

## Nr 9.

Ankom till riksdagens kansli den 28 april 1928 kl. 3.30 e. m.

*Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, nr 8, i anledning av väckt motion, I:180, om skrivelse till Konungen angående utfärdande av bestämmelser om vad som skall iakttagas vid förande av stycke gods som däckslast.*

I en inom första kammaren väckt och till dess andra tillfälliga utskott hänvisad motion nr 180 har herr *Lindley* hemställt, det riksdagen måtte besluta anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning samt utfärda bestämmelser om vad som skall iakttagas vid förande av stycke gods som däckslast. Motionen.

Beträffande motivering till denna hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har med stöd av § 46 riksdagsordningen inhämtat yttranden över motionen från kommerskollegium och socialstyrelsen; och har utskottet fogat dessa yttranden såsom bilagor vid detta utlåtande. Yttranden  
över  
motionen.

Motionären synes utgå från att föreskrifter rörande stycke gods som däckslast icke finnas. Utskottet får emellertid framhålla, att föreskrifter om däckslast, av vad slag som helst, finnas meddelade dels i sjölagen dels ock i förordningen den 23 december 1915 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg enligt den lydelse denna förordning erhållit genom åren 1920 och 1923 utfärdade kungörelser. Motionären synes vidare antaga, att om föreskrifter rörande däckslasts förande funnits, skulle den av honom omnämnda »Tryggveolyckan», vilken icke kunde undgå att väcka allmänt beklagande, icke hava inträffat. Den undersökning rörande orsakerna till denna olycka, som verkställdes av vederbörande myndighet, har emellertid ådagalagt, att de i ovannämnda författningar givna föreskrifterna icke å fartyget iakttagits. Från sakkunnigt håll har också framhållits, att iakttagandet av föreskrifterna med all sannolikhet skulle ha förhindrat katastrofen. Utskottet.

Den utredning om lämpliga förhållandet mellan däckslast och övrig last, som motionären vidare begär, har redan verkställts av de s. k. skeppstjänstkommitterade, vilka i december 1922 avgåvo utlåtande med förslag i frågan. Enligt detta förslag skulle den tillåtna lastmängden å övre däck sättas i visst förhållande till den last, som föres i lastrummet. I anledning av detta förslag

anförde kommerskollegium följande: »Kommitterade avse här lagfästade av regler för lastens fördelning i fartyg, vars dräktighet under däck icke överstiger 150 ton. Då emellertid fartyg av denna storlek förete väsentliga olikheter sinsemellan ifråga om såväl byggnad som stabilitets- och därav bestämda lastningsförhållanden, är det tekniskt sett ytterligt osannolikt, att något sådant bestämt förhållande kan generellt fastställas, och ingen som helst garanti finnes följaktligen för att den av kommitterade föreslagna relationen, en fjärdedel, är den riktiga. En bestämmelse sådan som den föreslagna kan under sådana förhållanden icke blott komma att förfela sitt syfte utan rent av motverka detsamma och sålunda försämra i stället för förbättra sjösäkerheten. Kollegium anser sig med avseende å vad nu anförts böra bestämt avstyrka, att det på detta område generellt ingripes reglerande genom författningsföreskrifter.» Med hänsyn till detta kommerskollegiets bestämda avstyrkande av reglerande föreskrifter beträffande förhållandet mellan däckslast och övrig last har utskottet icke ansett sig kunna tillstyrka en ny utredning i frågan, i all synnerhet som denna troligen icke skulle framföra några synpunkter på frågan, som icke vid den redan verkställda utredningen beaktats.

Med hänsyn till vad utskottet sålunda anfört och under hänvisning till vad de hörda myndigheterna i övrigt yttrat, får utskottet hemställa,

att förevarande motion icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 12 april 1928.

På utskottets vägnar:

GUSTAF W. ROOS.

---

Närvarande: herrar *Roos, Julin\**, *Larsén, Sandén, Granström, Henrik Andersson, Fritiof Gustafson* och *Alexander Nilsson*.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

---

*Bil. 1.*

Stockholm den 7 mars 1928.

Kommerskollegium; angående väckt motion om utfärdande av bestämmelser om vad som skall iakttagas vid förande av styckegods som däckslast.

