

N:o 6.

Ank. till Riksd. kansli den 12 april 1901, kl. 3 e. m.

Särskilda utskottets n:o 2 utlåtande, i anledning af väckta motioner angående skrifvelse till Kongl. Maj:t i fråga om åstadkommande af bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror.

Särskilda utskottet har fått till sig hänvisade två inom Andra Kammar-
ren väckta motioner, n:is 8 och 15, i hvilka ifrågasattes skrifvelse till
Kongl. Maj:t i hufvudsakligt syfte att åstadkomma bestämmelser till mot-
verkande af de med sjöfarten förbundna faror.

Den förra af dessa motioner, hvilken afgifvits af herr *J. A. Kinnman*,
slutar med hemställan, att Riksdagen ville hos Kongl. Maj:t anhålla, det
Kongl. Maj:t täcktes låta föreskrifva bestämmelser angående säkerhets-
åtgärder 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 signallanternor 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 utöfvande 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 här-
 för erfordras.

I motionen n:o 15 hemställer herr *E. Smith*, att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t måtte begära, det täcktes Kongl. Maj:t låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till lag angående

anbringande af ett lastmärke å åtminstone i den utrikes sjöfarten använda fartyg,

begränsning af däckslasten å såväl lastfartyg som passagerareångare, möjligen med undantag för mindre kustfarare använda i inrikes fart,

besigtning för utrönande af fartygs sjöduglighet, med uteslutande af en del mindre kustfarare i inrikes fart,

bemanningsregler för alla fartyg med undantag för mindre kustfarare i inrikes fart,

besigtning och profning af lastångares ångpannor, samt

dessutom förslag till sådana ändringar i nu gällande sjölag, som orsakas af de här ofvan begärda nya lagarne.

För de skäl, motionärerna förebragt till stöd för de af dem sålunda framställda yrkanden, kommer redogörelse till någon del att lemnas vid behandling af de särskilda förslagen, men tillåter sig utskottet att i öfrigt hänvisa till motionerna.

Frågan, i hvilken mån de särskilda vådor, hvilka äro förenade med sjöfartsnäringens utöfvande, påkalla ingripande från de lagstiftande myndigheterna, har sedan åtskilliga år tillbaka varit föremål för uppmärksamhet såväl här i landet som i andra länder.

Allmänt bekant torde vara, hurusom på förevarande område särskildt i England rådt en liflig rörelse, väsentligen härledande sig från en engelsk parlamentsledamot, mr Plimsoll, hvilken i början af 1870-talet bragte å bane åtskilliga hit hörande spörsmål, såsom bland annat angående åtgärder i afseende på fartygs behöriga bemanning, förbud mot eller inskränkning i rätten att föra däckslast, bestämmande af viss lastlinie, hvaröfver fartyg ej skulle få nedlastas, samt obligatorisk årlig besigtning af fartyg.

I samtliga dessa ämnen äro numera lagbestämmelser genomförda. Sålunda finnes lag angående besättnings antal. Rätten att föra trälast å däck är begränsad för fartyg, engelska eller utländska, som under viss årstid ankomma till engelsk hamn. Lastlinie är såsom regel föreskrifven och åsättes med ledning af fastställda tabeller. Jemväl beträffande främmande fartyg utöfvas i engelska hamnar kontroll derå, att fartygen icke nedlastas djupare än som öfverensstämmer med de engelska reglerna om lastlinie. Periodiskt återkommande besigtning är obligatorisk för fartyg, som föra passagerare, och för andra handelsfartyg kan offentlig myndighet vid förekommen anledning förordna om besigtning.

England intager emellertid i fråga om lagstiftningen på detta område en undantagsställning. Så vidt utskottet har sig bekant, har intet land följt det föredöme England gifvit. Tvärtom hafva flere länders regeringar gjort föreställningar mot att de engelska lagbestämmelserna tillämpas på främmande skepp i engelska hamnar, dock utan att dessa föreställningar ledt till någon påföljd.

I Norge hafva förevarande ämnen varit föremål för grundlig behandling utaf en den 2 maj 1894 af stortinget tillsatt kommission, med uppdrag att taga under öfvervägande, huruvida och i hvilken omfattning statskontroll af fartygs sjövärdighet kunde anses vara af behofvet påkallad. Denna kommission, hvilken derefter afgifvit utlåtande i frågan, har enhälligt föreslagit lagbestämmelser om bland annat besättningsens antal i förhållande till fartygs tontal och arbetstiden ombord. Deremot har endast en minoritet inom kommissionen ansett sig kunna tillstyrka fastställande af lastlinie. Beträffande önskvärdheten af allmän statskontroll å fartygs sjövärdighet har enighet varit rådande bland kommissionens medlemmar, men majoriteten och minoriteten hafva framlagt skilda förslag till kontrollens genomförande. Äfven i fråga om däckslast föreligga olika förslag från majoriteten och minoriteten. Till någon lagstiftning hafva kommissionens uttalanden hittills icke föranlett.

