

## Nr 50.

Ankom till riksdagens kansli den 18 november 1943 kl. 2 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg.*

Genom en den 15 oktober 1943 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 359, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga följande vid propositionen fogade förslag till

### L a g

#### **angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg.**

Härigenom förordnas, att 1 § lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

#### 1 §.

Tillsyn å — — — äro iakttagna.

I fråga om fartyg, som svenska staten äger eller nyttjar, är denna lag tillämplig endast i den mån Konungen därom särskilt förordnar.

De bestämmelser — — — riket finnas.

---

Denna lag träder i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

---

Beträffande fartyg, som nyttjas till sjöfart, meddelas i 5 a § sjölagen vissa allmänna bestämmelser om hur fartyget, dess utrustning, inrättningar och redskap samt bostäderna ombord skola vara beskaffade ävensom hur fartyget skall vara bemannat och lastat eller barlastat. Tillika stadgas, att närmare föreskrifter om vad i förenämnda avseenden skall iakttagas så ock särskilda bestämmelser rörande passagerarfartyg utfärdas av Konungen.

Enligt 1 § första stycket lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg skall dylik tillsyn utövas för utrönande, huruvida bestämmelserna i 5 a § sjölagen och de med stöd därav utfärdade föreskrifter äro iakttagna.

Till den ifrågavarande tillsynen höra sjövärdighetsbesiktningar och passagerarfartygsbesiktningar samt inspektioner. Sjövärdighetsbesiktningar skola företagas med periodiskt bestämda mellantider å svenska fartyg om 100 bruttoregister-ton eller mera så länge fartygen nyttjas till sjöfart. Passagerarfartyg skola, oavsett storleken, periodiskt undergå såväl sjövärdighetsbesiktningar som passagerarfartygsbesiktningar. Besiktningar kunna jämväl förekomma i vissa andra fall. Särskilt märkes, att kommerskollegium i egenskap av fartygsinspektionens chefsmyndighet har befogenhet att, då särskild anledning därtill föreligger, förordna om sjövärdighetsbesiktning å svenskt fartyg, som ej eljest enligt tillsynslagens bestämmelser är underkastat dylik besiktning.

En översiktlig redogörelse för tillsynslagens bestämmelser om besiktningar och inspektioner lämnas å sid. 3 och 4 i propositionen, vartill utskottet hänvisar.

Finnes fartyg hava sådana brister till skrov, maskin eller utrustning eller vara så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att resa därmed skäligen kan antagas föranleda livsfara för dem, som äro ombord, äger vederbörande tillsynsmyndighet i erforderlig utsträckning förbjuda fartygets nyttjande, intill dess missförhållandet blivit undanröjt. Motsvarande bestämmelse gäller beträffande fartygs för arbetes utförande avsedda inrättningar eller redskap därest dessa äro så bristfälliga, att arbetet därmed är förbundet med uppenbar fara för olycksfall.

Enligt 1 § andra stycket tillsynslagen är emellertid i fråga om fartyg, som tillhör svenska staten, lagen tillämplig endast i den mån Konungen därom särskilt förordnar. Sådant förordnande av mera allmän räckvidd har meddelats i § 28 förordningen den 31 december 1914 (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg. Enligt detta förordnande är tillsynslagen, med de undantag, varom av Kungl. Maj:t må särskilt stadgas, tillämplig jämväl å sådana staten tillhöriga fartyg, som i allmän trafik befordra gods eller passagerare.

I de med stöd av 5 a § sjölagen utfärdade författningarna angående fartygs beskaffenhet, bemanning och utrustning m. m. stadgas i regel beträffande de däri meddelade bestämmelserna liknande undantag för statliga fartygs del som det vilket gäller beträffande tillsynslagens bestämmelser.

För att tillgodose krigsmaktens behov av fartyg i samband med neutralitetsvakten under nu pågående världskrig har ett väsentligt antal enskilda rederier tillhöriga fartyg av staten tagits i anspråk med nyttjanderätt för krigsmaktens räkning. Så har delvis skett med anlåtande av i lag stadgade tvångsmedel. För sådant tvångsmässigt ianspråktagande tillämpades till en början den beredskapsförfogandelag av den 22 juni 1939 (nr 297), som föregick den nuvarande beredskapsförfogandelagen av den 30 juni 1942 (nr 584).