*Till riksdagens första kammarens andra tillfälliga utskott.*

Genom remiss har Kungl. Maj:t anbefallt kommerskollegium att avgiva och till Eder överlämna begärt yttrande över väckt motion i första kammaren, nr 180, angående utfärdande av bestämmelser om vad som skall iakttagas vid förande av styckegods som däckslast.

Med anledning härav har inom kollegium utarbetats en promemoria i ämnet, vilken kollegium härmed får överlämna i avskrift.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 7 december 1922 avgåvo skeppstjänstkommitterade yttrande i frågan rörande behovet av särskilda tillsynsmän för övervakande av fartygs lastningsförhållanden. Kommitterade föreslogo därvid bl. a. ändrad lydelse av § 51 i förordningen den 23 december 1915, nr 515, angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg, sådan nämnda § var lydande enligt kungörelse den 23 april 1920, nr 190. Rörande ett av kommitterade föreslaget sista stycke i nämnda § 51 yttrade kollegium i utlåtande till Kungl. Maj:t den 12 februari 1923 följande: »Beträffande förändret av däckslast å vissa fartyg föreslås av kommitterade i samma förslags sista stycke bestämmelser, enligt vilka den tillåtna lastmängden å övre däck sättes i visst förhållande till den last, som föres i lastrummen. Kommitterade avse här lagfästade av regler för lastens fördelning i fartyg, vars dräktighet under däck icke överstiger 150 ton. Då emellertid fartyg av denna storlek förete väsentliga olikheter sinsemellan ifråga om såväl byggnad som stabilitets- och därav bestämda lastningsförhållanden, är det tekniskt sett ytterligt osannolikt, att något sådant bestämt förhållande kan generellt fastställas, och ingen som helst garanti finnes följaktligen för att den av kommitterade föreslagna relationen, en fjärdedel, är den riktiga. En bestämmelse sådan som den föreslagna kan under sådana förhållanden icke blott komma att förfela sitt syfte utan rent av motverka detsamma och sålunda försämrå i stället för förbättra sjösäkerheten. Kollegium anser sig med avseende å vad nu anförts böra bestämt avstyrka, att det på detta område generellt ingripes reglerande genom författningsföreskrifter.» Därvarande byråchefen T. Fürst, vilken vid ärendets behandling av kollegium närvarit i egenskap av representant för socialstyrelsen, var härutinnan av skiljaktig mening och anförde till protokollet följande: »I fråga om lydelsen av sista stycket av 51 § nyttjandeförordningen anser jag den av kommitterade föreslagna ändringen vara till sin allmänna innebörd välbetänkt, men böra begränsas till att gälla allenast den typ av kanalfartyg, som nu brukas i kombinerad passagerare- och godstrafik, varjämte bestämmelsen bör så omformuleras, att viktsmängden last å däck över huvuddäcket, maximerad på sätt kommitterade föreslagit, allenast finge

i vart särskilt fall uppgå till en viktsmängd som, med hänsyn till lastens fördelning i övrigt, icke äventyrade fartygets säkerhet.»

I anslutning till kollegii redan i förenämnda utlåtande den 12 februari 1923 tillkännagivna ståndpunkt i förevarande fråga samt med åberopande av den bilagda promemorian, i vars innehåll kollegium finner sig kunna i allt väsentligt instämma, får kollegium meddela, att kollegium för sin del anser sig sakna anledning biträda det av motionären framförda förslaget, helst som dettas syfte kan förväntas bli, åtminstone i viss mån, tillgodosett genom den eventuella lagstiftning rörande lastmärke å fartyg i Östersjöfart, varom för närvarande utredning pågår inom kollegium.

CARL MALMÉN.

*Ake Gertz.*

**P. M.**

**angående väckt motion om utfärdande av bestämmelser om vad som skall iakttagas vid förande av styckegods som däckslast.**

Föreskrifter angående däckslast, av vad slag som helst, således även annan däckslast än sådan av trä, finnas meddelade i sjölagens 26 § 2) enligt lydelse genom lag den 16 oktober 1914 (n:r 347) samt i 51 och 52 §§ av förordningen den 23 december 1915 (n:r 515) angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg, sistnämnda tvenne författningsrum med den lydelse de erhållit genom kungörelse den 23 april 1920 (n:r 190) samt nämnda 51 § med dess lydelse i viss del enligt kungörelse den 4 maj 1923 (n:r 105) ävensom i 54 och 55 §§ i nyssnämnda förordning enligt deras lydelse genom kungörelse den 23 april 1920.