Hvad vårt land vidkommer, torde angående frågans tidigare utveckling till en början förtjena erinras, hurusom under påverkan af den Plim-solliska rörelsen den 24 maj 1877 tillsattes en komité för utarbetande af förslag till ändringar och tillägg i sjölagen, egnade att i möjligaste mån förekomma och inskränka olyckor till sjös. Efter att med ledning af Englands lagstiftning i ämnet hafva förehaft de till detsamma hörande spörsmål fann denna komité sig icke kunna förordna lagbestämmelser angående vare sig lastlinie, däckslast eller allmän statskontroll å handelsfartygs sjöduglighet, men fäste deremot mycken vikt vid att befälhafvares ansvarighet för fartygs sjövärdighet och lastning måtte blifva tydligt och

fullständigt bestämd samt tillförlitlig utredning vinnas angående de i hvarje särskildt fall förekommande orsakerna till sjöolyckor.

Till samma uppfattning anslöt sig den komité, genom hvilken nu gällande sjölag utarbetades. Under uttalande, att det verksammaste skyddet mot olyckor till följd af fartygs bristande sjövärdighet otvifvelaktigt måste sökas i befälhafvarens fulla medvetenhet om den ansvarighet, som i detta hänseende enligt sakens natur måste åligga honom, föreslog komitén en klarare och fullständigare affattning af lagens stadgande härom. Bland öfriga i komiténs förslag innehållna föreskrifter, afsedda att förekomma användande af sjöodugliga fartyg, framhöll komitén särskildt de i 292 § gifna straffbestämmelser för redare, som medverkade till utsändande af dylikt fartyg, samt den i 87 § besättningen medgifna rätt att lemna fartyg, som icke vore i sjövärdigt skick, men ansåg dock den kraftigaste kontrollen i sådant afseende vara att förvänta af den noggranna och sakkunniga undersökning, som enligt förslaget 13 kap. skulle efter inträffad sjöolycka ega rum och hvarigenom en tillförlitlig utredning af orsakerna till olyckan borde vinnas. Utskottet kommer att här nedan närmare redogöra för hvad gällande sjölag i nämnda hänseenden föreskrifver.

Vid 1899 års riksdag väcktes af herr A. Johansson i Möllstorp i Andra Kammaren förslag i ämnet af hufvudsakligen samma innehåll, som det af herr Smith nu framlagda. Motionen afstyrktes af lagutskottet och blef af Första Kammaren afslagen, hvaremot Andra Kammaren biföll motionärens hemställan.

Sedermera har den s. k. handels- och sjöfartskomitén haft hithörande frågor under behandling, dervid komitén funnit sig icke böra göra någon hemställan i fråga om anordnande af särskild statskontroll öfver lastfartygs sjövärdighet och ansett tvångslagstiftning om lastlinie och om sättet för fartygs lastning vara hvarken af behofvet påkallad eller eljest lämplig. Lika litet har komitén kunnat förorda några lagstadganden om fartygs bemanning utöfver de redan befintliga. Komitén, som sålunda stält sig afvisande mot stadganden, som skulle från befälhafvaren och redaren aflyfta ansvaret för fartygs lastning och bemanning, har deremot föreslagit vissa åtgärder i syfte att skärpa insigten om detta ansvar och lätta beifrandet af förseelser, som hafva sjöolyckor till följd. I fråga om kondemnerade fartygs användande i fraktfart har komitén förordat lagbestämmelse i visst afseende.

Ytterligare torde förtjena nämnas, att vid fjerde nordiska sjöfartsmötet i Stockholm år 1897 under öfverläggning varit bland annat frågorna angående åtgärder till förekommande af kondemnerade fartygs användande i fraktfart, utan att deras sjövärdighet efter reparation blifvit styrkt, an-

