

Nr 12.

Ankom till riksdagens kansli den 14 mars 1946 kl. 2 em.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående upphävande av 20 § femte stycket lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg.

Genom en den 8 februari 1946 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 52, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionens bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga följande vid propositionen fogade förslag till

L a g

angående upphävande av 20 § femte stycket lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg.

Härigenom förordnas, att 20 § femte stycket lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg skall upphöra att gälla.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1947.

Lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg innehåller de grundläggande föreskrifterna beträffande tillsyn å fartyg. Enligt lagens 1 § skall sådan tillsyn utövas för utrönande, huruvida bestämmelserna i 5 a § sjölagen och de med stöd därav utfärdade föreskrifterna äro iakttagna. Nämda paragraf i sjölagen innehåller allmänna stadganden om skyldighet att i olika avseenden iakttaga fartygs säkerhet m. m.

I fråga om fartyg, som svenska staten äger eller nyttjar, är tillsynslagen tillämplig endast i den mån Konungen särskilt förordnar därom. Sådant förordnande har meddelats beträffande fartyg, som befordra gods eller passagerare i allmän trafik.

Tillsynen utövas enligt tillsynslagen dels genom besiktningar, nämligen *sjövärdighetsbesiktning* och *passagerarfartygsbesiktning*, dels ock medelst *inspektion*.

Sjövärdighetsbesiktning anställs för utrönande, huruvida fartyg må anses sjövärdigt med hänsyn till dess användning och den fart, vari det nyttjas eller är avsett att nyttjas. Sådan besiktning är obligatorisk för fartyg, som skall förses eller är försett med passagerarfartygscertifikat, ävensom för annat fartyg, som har en bruttodräktighet av minst 100 registerton. — *Passagerarfartygsbesiktning* skall äga rum för undersökning, huruvida fartyg uppfyller de särskilda betingelser, som av Konungen stadgats för fartygs förseende med passagerarfartygscertifikat. Därvid skall särskilt utrönas och bestämmas, i vilken fart fartyget må nyttjas samt vilket antal passagerare fartyget äger högst medföra. Förutsättning för att fartyg skall kunna förses med passagerarfartygscertifikat är bl. a., att fartyget undergått sjövärdighetsbesiktning och därvid befunnits sjövärdigt med hänsyn till den fart, vari det är avsett att nyttjas. Tillsynslagens 20 § bestämmer vilka fartyg som skola ha sådant certifikat. I paragrafens första stycke stadgas, att om maskindrivet fartyg uteslutande eller huvudsakligen nyttjas till att mot ersättning beförda passagerare eller om eljest å fartyg, som framdrives annorledes än medelst rodd, på en gång medföras flera än tolv passagerare, fartyget skall vara försett med passagerarfartygscertifikat. Enligt paragrafens femte stycke gäller emellertid att stadgandena i paragrafen ej äga tillämpning å färja, varom förmäles i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet. — *Inspektion* må av tillsynsmyndighet företagas närhelst så finnes påkallat eller lämpligt för utrönande, huruvida fartyg är i behörigt skick. Underkastade sådan inspektion äro alla fartyg med undantag av dem, beträffande vilka Konungen annorledes förordnat.

Förut nämnda lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet ersattes på sin tid av lagen den 7 juni 1934 om allmänna vägar. Sistnämnda lag har i sin tur ersatts av lagen den 30 juni 1943 om allmänna vägar, vilken lag trädde i kraft den 1 januari 1944. Enligt 5 § denna lag skall väg — varmed likställes till väg ansluten färja med färjläge — hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. Väghållare är i regel på landet kronan och inom stads område staden. Väghållningen för kronans räkning handhaves av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägförvaltningarna i länen. Stads väghållning står under närmaste inseende av vägförvaltningen i länet.

I skrivelse den 13 september 1940 hemställde kommerskollegium om upphävande av 20 § femte stycket tillsynslagen. Över framställningen avgav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 17 oktober 1940 infordrat utlåtande.

I gemensam skrivelse den 21 juni 1945 gjorde kommerskollegium samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förnyad hemställan om upphävande av nyssnämnda lagrum.

Till motivering av förslaget anförde kommerskollegium i förstnämnda skrivelse bland annat följande.

När vägfärjorna år 1914 fritogos från skyldigheten att vara försedda med passagerarfartygscertifikat och att undergå av dylikt certifikat påkallade besiktningar, var landsvägstrafiken så gott som uteslutande av lokal karaktär och av förhållandevis ringa omfattning. Färjorna behövde ej byggas och

utrustas annat än för de av sådan trafik betingade transporterna. Sedan dess har emellertid landsvägstrafiken helt förändrats. I och med bilismens utveckling har landsvägstrafiken under de senare åren fått en omfattning och en intensitet, som år 1914 knappast torde kunnat förutses. I samma mån som landsvägstrafiken sålunda utvecklats, ha transporterna å de i landsvägssystemet ingående färjorna ökat och kommit att omfatta åkdon, som kräva avsevärt större stabilitet hos färjorna än vad tidigare varit fallet. Särskilt omnibussarna med deras ofta nog stora passagerarantal äro härvid att bemärka. Dessa ändringar av vägfärjornas användning ha medfört, att helt andra och större krav än vad tidigare varit fallet torde böra ställas å färjornas konstruktion och utrustning. I ett antal fall ha vägstyrelserna, för att tillgodose behovet av speciell sakkunskap vid bedömande av hithörande frågor, hänvänt sig till fartygsinspektionen med begäran om passagerarfartygsbesiktning av ifrågakommande vägfärjor. I sådana fall har dylik besiktning och i samband därmed även sjövärdighetsbesiktning brukat verkställas. Det synes emellertid, med den utveckling som trafiken undergått, vara med hänsyn till sjöfartssäkerheten erforderligt, att vägfärjor överhuvud taget bliva, i samma mån som fartyg i övrigt, underkastade besiktningar av fartygsinspektionen och försedda med passagerarfartygscertifikat.