Då i fallet »Tryggve» tunga maskinlådor stuvades ovanpå kolsäckar, iaktogs icke de gällande föreskrifterna. Enligt ovannämnda 26 § 2) sjölagen åligger nämligen befälhavaren att, innan resa anträdes, särskilt tillse bland annat, att gods, som inlastas, behörigen stuvats, och ovannämnda 51 § föreskriver bland annat, att däckslast skall vara på lämpligt sätt fastgjord medelst surringar eller annorledes.

I den mån de i motionen antydda fartygens förolyckande orsakats av för stor eller olämpligt anbragt däckslast har sådant missförhållande förelegat icke till följd av brist på reglerande föreskrifter i ämnet utan i trots av gällande sådana.

Då alltså redan i såväl sjölagen som nyttjandeförordningen bestämmelser finnas till förhindrande av, att fartygs stabilitet äventyras genom för stor, dåligt stuvad eller dåligt surrad däckslast, synes, i betraktande jämväl av vad kommerskollegium på sin tid anförde i utlåtande till Kungl. Maj:t den 12 februari 1923 över skeppstjänstkommitterades yttrande i frågan rörande behovet av särskilda tillsynsmän för övervakande av fartygs lastningsförhållanden, ytterligare lagstiftning i föreliggande ämne icke vara av verkligt behov påkallad.

Att i författning meddela föreskrifter av sådan innebörd, att i dem för alla fall på tillfredsställande sätt reglerades frågorna om fartygs stabilitet och ett

skäligt utnyttjande av fartygets förmåga att bära däckslast, torde för övrigt icke vara möjligt. Och även om förandet av däckslast bleve helt förbjudet, skulle iakttagande av ett dylikt förbud likväl icke i och för sig garantera fartygets stabilitet, då fråga bleve om vissa laster eller fartyg av vissa typer.

Stockholm den 5 mars 1928.

*Bil. 2.*

*Till Första kammarens andra tillfälliga utskott.*

Genom beslut den 17 februari 1928 har Kungl. Maj:t anbefallt socialstyrelsen att till första kammarens andra tillfälliga utskott avgiva yttrande över en inom kammaren väckt motion, nr 180, om skrivelse till Konungen angående utfärdande av bestämmelser om vad som skall iakttagas vid förande av stycke-gods som däckslast. Med anledning härav får styrelsen anföra följande.

Motionären synes hysa den uppfattningen, att nu gällande bestämmelser om vad som skall iakttagas vid förande av däckslast allenast avser däckslast av trä. Så är emellertid icke förhållandet. Förutom de mera allmänna bestämmelser i ämnet, vilka återfinnas i 5 a §, näst sista stycket, och 26 § 2) i sjölagen, innehåller förordningen angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg (nyttjandeförordningen) i åttonde kapitlet, avd. D, detaljerade föreskrifter, som till vissa delar ha avseende även på andra däckslaster än trä. Sålunda stadgas i förordningens § 51 vad som skall iakttagas beträffande däckslastens anbringande, fastgörande och stuvning, i § 54 om räcke och brädgång samt i § 55 om däckslastens övre yta. Dessa bestämmelser äga tillämpning å alla slags däckslaster. I § 52 återfinnas dessutom närmare föreskrifter om vikt och stuvning av trämassa eller annat gods av beskaffenhet att kunna i väsentlig grad uppsuga vatten samt i § 53 om däckslastens höjd i vissa fall. Stadgandet i sistnämnda paragraf avser endast däckslaster av trä å icke klassificerade fartyg.

§§ 52—55 i nyttjandeförordningen reglerade ursprungligen endast trädäckslaster. I skrivelser till kommerskollegium den 25 september 1918 och den 17 januari 1919 hemställde emellertid socialstyrelsen om vidtagande av vissa åtgärder till förhindrande av sjöolyckor till följd av för stor eller olämpligt placerad däckslast. Närmaste anledningen till denna hemställan var, att under år 1917 ett avsevärt antal människoliv gått förlorade vid kantring av fartyg, vilka fört trämassa som däckslast. I anslutning till ifrågavarande hemställan underkastades sedermera år 1920 berörda paragrafer i nyttjandeförordningen en omarbetning, som resulterade i dessa stadgandens nuvarande lydelse.