gående bestämmande genom lag af fartygs besättningsstyrka samt angående utfärdande af lag om bestämd lastlinie. Beträffande det förstberörda af dessa spörsmål beslöt mötet uppdraga åt Nordiska Skeppsredareföreningens styrelse att i skrifvelse till Sveriges, Norges och Danmarks regeringar påpeka den oegentlighet, som ligger i att kondemnerade fartyg efter kondemnationen och utan att deras sjövärdighet blifvit styrkt kunna användas i fart, och hemställa till regeringarna, att effektiva åtgärder måtte vidtagas till snarast möjliga afhjelpande af denna oegentlighet. Att genom lag bestämna fartygs besättningsstyrka förklarade sig mötet i afgifven resolution anse opraktiskt, och angående den ifrågasatta lagstiftningen om lastlinie uttalade mötet med alla röster utom en, att sådan lagstiftning i de länder, mötet representerade, icke ansåges nödvändig eller önskvärd utan fastner skadlig, och att det med förtroende kunde öfverlemnas åt kaptenerne såsom de mest sakkunnige att bestämna, huru fartygen skola lastas för att blifva på bästa sätt sjövärdiga.

De stadganden i gällande sjölag, hvilka afse förekommande af sjöolyckor, gå hufvudsakligen ut på att fastslå befälhafvares och redares ansvarighet för att fartyg vid resans början befinner sig i sjövärdigt skick och under resans fortgång så förblifver. Hufvudstadgandet innehålles i 26 § sjölagen, som är af följande lydelse:

»Befälhafvaren skall, innan resa anträdes, tillse, att fartyget är i sjövärdigt skick för resan, behörigen utrustadt och bemannadt, så ock tillräckligen försedt med proviant, vatten, läkemedel samt, der fartyget är ångfartyg, med kol och öfriga för maskinens drift nödiga ämnen, äfvensom att nödiga signalapparater, bergningsredskap, sjökort och nautiska instrument finnas om bord. Honom åligge ock tillse, att ej större last intages, än fartyget kan beqvämligen bära och rymma, att gods, som inlastas, behörigen stufvas, att fartyget är försedt med allt, hvad till lastens betryggande erfordras, såsom garnering, stöttor, underlag och skott, samt att skeppsluckorna behörigen tillslutas och skalkas. Kan däckslast lämpligen föras, bör den vara försedd med stöttor och så anbragt, att den icke väsentligen försvårar fartygets manövrering. Går fartyget i barlast, har befälhafvaren att tillse, det barlasten är lämplig och tillräcklig samt så anbragt, att den icke må förskjuta sig under resan.»

Vidare är att märka 32 §, som ålägger befälhafvare att under resa göra hvad i hans magt står för att hålla fartyget i sjövärdigt skick. 292 § innehåller för befälhafvare, som utan nödtvång gått till sjös med

åsidossättande af de honom enligt 26 § åliggande skyldigheter, bestämmelser om straffpåföljder af fängelse i högst sex månader eller böter till och med 1,000 kronor, eller, der skada vållas, af fängelse i högst ett år, der ej gerningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff. Lika med befälhafvare straffas redare eller annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, om han uppsåtligen förledt befälhafvare till sådan förbrytelse eller med råd eller dåd densamma främjat. I 314—321 §§ förekomma stadganden angående undersökning om orsakerna till inträffade sjöolyckor, åsyftande bland annat att leda till ansvar för den, som i sådant afseende låtit någon förseelse komma sig till last. Bestämmelserna om skyldighet för befälhafvaren att rörande åtskilliga förhållanden göra anteckningar i skeppsdagboken tjena äfvenledes till att ej mindre hos honom inskräpa känslan af hans ansvarighet än äfven underlätta tillsynen derå, att han fullgör sina åligganden. Man har lagt synnerlig vikt på att allt, som rör fartygets sjövärdighet i ordets allmännaste betydelse, bör i dagboken anmärkas, och särskildt har med hänsyn till däckslasts farlighet ansetts nödigt, att uppgift om dennas mängd och höjd intages.

Jemväl besättningen är tillerkänd kontrollrätt i fråga om fartygs sjövärdighet. 87 § stadgar sålunda befogenhet för besättning att dels erhålla entledigande, om fartyget icke är i sjövärdigt skick för den resa, som skall dermed företagas, och befälhafvaren underlåter att vidtaga erforderlig åtgärd för dess försättande i sådant skick, dels påkalla besigtning till utronande af fartygs sjövärdighet; dock att, der vid anställd besigtning finnes, att skäligen anledning till klagan saknats, de, som begärt besigtningen, skola ersätta all derigenom orsakad kostnad och förlust samt jemlikt 302 § under vissa förutsättningar äro till ansvar förfallne.

