartyg har städse varit en källa till allahanda misshälligheter. Allmänt har därför yrkats, att detta system måtte avskaffas. Undertecknad ser sig därför nödsakad att i detta sammanhang framställa ett dylikt yrkande i 45 §.

§ 96. Kungl. Maj:t har här föreslagit, att övertidsersättning skall utgå med 0,8 % av medeltalet av samtliga månadshyror bland däcksbetäckningen och att samma beräkningsgrund även skall tillämpas på maskinpersonalen. Detta system att sammanslå hyrorna och därefter beräkna övertidsbetalningen är synnerligen olämpligt och innebär, att den fullt utbildade matrosen eller båtsmannen skall utbekomma samma övertidsbetalning som skeppsgossen. Någon motsvarighet härtill torde icke kunna uppletas på något annat verksamhetsområde. Det torde till och med kunna ifrågasättas, huruvida icke detta förslag till och med innebär en nedsätt-

ning mot den i nuvarande sjölag fastställda bestämmelsen, som fastställer en ersättning av »en halv dags hyra för varje påbörjad arbetstid av två timmar».

Den rastlösa utvecklingen på sjöfartens område, som manifesterar sig i byggandet av oerhört stora fartyg, gör, att det av Kungl. Maj:t föreslagna bötesmaximum i 292 § 2 mom. måste anses vara för lågt för de förseelser, vilka falla inom dess område, enär det kan tänkas, att ett lagbrott med ty åtföljande bötesansvar likväl kan lämna ett betydande överskott i ekonomisk vinst. Maximum måste även där sättas till 5,000 kronor.

Med stöd av vad jag här ovan anført tillåter jag mig hemställa,

att riksdagen genom skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att snarast möjligt få sig förelagt ett utarbetat förslag om vad i vissa avseenden skall iakttagas beträffande fartygs sjövärdighet, utrustning (inklusive bestämmelser om båtar och annan livräddningsattiralj samt bestämmelser om lämpliga skyddsåtgärder till förhindrandet av olycksfall i arbete ombord å fartyg), om fartygs lastning av olika slags laster (inklusive lastlinjebestämmelser även för östersjöfart och inskränkande bestämmelse i fråga om rätten att föra däckslast) samt förslag till bemanningslag,

att följande tillägg måtte göras till § 5 a sista stycket: Å maskindrivet fartyg skall vid resor i Nordsjö och vidsträcktare fart maskinbesättningen vara tillräcklig för maskintjänsten under gång i tre vakter,

att sista satsen i 44 §: Han låte sig angeläget vara att bön och gudstjänst ombord icke försummas — måtte utgå,

att följande tillägg göres till 45 § sista stycket: Å varje annat maskindrivet fartyg än passagerarefartyg skall i utomskärs kustfart och vidsträcktare fart manlig person, ansvarig inför befälhavaren, vara anställd för kosthållningen,

att i 96 § första stycket de tre sista raderna utgå samt ersättas med: 1 procent av månadslönen för varje hel eller påbörjad timme,

att det i 292 § 2 mom. föreslagna maximibötes-
straffet måtte höjas till 5,000 kronor.

Stockholm den 18 juni 1914.

Charles Lindley.