Snart nog blevo förhållandena dock sådana, att rekvisitionslagen den 31 mars 1938 (nr 87) och fartygsuttagningslagen den 9 april 1926 (nr 66) i stället kommo till användning. Efter det sistnämnda båda lagar upphört att gälla är det numera rekvisitionslagen den 30 juni 1942 (nr 583) som anlitas för ändamålet. Vidare nyttjar emellertid krigsmakten enskilda rederi-er tillhöriga fartyg, som tagits i anspråk genom hyresavtal (skeppslega). Enligt sådant avtal förhyr kronan fartyget för visst belopp och svarar för de med användningen förenade kostnaderna. Dessutom förekommer slutligen, att fartyg tages i anspråk för krigsmaktens behov genom fraktavtal med redaren, ofta avseende tidsbefraktning.

De för krigsmaktens räkning med nyttjanderätt rekvirerade fartygen underkastas ofta ändringar och ombyggnader, vilka närmast taga hänsyn till de speciella ändamål, för vilka krigsmakten nyttjar fartygen. Härvid må bemärkas den i 7 § gällande rekvisitionslag stadgade skyldigheten för fartygsägarna att beträffande fartygen tåla åtgärder, som vederbörande myndighet finner erforderliga. Fartygen äro vidare undandragna ägarnas fria förfogande, vilken omständighet visat sig medföra olägenheter då sjövärdighetsbesiktning skall vidtagas. Fartygen användas ofta under sådana förhållanden, att de föreskrifter rörande bostäder och utrustning, vilkas efterlevnad skall underkastas tillsyn, i vissa hänseenden svårligen torde kunna iakttagas. I stor utsträckning gå fartygen under örlogsflagg. Vad örlogsfartyg angår må erinras om, att föredragande departementschefen i den till 1914 års senare lagtima riksdag avlåtna propositionen nr 121 med förslag till lag om tillsyn å fartyg fann det vara uppenbart, att örlogsflottans fartyg borde undantagas från statskontroll enligt lagen, liksom särskilda materiella föreskrifter gällde rörande dessa fartygs beskaffenhet. Denna uppfattning kom dock, beträffande av örlogsflottan med allenast nyttjanderätt innehavda fartyg, icke till uttryck i lagtexten.

Under dessa förhållanden har fråga väckts om att utvidga de omförmälda undantagen från tillämpningen av tillsynslagen och de med stöd av 5 a § sjölagen utfärdade författningarna till att omfatta jämväl vissa staten icke tillhöriga men av densamma nyttjade fartyg.

Sålunda har kommerskollegium, sedan Föreningen Sveriges Inrikessjöfart hos kollegium förebragt viss utredning rörande redares ansvarighet för sjövärdighetsbesiktning av honom tillhörigt men av marinen genom rekvisition disponerat fartyg, i skrivelse till Konungen den 20 april 1943 hemställt, att fartyg, som krigsmakten efter rekvisition innehar med nyttjanderätt, måtte, i den omfattning som är stadgad för statsverket tillhörigt fartyg, undantagas från tillsyn enligt tillsynslagen och från de med stöd av 5 a § sjölagen utfärdade föreskrifterna.

Marinförvaltningen har i häröver infordrat yttrande förklarat sig icke ha va något att erinra mot kollegii hemställan.

I propositionen anför *föredragande departementschefen, statsrådet Eriks-son*, följande:

»Min avsikt är att nu till behandling upptaga frågan om utvidgning av den bestämmelse i 1 § andra stycket tillsynslagen, enligt vilken lagen är tillämplig å svenska staten tillhörigt fartyg endast i den mån Konungen därom särskilt förordnar. Först när denna fråga avgjorts av Kungl. Maj:t och riksdagen, torde tiden vara inne att slutgiltigt bedöma frågan om vidtagande av motsvarande ändringar i de med stöd av nämnda undantagsbestämmelse och 5 a § sjölagen i administrativ ordning utfärdade föreskrifterna.