Preventiv besigtning är i svensk rätt stadgad endast i fråga om passagerareångfartyg och utvandrarefartyg och skall för förstnämnda slag af fartyg, jemlikt kongl. förordningen den 12 februari 1864, äga rum hvarje år, innan första resan dermed företages, eller, derest resorna under vintern fortsättas, inom loppet af ett år, samt verkställas af tre utaf öfverståhållarembetet eller Kongl. Maj:ts vederbörande befallningshafvande förordnade besigtningmän, bland hvilka en skall vara kunnig i skeppsbyggeri, en i ångmaskiners sammansättning och skötsel och en i sjömanskap.

Förutom hvad 26 § sjölagen innehåller derom, att fartyg skall vara försedt med nödiga bergningsredskap, finnes i en kongl. förordning den 1 juli 1898 bestämmelser angående de räddningsinrättningar och eldsläckningsredskap, hvilka ångfartyg under resor med passagerare skola medföra.

En synnerligen viktig förutsättning för att fartyg skall kunna anses rustadt att möta de med sjöfarten förbundna vådor utgöres helt naturligt

deraf, att befälhafvaren är fullt lämplig och kompetent för sin ansvarsfulla befattning. Med hänsyn dertill att sjölagen hufvudsakligen grundar den trygghet till lif och egendom, som ofvanberörda stadganden afse att åvägbringa, på befälhafvarens vilja och förmåga att fullgöra de mångahanda honom åliggande skyldigheter, torde möjligen nämnda förutsättning till och med kunna anses vara den mest betydelsefulla bland betingelserna i förevarande afseende. Bestämmelser angående kompetensvilkor för befälhafvare finnas för närvarande i kongl. förordningen angående befalet å svenska handelsfartyg den 22 november 1878.

Innan utskottet öfvergår till att yttra sig öfver de särskilda i nu föreliggande motioner innehållna förslag, vill utskottet i korthet angifva sin allmänna ställning till frågan om en sådan sjöfartslagstiftning som den af motionärerne förordade.

Genomförandet af dylik lagstiftning skulle innebära en principförändring i vår sjö rätt. i det att de faktorer, som för fartygs sjövärdighet i ordets allmännaste betydelse äro hufvudsakligen bestämmande, skulle komma att regleras genom detaljstadganden i lag, medan deremot lagstiftningen hittills inskränkt sig till att meddela generella föreskrifter och öfverlemnadt åt redare och befälhafvare att tillämpa desamma på förekommande fall. Ansvaret skulle sålunda till väsentlig del aflyftas från dem, som med sjöfarten omedelbart hafva befattning, och komma att hvila på de lagstiftande myndigheterna. Denna förändring synes utskottet vara egnadt att mötas med mycken betänksamhet. Med hänsyn till den säregna och mångskiftande beskaffenheten af de förhållanden, om hvilka här är fråga, torde det blifva ytterligt svårt, för att icke säga omöjligt, att åstadkomma en lagstiftning, som för hvarje fall blefve nöjaktig och betryggande. Det torde till och med kunna befaras, att efterlefnaden af dylika detaljföreskrifter mången gång skulle föröka de vådor, som afsigten vore att genom dem förebygga. Vid beaktande af denna i sakens egen natur liggande betänklighet mot all lagstiftning i nu ifrågasatt riktning torde man hafva anledning att icke inlåta sig på densamma annat än med mycken försigtighet och i den mån det visas, att sådan åtgärd är påkallad af svåra missförhållanden, hvilka icke kunna på nuvarande lagstiftnings grund afhjelpas. Någon sådan bevisning har emellertid icke synts utskottet vara åvägbragt, utan har tvärtom utskottet med den kännedom om sjöfartsförhållandena, som stått utskottet till buds, kommit till den uppfattningen, att gällande lagbestämmelser i ämnet utgå från en riktig och sund princip

samt jemväl i praktiken visat sig verka i hufvudsak tillfredsställande. Oförnekligt torde vara, att ett mycket godt skydd för besättningen ligger i den redare och befälhafvare nu tillkommande befogenhet att efter omständigheterna besluta i enlighet med hvad gammal erfarenhet och god sjömanssed kräfva. Befälhafvares och redares egna intressen stå nemligen härvid i öfverensstämmelse med besättningens. På samma gång genom fartygs bristande sjövärdighet besättningens lif vedervågas, utsättes jemväl befälhafvaren för lifsfara och löper redaren, åtminstone i regel, risken af ekonomisk förlust. Såsom utskottet ofvan påpekat, finnas dessutom ganska allvarliga straffbestämmelser för underlåtenhet af befälhafvare eller redare att fullgöra de i dessa hänseenden dem åliggande skyldigheter.