Genom att fartyg erhåller passagerarfartygscertifikat blir det att betrakta såsom passagerarfartyg ej blott enligt nyss nämnda 11 § tillsynslagen utan även enligt 5 § förordningen angående fartygs byggnad och utrustning. Fartyget blir sålunda underkastat denna förordnings bestämmelser för passagerarfartyg. Att så sker torde för vägfärjornas del jämväl vara av säkerhetshänsyn påkallat.

Vägfärjas förseende med passagerarfartygscertifikat föranleder enligt § 2 befälsförordningen, att färjan, därest den användes till befordran på en gång av flera än tolv passagerare, blir hänförlig till passagerarfartyg även i befälsförordningens mening. Färjan blir härigenom i fråga om befäl jämställd med annat fartyg, som är försett med passagerarfartygscertifikat.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upplyste i sitt utlåtande den 17 oktober 1940 bl. a. följande.

Enligt från vägingenjörerna inhämtade uppgifter ingå i det allmänna vägnätet 135 färjinrättningar, fördelade på samtliga län utom Kronobergs, Blekinge, Malmöhus och Hallands län.

Färjlederna hava mycket varierande längder, från 70 meter upp till 11 500 meter (Ostnäs—Holmön). Vid vissa färjinrättningar angives trafiken vara mycket obetydlig.

Vid 104 färjinrättningar användas linfärjor. Av dessa ha 49 maskin (i allmänhet relativt svag), som påverkar antingen linan eller propeller, under det 55 äro handdrivna.

Vid återstående 31 färjinrättningar användas frigående färjor, av vilka dock vissa endast äro inrättade för personbefordran (huruvida dessa senare äro att anse som färjor i väglagens mening synes kunna vara tveksamt). Samtliga här avsedda färjor gå för egen maskin; maskinstyrkan varierar mellan några få upp till 300 hästkrafter.

I kommerskollegii samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens gemensamma framställning den 21 juni 1945 hemställdes, att Kungl. Maj:t ville dels vidtaga erforderliga åtgärder för att 20 § femte stycket tillsynslagen måtte, förslagsvis cirka sex månader från utfärdande av författning i ämnet, upphöra att gälla, dels ock undantaga linfärjor från befälsförordningens tillämpning.

I propositionen anför *föredragande statsrådet Danielson* följande.

»Enligt vad förut nämnts behöva vägfärjor icke såsom övriga fartyg, vilka befordra passagerare i viss omfattning, vara försedda med passagerarfartygscertifikat. I följd därav erfordras ej heller att de undergå för erhållande av dylikt certifikat påkallade besiktningar. Visserligen stå vägfärjorna utan undantag i en eller annan form under tillsyn av vägmyndigheterna, varjämte färjorna i likhet med andra fartyg enligt lagen om tillsyn å fartyg äro underkastade inspektion för utrönande, huruvida de äro i behörigt skick. Emellertid synas med hänsyn till de skärpta krav i fråga om beskaffenhet och utrustning, som i följd av den nuvarande och förväntade landsvägstrafikens art och omfattning måste ställas på färjorna, gällande bestämmelser beträffande tillsyn å färjor icke vara tillfyllest. Ur sjöfartssäkerhetens synpunkt torde därför, såsom ämbetsverken föreslagit, färjorna i förevarande hänseende böra jämvällas med övriga för befordran av passagerare avsedda fartyg. Färjorna torde följaktligen under samma förutsättningar som gälla för andra fartyg böra förses med passagerarfartygscertifikat och undergå de besiktningar, som erfordras för certifikats erhållande. Jag tillstyrker därför, att det i 20 § femte stycket tillsynslagen stadgade undantaget för vägfärjor upphäves. Den föreslagna lagändringen synes böra träda i kraft den 1 januari 1947.

Därest lagändringen genomföres, bliva med passagerarfartygscertifikat försedda vägfärjor att anse som passagerarfartyg ej blott i tillsynslagens utan även i vissa sjöfartsförfattningars bemärkelse; som förutsättning härför uppställas nämligen, att fartyget är eller skall vara försett med sådant certifikat. Det läres med hänsyn till sjöfartssäkerheten få anses i princip riktigt, att färjorna även i de hänseenden, varom i dessa författningar är fråga, jämvällas med övriga passagerarfartyg. Möjligen torde vissa bestämmelser i nämnda författningar icke vara lämpade för fartyg med den speciella konstruktion och användning som utmärker vissa vägfärjor, exempelvis linfärjor. Emellertid synes det icke erforderligt att upptaga hithörande spörsmål till närmare behandling i förevarande sammanhang, utan torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att i administrativ ordning meddela de undantagsbestämmelser, som av berörda förhållanden må vara påkallade.»

Lagrådet har lämnat det upprättade lagförslaget utan erinran.

Utskottet.

Utskottet har vid sin granskning av det genom propositionen framlagda lagförslaget icke funnit anledning till erinran mot detsamma och får alltså hemställa,

att förevarande proposition, nr 52, måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 14 mars 1946.

På första lagutskottets vägnar:

K. SCHLYTER.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar *Schlyter, Wagnsson, Westman, Ahlkvist, Löthner, William Ohlsson, Lindblom* och *Herlitz*;

från andra kammaren: herrar *Lindqvist, Gezelius, Hedlund* i Östersund, *Werner, Olsson* i Mellerud, *Lindberg, Rylander* och *Andersson* i Mölndal.

467482. Stockholm, Isaac Marcus Boktryckeri-Aktiebolag. 1946.