De i det föregående berörda förhållandena synas innebära fullgoda skäl för att, i anslutning till vad kommerskollegium hemställt, låta tillsynslagens undantagsbestämmelse omfatta ej blott staten tillhöriga fartyg utan även fartyg, till vilka krigsmakten genom rekvisition förvärvat nyttjanderätt och för vilkas skötsel den således helt ansvarar.

Därest en dylik utvidgning av undantagsbestämmelsens räckvidd skall ske, torde emellertid samtidigt böra till bedömande upptagas frågan, huruvida icke anledning föreligger att låta bestämmelsen avse även andra av staten annorledes än med äganderätt i anspråk tagna fartyg.

Det i gällande rekvisitionslag omhandlade rekvisitionsförfarandet lär visserligen vara det enda i lag stadgade tvångsmedel för att tillgodose krigsmaktens behov av nyttjanderätt till fartyg, som för närvarande kommer till användning, men förhållandena kunna ändra sig så, att andra dylika tvångsmedel kunna behöva anlitas. Härvid må beaktas den befogenhet att med nyttjanderätt taga fartyg i anspråk för krigsmaktens behov, som i den nuvarande beredskapsförfogandelagen avses. Med stöd av denna lag i anspråk tagna fartyg skulle, liksom de rekvirerade, undandragas ägarnas fria förfogande, och de skulle också sannolikt allt som oftast bliva använda på sådant sätt att vissa föreskrifter, vilkas efterlevnad skall underkastas kontroll enligt tillsynslagen, knappast skulle kunna iakttagas.

Med avseende å de för krigsmaktens räkning förhyrda fartygen må bemärkas, att i rekvisitionslagen såsom förutsättning för rekvisitionsförfarandets användning angives, att det behov som skall fyllas icke kan på annat sätt, exempelvis genom köp eller hyresavtal, tillgodoses med tillräcklig skyndsamhet. Under dessa omständigheter lär det ej sällan bero mer eller mindre på en tillfällighet, huruvida anskaffning av fartyg för krigsmaktens räkning sker genom förhyrning eller genom rekvisition. Skulle ej enighet om villkoren för förhyrning vinnas, kan rekvisition komma att tillgripas. Detta förhållande kan medföra, att även i fråga om ett förhyrt fartyg redarens bestämmanderätt i realiteten blir i viss mån inskränkt. Jämväl de förhyrda fartygens användning för krigsmaktens räkning torde ofta innefatta hinder mot iakttagande av vissa föreskrifter, vilkas efterlevnad skall tillses av fartygsinspektionen. En hel del av dessa fartyg nyttjas under örlogsflagg.

Under nyss angivna förhållanden synes det vara skäl att låta undantagsbestämmelsen i tillsynslagen avse jämväl fartyg, som krigsmakten förfogar över genom annat tvångsmedel än rekvisition eller enligt hyresavtal.

De skäl, som sålunda tala för att av krigsmakten genom tvångsförfarande

eller jämlikt hyresavtal disponerat fartyg undantages från kontroll enligt tillsynslagen, synas däremot icke kunna åberopas för ett dylikt undantagande även av fartyg, som staten genom fraktavtal med redaren tagit i anspråk för krigsmaktens behov. Här bibehåller redaren i oförminskad omfattning förvaltningen över fartyget, och detta bör därför fortfarande vara underkastat gällande bestämmelser rörande fartyg i enskild regi.

Skall tillsynslagens ifrågavarande undantagsbestämmelse utvidgas till att, enligt vad jag nyss förordnat, även omfatta enskild person tillhörigt fartyg, som staten i egen regi nyttjar för krigsmaktens behov, torde det vara lämpligt att jämväl med hänsyn till fartyg, som staten tagit i anspråk för annat behov, åstadkomma motsvarande ändring i det förhållandet, att undantagsbestämmelsens tillämplighet är beroende av huruvida statens förfogande över det fartyg, varom fråga är, grundar sig på äganderätt. Jag vill i detta sammanhang erinra om, att i lagen den 17 juni 1938 (nr 470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m. m. icke göres skillnad mellan fartyg som äges och fartyg som allenast nyttjas av främmande stat.