En annan synnerligen beaktansvärd sida af saken är hänsynen till de internationella förhållandena. Utskottet har redan haft tillfälle omnämna, att af alla länder hittills endast England vågat lägga på sin sjöfartsnäring bördan af en lagstiftning, motsvarande den af motionärerna nu förordade. Såsom jemväl blifvit antydt, har emellertid icke ens denna öfverlägsna sjömagt med dess utomordentliga resurser ansett sig kunna vidtaga sådan åtgärd utan att samtidigt — med hänsyn till den ogynsamma ställning landets fartyg eljest skulle komma att intaga i den internationella konkurrensen — uppställa den fordran, att de engelska lagbestämmelserna i hithörande ämnen i hufvudsak skola ega tillämpning äfven på främmande fartyg i engelska hamnar. Någon sådan fordran skulle af naturliga skäl Sverige knappast kunna uppställa och genomdrifva.

Vårt lands sjöfartsnäring har länge lefvat under ganska tryckta förhållanden, men, som bekant, hafva under den sista tiden och jemväl under denna riksdag förslag varit å bane, åsyftande att om möjligt bereda uppsving åt denna för våra förhållanden så naturliga och uppuntransvärda näring. De af motionärerna ifrågasatta lagstiftningsåtgärder äro deremot i regel af beskaffenhet, att, om desamma nu sattes i verket, de skulle i hög grad förringa möjligheterna för den svenska sjöfarten att bestå i täflan med andra länder och sålunda sannolikt komma att utöfva en ödesdiger inverkan i alldeles motsatt riktning mot den ofvan angifna. I betraktande häraf torde genomförande hos oss af dylika lagbestämmelser åtminstone icke böra ifrågakomma i annan mån, än de vinna anslutning af öfriga sjöfarande nationer och särskildt af våra närmaste grannar.

Herr Kinnman, hvilken i sin förevarande motion i första rummet upptagit frågan angående säkerhetsåtgärder beträffande *kondemnerade fartygs användande*, har härom anfört följande:

»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, förklaras icke vara inståndsättligt, 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 besigtningens 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 stäfas, 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».

Enligt utskottet från kommerskollegium meddelad upplysning hafva

under åren 1892—1900 ur derstädes fördt fartygsregister 150 fartyg afförts såsom kondemnerade samt 10 bland dessa ånyo införts i registret.

Vidkommande motionärens framställning, torde det icke vara fullt otvifvelaktigt, hvad han med densamma åsyftat. Skulle emellertid hans uppfattning vara, att allmänt förbud borde utfärdas mot användande i fraktfart af kondemnerade fartyg, kan utskottet icke i detta afseende instämma med honom. Enligt gällande bestämmelser om kondemnering, så som desamma i praxis tillämpas, torde dylik åtgärd icke behöfva innebära annat, än att det antingen icke låter sig göra eller skulle blifva förenadt med i förhållande till fartygets värde allt för stora kostnader att åter försätta fartyget i sjödugligt skick för den resa, hvarom fråga är, och med den last, som finnes ombord å fartyget. Deremot ligger i kondemneringens begrepp intet, som hindrar, att fartyget efter undergången reparation för en måttlig kostnad kan blifva fullt lämpligt till sjöfarts bedrivande på andra, mindre farliga farvatten eller med annan last.

Som emellertid den omständigheten, att ett fartyg en gång lidit sådan skada, att det förklarats icke iståndsättligt, i allt fall är egnad att väcka berättigade misstankar angående fartygets framtida sjövärdighet, torde det icke vara obefogadt att i afseende å kondemnerade fartyg uppställa strängare regler i fråga om rätten till sjöfarts bedrivande än de för fartyg i allmänhet gällande. Enligt hvad utskottet har sig bekant, har äfven kommerskollegium med hänsyn härtill sökt genomföra den grundsats, att då kondemneradt fartyg efter anmälan — hvilken fartygets egare vid straffpåföljd är pliktig verkställa — blifvit ur fartygsregistret affördt, förnyad registrering icke må ske, med mindre bevis företes om fartygets sjövärdighet. Beträffande hvad sålunda tillämpas ansluter sig utskottet till den af handels- och sjöfartskomitén uttryckta uppfattning, att denna praxis borde beredas stödet af fastställelse, i lag eller administrativ förordning; och hyser utskottet så mycket mindre någon betänklighet mot att förorda en bestämmelse i sådan rigtning, som densamma icke i någon mån skulle stå i strid mot de af utskottet ofvan uttalade principer för lagstiftningen på förevarande område.

I nästa punkt berör herr Kinnman den viktiga och mycket omtvistade frågan angående bestämmande för hvarje fartyg af en *lastlinie*, afsedd att utmärka det största djup, hvartill fartyget får nedlastas. Jemväl herr Smith har i sin motion bragt denna fråga å bane, i det han förordat anbringande af *lastlinie* åtminstone å fartyg, använda i utrikes sjöfart.