År 1922 uppdrog Kungl. Maj:t åt skeppstjänstkommitterade att verkställa utredning rörande ett inom kommerskollegium upprättat förslag angående övervakande av fartygs lastningsförhållanden. I sitt den 7 december samma år avgivna utlåtande över detta förslag upptogo kommitterade jämväl frågan om däckslasters förande å visst slags fartyg. Kommitterades uttalande på denna punkt var av följande innehåll:

»I detta samband vilja kommitterade ock framlägga vissa förslag till ändringar eller tillägg i förordningarna den 23 december 1915 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg (nyttjandeförordningen) samt angående fartygs byggnad och utrustning (byggnadsförordningen), vilka förslag föranletts av vissa iakttagelser, som kommitterade varit i tillfälle att i anledning av ångfartyget »Viktor Rydbergs» nyligen timade förolyckande göra bekräftande de passagerarfartyg, som befara våra inre vattenvägar.

Nämnda fartygsolycka liksom ock ångfartyget »Per Brahes» förolyckande hava givit kommitterade anledning att undersöka huruvida själva den fartygstyp, som berörda fartyg tillhöra, den så kallade kanalbåtstypen, vore behäftad med några särskilda brister ur sjöfartssäkerhetssynpunkt. Kommitterade hava i sådant syfte själva besökt ett flertal fartyg av ifrågavarande typ ävensom inhämtat upplysningar av vederbörande befälhavare rörande fartygens förhållande till sjöss under olika förutsättningar. Dessa undersökningar hava icke givit fog för den uppfattningen, att fartygstypen skulle kunna utdömas såsom sjöovärdig. De höga påbyggnaderna torde dock, i betraktande av fartygens av kanalslussarnas dimensioner betingade ringa längd och bredd, giva fartygen en mycket ringa utgångsstabilitet. Denna egenskap hos ifrågavarande fartyg nödvändiggör stor försiktighet med förande av last å övre däck, en försiktighet, som erfarenheten visat, ofta ej iakttages. Då så nu är fallet på grund av förhållanden, som här ej torde behöva närmare belysas, synes det kommitterade vara det allmänna plikt att till skyddande av människoliv ingripa reglerande genom bestämmelser rörande förandet av däckslast å dylika fartyg.

Att helt förbjuda förande av däckslast synes ur sjöfartssäkerhetens synpunkt icke påkrävas, utan torde vara tillräckligt inskränka lastmängden. Ehuru stora svårigheter möta att finna lämpliga bestämmelser, tro emellertid kommitterade det bifogade förslaget till ändrad lydelse av § 51 i nyttjandeförordningen innebära en lycklig lösning i sådant hänseende. Genom bestämmelserna i första stycket skulle den tillåtna lastmängden å övre däck sättas i visst förhållande till den last, som föres i lastrummen, i det den förra skulle få utgöra högst en fjärdedel av rumslastens vikt. Emellertid torde möjlighet hållas öppen att å vissa av ifrågavarande fartyg, som efter särskild prövning av kommerskollegium kunna befinnas äga därför nödig stabilitet, få föra större däckslast.

I samband härmed föreslå kommitterade en ytterligare komplettering av nyssnämnda § 51, avseende att föreskriva, att däckslast skall vara så fastgjord och stuvad, att tillträdet från bostäder och andra uppehållsrum för ombordvarande till fartygets samtliga båtar och övriga bärgningsredskap samt eldsläckningsredskap är obehindrat, även om lasten skulle förskjuta sig. Det har nämligen visat sig vid inträffade olyckor, att vid fartygets krängning lasten förskjutit sig och stängt vägen till räddning för ombordvarande.

Vid förande av full last kunna fartyg av nu ifrågavarande typ — utan att överlastning ägt rum — synas ligga väl djupt och således få ett alltför ringa fribord. Det är emellertid antagligt, att de internationella fribordsreglerna, tillämpade på dessa fartyg, skulle medgiva ungefär enahanda fribord.

Det ringa fribordet jämte den av kommitterade vid de ovannämnda besöken ombord iakttagna omständigheten, att landgångsportarna äro otäta samt att stängningsanordningar ofta saknas, har den för fartygets säkerhet ödesdigra påföljden, att vatten redan vid jämförelsevis obetydlig krängning intränger på mellandäck. Detta torde hava varit en i hög grad bidragande orsak till »Viktor Rydbergs» förolyckande. Det är därför nödvändigt, att dessa missförhållanden avlägsnas, och hava kommitterade i sådant syfte uppgjort förslag till vissa

tillägg dels till § 15 nyttjandeförordningen, dels ock till § 13, mom. 2 uti byggnadsförordningen.»