Med avseende å tillsynslagens tillämplighet bör alltså enligt min mening varje fartyg, som svenska staten nyttjar — oberoende av om nyttjanderätten till fartyget innehaves på grund av rekvisition eller annat tvångsmedel eller enligt hyresavtal — i lagen jämställas med staten tillhörigt fartyg. Några betänkligheter mot en dylik utvidgning av tillsynslagens ifrågavarande undantagsbestämmelse torde ej behöva hysas, därest Kungl. Maj:t även i fortsättningen erhåller befogenhet att besluta om inskränkning av bestämmelsens räckvidd. Sålunda synes, på sätt som gäller beträffande staten tillhöriga fartyg, lagen i regel böra göras tillämplig å av staten nyttjade fartyg, därest desamma i allmän trafik befordra gods eller passagerare. Framhållas må, att även om fartyg, som nyttjas av staten, undantages från tillämpningen av tillsynslagen, så torde det dock icke möta något hinder för vederbörande myndighet att i särskilt fall, efter ansökan hos kommerskollegium, få fartyget kontrollerat genom fartygsinspektionens försorg.

I enlighet med de nu anförda synpunkterna har inom handelsdepartementet upprättats förslag till *lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg*.

Enligt förslaget skall i fråga om fartyg, som svenska staten äger eller nyttjar, tillsynslagen vara tillämplig endast i den mån Konungen därom särskilt förordnar. Förslaget innebär, att lagens övriga bestämmelser upphöra att gälla beträffande ett fartyg, därest och så länge detsamma nyttjas av svenska staten. Att en redare enligt fraktavtal eller eljest med sitt fartyg utför tjänster åt svenska staten medför däremot icke att fartyget blir undantaget från tillsyn enligt lagen.

Ett fartyg, som nyttjas av svenska staten, blir enligt förslaget åter underkastat tillsynslagens bestämmelser i och med det att statens nyttjande av fartyget upphör. Har fartyget tidigare varit underkastat periodiska sjövärdighetsbesiktningar enligt lagen, skola sådana alltså ånyo företagas. Fallet blir härutinnan fullt analogt med det redan ganska ofta förekommande fallet,

att ett fartyg, som tagits ur trafik, åter börjar »till sjöfart nyttjas». I vilken ordning sjövärdighetsbesiktningar då skola företagas anges icke i lagen, men i praxis ordnas saken så, att, därest enligt den för fartyget gällande tidsföljden sjövärdighetsbesiktning skolat verkställas under den tid fartyget varit ur trafik, sådan besiktning sker i samband med att fartyget insättes i trafik samt att, därest denna besiktning är en fullständig sjövärdighetsbesiktning och ej allenast en s. k. mellanbesiktning, tidpunkten för densamma tages till utgångspunkt vid beräkningen av tiden för därefter följande besiktning. Ett dylikt förfarande synes utan särskild lagregel kunna tillämpas jämväl i nu förevarande fall. Jag vill emellertid framhålla lämpligheten av sådant samarbete mellan marinförvaltningen och fartygsinspektionen, varigenom inspektionen beredes tillfälle att å de för krigsmaktens behov nyttjade fartygen regelmässigt företaga besiktning i omedelbart samband med att statens nyttjande av desamma upphör.»

*Lagrådet* har lämnat det upprättade lagförslaget utan erinran.

*Utskottet.*

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag och får alltså hemställa,

att förevarande proposition, nr 359, måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 18 november 1943.

På första lagutskottets vägnar:

K. SCHLYTER.

Vid detta ärendes behandling hava närvarit

från första kammaren: herrar *Schlyter*, *Gärde*, *Branting*, *Karl Johan Olsson*, *Brandt*, *Siljeström*, *Verner Andersson* och *Lindblom*;

från andra kammaren: herrar *Lindqvist*, *Gezelius*, *Ryberg*, *Lindberg* i Stockholm, *Landgren* och *Nilson* i Eskilstuna, fröken *Öberg* samt herr *Skoglund* i Umeå.

## Reservation

av herr *Lindberg* i Stockholm i fråga om motiveringen till utskottets hemställan.