Herr Kinnman har i ämnet anfört följande:

»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 föreskrift 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, hvares öfverskridande är förenad med ansvar enligt lagen. Bestämda föreskrifter angående lastlinie finnas införda i andra länder och böra äfven införas här i landet.»

Att finna någon allmängiltig grund, efter hvilken den för hvarje fartyg lämpligaste lastlinie skulle kunna bestämmas, utgör till sin natur ett mycket svårt, om icke olösligt problem. Huru djupt ett fartyg utan våda kan nedlastas, är nämligen beroende icke blott af dess storlek och byggnadssätt utan äfven af en mängd vexlande och tillfälliga förhållanden, såsom lastens beskaffenhet och stufning, fartygets ålder, de farvatten detsamma skall besöka och den årstid, hvarunder en resa skall företagas m. m. Hittills åtminstone synes denna uppgift icke hafva vunnit någon betryggande lösning. I England finnas visserligen utaf den centrala engelska sjöfartsmyndigheten, Board of Trade, fastställda tabeller, i enlighet med hvilka lastlinie skall åsättas, men rigtigheten och tillförlitligheten af dessa tabeller har icke blifvit i andra länder erkänd, och jemväl erfarenheten från tillämpningen af de på dem byggda engelska bestämmelserna lär gifva vid handen, att den åsatta lastlinien icke alltid motsvarar fartygets verkliga bärkraft. Under det att sålunda den engelska lastlinien i allmänhet lär sitta jemförelsevis lågt, förekomma äfven fall, då densamma satts högre än att fartyget med iakttagande af vanlig försigtighet kan så djupt nedlastas.

De allestädes förefintliga svårigheterna att tillförlitligt och nöjaktigt bestämma lastlinie skulle dessutom i särskildt hög grad göra sig gällande för de kring vårt land belägna farvatten med deras olika salthalt och efter årstiderna mycket skiftande förhållanden.

Begås vid lastliniens åsättande misstag, är detsamma, helt naturligt, i hvilken riktning det än går, af synnerligen olycklig inverkan. Är linien för låg, skadas härigenom handels och sjöfartens intressen; och med

kännedom om att de enda hittills tillämpade regler för lastlinies bestämmande visat sig i allmänhet verka i denna riktning, torde med fog kunna befaras, att införande af lastlinie skulle leda till skada för vår sjöfartsnäring. Sättes åter lastlinien för högt, ligger häri en frestelse att intaga större last, än fartyget tål. Särskildt i de fall, då helt fartyg befraktas mot visst belopp för viss resa (frakt per rus), komme helt säkert lastegaren att påyrka nedlastning till lastlinien; och skulle sådant svårligen kunna af befälhafvaren förvägras, äfven om fartyget härigenom lastades tyngre än hvad han, med kännedom om dess lastningsförmåga och med hänsyn till fara för nedisning med mera, skulle med obunden pröfningsrätt hafva varit benägen medgifva. Någon trygghet för sjöfolket kan alltså lastlinie på det hela taget icke anses innebära. En förändring af den svenska sjölagen i förevarande hänseende skulle för öfrigt rubba den likhet, som mellan de skandinaviska folkens sjölagar varit åsyftad.

Ungefär enahanda erinringar kunna göras vid den fråga, som båda motionärerna närmast derefter vidrört, nemligen huruvida och under hvilka förutsättningar fartyg böra ega att föra *däckslast*.

Herr Kinnman har till stöd för sin framställning i detta afseende anført, att fartyg ofta toge så höga däckslaster, att den säkra stabilitetsgränsen öfverskredes, och att då dessa däckslaster ofta vore otillräckligt fästade vid fartyget samt merendels hade otillräckligt skydd på sidorna, de utgjorde en källa till fara för besättningen och andra ombordvarande personer.

Härvid torde emellertid böra beaktas, att fartygs förmåga att föra däckslast är beroende af fartygets byggnadssätt och lastens beskaffenhet, samt att jemväl i detta fall hänsyn bör tagas till årstid och farvatten. En i allmän form gifven regel kan därför icke gerna passa för alla förhållanden.

Herr Smith har hänfört sig till de engelska bestämmelserna i ämnet, hvilka afse endast trälast och gälla blott för sådana fartyg, engelska eller främmande, som under vissa årstider ankomma till hamn inom engelskt område från hamn utom detsamma. Dessa bestämmelser, hvilka, äfven under förutsättning af lagstiftning i ämnet, knappast torde förtjena att lända till efterföljd, ega så till vida för oss ett särskildt intresse, som genom dem en stor del af vår trävaruexport redan är underkastad reglering i förevarande afseende.