De föreslagna författningsändringarna avsågo dels vissa konstruktiva detaljer ifråga om fartyg av här berörd typ, dels ett tillägg till § 51 nyttjandeförordningen av följande lydelse:

»Däckslast ————— fartyget.

Däckslast skall vara på lämpligt sätt fastgjord medelst surringar eller annorledes samt så stuvad, att bostäderna och andra uppehållsrum ombord äro fullt tillgängliga samt tillträdet därifrån till de i första stycket omförmälta bärgnings- och eldsläckningsredskapen är obehindrat, även om däckslasten skulle förskjuta sig. Där så utan väsentlig olägenhet kan ske, må tillträde till bostäderna vara berett annorledes än genom brunn i däckslasten.

Å fartyg, vars dräktighet av rummet under däck icke överstiger 150 ton, må last föras å däck beläget över huvuddäcket eller, om avbrott i sistnämnda däck finnes, den fortsatta däckslinjen, allenast till en viktsmängd, motsvarande en fjärdedel av sammanlagda vikten av den last, som föres under huvuddäcket. Dock må däckslast föras å sådant fartyg till den större viktsmängd, som kommerskollegium efter prövning i varje fall må medgiva.»

Skeppstjänstkommitterades utredning jämte förslag till författningsändringar remitterades av Kungl. Maj: t till kommerskollegium, som efter samråd med socialstyrelsen däröver avgav utlåtande den 12 februari 1923. Beträffande de föreslagna bestämmelserna, enligt vilka den tillåtna lastmängden å övre däck sättes i visst förhållande till den last, som föres i lastrummen, yttrade kollegium följande:

»Kommitterade avse här lagfästade av regler för lastens fördelning i fartyg, vars dräktighet under däck icke överstiger 150 ton. Då emellertid fartyg av denna storlek förete väsentliga olikheter sinsemellan i fråga om såväl byggnad som stabilitets- och därav bestämda lastningsförhållanden, är det tekniskt sett ytterligt osannolikt, att något sådant bestämt förhållande kan generellt fastställas, och ingen som helst garanti finnes följaktligen för att den av kommitterade föreslagna relationen, en fjärdedel, är den riktiga. En bestämmelse sådan som den föreslagna kan under sådana förhållanden icke blott komma att förelä sitt syfte utan rent av motverka detsamma och sålunda försämrå i stället för förbättra sjösäkerheten. Kollegium anser sig med avseende å vad nu anförs böra bestämt avstyrka, att det på detta område generellt ingripes reglerande genom författningsföreskrifter. Den förenämnda utvidgade befogenheten för tillsynsmyndighet att i fall av behov inskrida med förbud mot fartygs nyttjande tillika med de ändringar, kommitterade föreslagit ifråga om byggnadsförordningens § 13 mom. 2 och nyttjandeförordningens § 15, synas kollegium också i väsentlig mån ägnade att giva ökad säkerhet jämväl åt bland annat fartyg av nyssnämnda storlek.

På grund av vad sålunda blivit anfört biträder kollegium skeppstjänstkommitterades hemställan rörande de förenämnda författningsförslagen, dock med undantag av sista stycket i ovanberörda § 51.»

Från detta beslut var socialstyrelsens representant skiljaktig och anförde: »Ifråga om lydelsen av sista stycket av 51 § nyttjandeförordningen anser jag den av kommitterade föreslagna ändringen vara till sin allmänna innebörd välbetänkt men böra begränsas till att gälla allenast den typ av kanalfartyg, som nu brukas i kombinerad passagerare- och godstrafik, varjämte bestämmelsen bör så omformuleras, att viktsmängden last å däck över huvuddäcket, maximerad på sätt kommitterade föreslagit, allenast finge i vart särskilt fall uppgå

till en viktsmängd som, med hänsyn till lastens fördelning i övrigt, icke äventyrade fartygets säkerhet.»