Ytterligare har herr Kinnman, under erinran om att för ångfartyg, som föra passagerare, finnas föreskrifter om utrustning med *lifbergnings- och eldsläckningsmateriel*, gjort hemställan i syfte att dylika bestämmelser måtte blifva meddelade jemväl för andra fartyg. Det torde emellertid icke vara utan fog, lagstiftningen i detta afseende gjort skilnad mellan passagerarefartyg och andra fartyg. Under det att sjöfolket eger både förmåga och tillfälle att kontrollera, att fartyg är i nämnda hänseenden vederbörligen utrustadt, är så i regel icke förhållandet med passagerarne. Då för öfrigt något behof af särskilda bestämmelser i ämnet icke blifvit påvisadt och efterlefnaden af dylika svårligen skulle kunna kontrolleras, finner utskottet ingen anledning, hvarför lagstiftningen i förevarande ämne skulle gå längre än som redan skett genom den i 26 § sjölagen befintliga föreskrift, att fartyg skall vara försedt med nödiga bergningsredskap.

Om man vidare följer de genom motionerna framlagda förslag i den ordning, desamma i herr Kinnmans motion förekomma, möter härnäst frågan om undersökning och profning af *ångpannor* och *ångrör*, jemväl berörd af herr Smith genom hans framställning om besigtning och profning af lastångares ångpannor.

Utskottet kommer här till ett ämne, i hvilket utskottet anser sig böra skänka motionärerna sitt understöd. Medan öfriga betingelser för ett fartygs sjövärdighet äro af beskaffenhet att kunna med ledning af vanligt sjömanskap tillförlitligt bedömas, är så ej fallet med nu ifrågavarande fartygsdelars tillstånd, utan fordras för granskning af detsamma särskilda insigter, hvilka icke, med hänsyn till kompetensfordringarna för befälhafvare, kunna förutsättas hos alla sådana, liksom naturligtvis än mindre hos besättningarna. I betraktande af den synnerliga fara för lif och egendom, som bristfälligheter i ångpannor och ångrör äro egnade att medföra, torde det derför böra anses lämpligt och önskvärdt, att dessa fartygsdelar blefve underkastade periodvis återkommande besigtningar af sakkunniga personer. I fråga om passagerareångfartyg finnes sådan besigtning redan föreskrifven i ofvan omförmälda kongl. förordning den 12 februari 1864. Till hvilka klasser af ångfartyg besigtningen bör utsträckas, är ett spörsmål, om hvilket utskottet i frågans nuvarande outhärdade skick tvekar att uttala någon mening. Att alla lastångfartyg finge undergå besigtning, synes väl vara att förorda, men mera tvifvelaktigt ter sig en inom utskottet framställd önskan, att jemväl t. ex. lustfartyg och kolibribåtar skulle träffas af möjligen blifvande bestämmelser i ämnet. Att vid utöfvande af kontroll öfver

fartygens ångpannor och ångrör intyg från enskilda ångpanneföreningar, försäkringsbolag och klassifikationssällskap må kunna anses innebära tillräcklig bevisning om ångpannors och dithörande fartygsdelars behöriga underhåll, håller utskottet för troligt.

Utskottet hyser emellertid den öfvertygelsen, att dylik kontroll hvarken kan på tillfredsställande sätt anordnas eller skall ernå afsevärd effektivitet, med mindre till ledning af och inseende öfver densamma inrättas en teknisk-administrativ centralmyndighet, ett önskningsmål, som äfven med hänsyn till all annan yrkesinspektion har berättigande; och hvad utskottet ofvan i ämnet anfört, eger sålunda giltighet endast under förutsättning, att en sådan myndighet kommer till stånd, hvarom dock något förslag nu icke föreligger.

Beträffande vederbörliga *signallanternors* befintlighet ombord å fartyg och sättet för deras fästande — i hvilken fråga herr Kinnman äfvenledes påkallat Riksdagens åtgärd — finnas redan, i utskottets tanke nöjaktiga, bestämmelser i dels 26 § sjölagen, dels marinförvaltningens kungörelse angående signallanternor för fartyg den 4 mars 1898. Om de sålunda gifna stadganden icke efterleivas, torde sådant bero på bristande kontroll och sammanhänger alltså med frågan om inspektion å fartyg, till hvilken fråga utskottet sedermera återkommer.