Genom kungörelse den 4 maj 1923 fastställde Kungl. Maj:t den del av tillägget till § 51 i nyttjandeförordningen, som förordats av kommerskollegium, medan varken skeppstjänstkommittéens eller socialstyrelsens förslag till begränsning av däckslast föranledde någon åtgärd. Mot skeppstjänstkommittéens förslag har också från sakkunnigt håll riktats en så stark kritik, att ett utfärdande av bestämmelser i enlighet därmed knappast synes böra ifrågakomma. Då det av socialstyrelsens representant skisserade förslaget allenast avsåg en viss typ av mindre passagerarfartyg, torde ej heller detta förslag kunna läggas till grund för några mera allmänna däckslastbestämmelser.

Av det ovan anförda framgår emellertid, att det av motionären upptagna spörsmålet redan varit föremål för en ingående utredning, och det torde med fog kunna ifrågasättas, huruvida vid en förnyad behandling av frågan några hittills obeaktade synpunkter kunna tänkas framkomma. Visserligen har även under senare tid förekommit sjöolyckor, vilka med all sannolikhet äro att tillskriva olämpligt placerade däckslaster, och särskilt har fallet »Tryggve» i detta hänseende tilldragit sig berättigad uppmärksamhet. Men det är att märka, att lastningen av sistnämnda ångare utförts under åsidosättande av redan nu gällande säkerhetsföreskrifter, samt att det från sakkunnigt håll framhållits, att iakttagandet av dessa med all sannolikhet skulle hava förhindrat katastrofen. Kommerskollegii sjötekniska biträde anför sålunda i sitt memorial över berörda sjöolycka, att densamma huvudsakligen måste hava förorsakats därav, att fartyget varit för hårt lastat samt att däckslasten varit för stor och ej stuvad på betryggande sätt, allt missförhållanden mot vilka redan existerande lagstiftning är avsedd att råda bot.

Med hänsyn till mångfalden skilda fartygstyper, olika slags laster samt fartygens olikartade stabilitets- och nedlastningsförhållanden torde det säkerligen komma att möta hart när oöverstigliga svårigheter att utforma klara och bestämda föreskrifter, som äga allmän tillämplighet på alla förekommande fall av däckslastning. Möjligen skulle det kunna övervägas att i form av anvisningar, avsedda att tjäna till ledning för fartygsinspektörerna, uppställa vissa allmänna regler avseende kontrollen av fartygs lastningsförhållanden. I betraktande av att dessa regler på grund av ämnets komplicerade natur måste givas en mycket allmän-giltig innebörd, torde det emellertid även beträffande en dylik åtgärd kunna ifrågasättas, huruvida den skulle medföra någon avsevärd nytta.

Det måste nog liksom hittills bli fartygsbefälhavarens sak att med iakttagande av vissa, redan nu angivna försiktighetsmått (se 26 §, 2) sjölagen) bedöma, huru mycken däckslast han kan taga och på vilket sätt han skall placera densamma för att fartygets säkerhet ej skall äventyras. Med hänsyn härtill synes större uppmärksamhet än hittills böra ägnas stabilitets- och lastningsproblemet vid det teoretiska utdanandet av fartygsbefäl vid navigationsskolorna. Av stor betydelse skulle även vara, om fartygsbefälhavaren genom lämpliga medel kunde skyddas från sådan direkt eller indirekt påtryckning från fartygsägares, avlastares eller befraktares sida, som kunna leda till fartygets överlastning. Dessutom synes såsom särskilt önskemål böra uppställas, att åt tillsynen från det offentliga sidan ifråga om fartygs lastningsförhållanden måtte i största möjliga utsträckning förlänas en permanent karaktär. Såsom en åtgärd för detta syftemåls vinnande kunde måhända övervägas möjligheten av att genom överenskommelse med vederbörande hamnmyndigheter söka för nämnda kontroll vinna biträde av dessas sjötekniskt utbildade personal.



En annan omständighet, som i detta sammanhang bör beaktas, är, att frågan om däckslastens mängd, vikt och stuvning står i ett visst nära samband med spörsmålet om fribord och lastlinje, vilket för närvarande är föremål för myndigheternas utredning.

Slutligen må erinras därom, att internationella arbetsbyrån i Genève sedan några år tillbaka uppmärksammat denna fråga samt att den inom nämnda byrå upprättade paritetiska sjöfartskommissionen även sysslat med densamma.

Stockholm den 16 mars 1928.

GUNNAR HUSS.

*W. Stenholm.*

---