Till stöd för gjord framställning om ytterligare bestämmelser angående *kompetens för befälhafvare i inrikes fart*, har herr Kinnman yttrat följande:

»Kompetens hos befälhafvare för utöfvande af sin ansvarsfulla befattning är gifvetvis ett nödvändigt villkor 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.»

Såsom utskottet redan haft anledning uttala, är det långt från utskottet att underskatta betydelsen deraf, att befälhafvare å fartyg må vara fullt kompetente att utöfva sin magtpåliggande befattning. Utskottet har sig emellertid bekant, att Kongl. Maj:t den 15 oktober 1897 uppdragit åt särskilde komiterade att företaga revision af gällande bestämmelser angående befälhafvarekompetens, samt att desse komiterade den 29 september 1898 afgifvit utlåtande i frågan; och då densamma alltså redan är under Kongl. Maj:ts pröfning, anser sig utskottet icke böra tillstyrka Riksdagen att nu vidtaga någon åtgärd i detta afseende.

Frågan om fartygs behöriga *bemannning* har upptagits af båda motionärerna, af herr Smith med undantag för mindre kustfarare i inrikes fart, hvaremot herr Kinnman afsett just den inrikes sjöfarten.

Herr Kinnman, hvilken jemväl särskildt fäster sig vid besättnings arbetstid, yttrar:

»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 sömnhet, 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.»

Herr Smith anför:

»Med underbemanning menar man en allt för fätalig eller ung besättning, som icke på ett tillfyllestgörande sätt förmår att handtera det fartyg, hvarå den är inmönstrad. Det är ej blott önskligt, utan rent af nödvändigt, att några bestämmelser med afseende å besättningens såväl kvalifikationer som antal fastställas, dels af det skäl, att man börjar å

i synnerhet lastångare, ja, till och med passagerarebåtar använda sjåare i stället för fullgodt sjöfolk och man nog kan förstå, hvad gagn dessa kunna göra vid en oförutsedd och hastigt påkommande olycka, då båtarne skola sättas i sjön, eller andra åtgärder vidtagas för räddning af människor, och dels emedan en allt för fåtalig och ung besättning, i synnerhet å segelfartyg, der än i dag alla arbeten förrättas med människokraft, lätt öfveranstränges, förderfvas eller tager skada till lifvet, hvarjemte äfven fartyg och last riskeras. För att ett segelfartyg skall vara fullt sjövärdigt, fordras sannerligen i första rummet, att besättningen är tillräckligt manstark, kroppsstark och sjövan samt hemmastadd i alla olika sjömansarbeten.»

Jemte det utskottet framhåller, hurusom motionärerna i fråga om behovet af föreskrifter i förevarande hänseende intaga alldeles olika ställning, hyser utskottet den uppfattning, att den generella bestämmelsen i 26 § sjölagen — enligt hvilken befälhafvare skall, innan resa anträdes, tillse, att fartyget är behörigen bemannadt — är att föredraga framför mera i detalj gående stadganden. Å ena sidan ansluter sig nemligen utskottet till den af många sakkunniga vid skilda tillfällen uttalade åsigt, att det möter synnerliga svårigheter att finna någon allmängiltig norm för bestämmande af fartygs besättningsstyrka, särskildt som vid bedömande af besättningens tillräcklighet i förhållande till fartyget jemväl andra faktorer än antalet böra komma i betraktande. Å andra sidan finner utskottet förberörda stadgande i sjölagen vara för sitt ändamål tillfyllestgörande, särskildt som detsamma kompletteras af andra bestämmelser. 8 § af kongl. förordningen den 4 juni 1868 angående sättet och ordningen för sjöfolks på- och afmönstring m. m. föreskrifver sålunda, att om, efter det sjömansrulla för fartyg utfärdats och innan tiden för densammes giltighet tilländalöper, någon af besättningen afgår från fartygets tjänst, befälhafvaren är pliktig att i den afgångnes ställe förhyra annan person. Sker icke sådant fullständigande af besättningen, utan fullgöres skeppstjensten af de kvarvarande, skall, enligt 95 § sjölagen, den eller de afgångnes hyra för den tid, fartyget är till sjös, fördelas mellan de kvarblifne, en föreskrift, som i hufvudsak beröfvar redaren allt ekonomiskt intresse af besättningens förminskning. Någon utredning är ej heller förebragt derom, att ytterligare lagstiftning i ämnet är af behovet påkallad.

Det af herr Kinnman påpekade missförhållandet, att öfveransträngning sker under lastning och lossning i hamn, synes utskottet icke egentligen beröra frågan om besättningens tillräcklighet, utan lämpligast afhjelpas derigenom, att befälhafvaren för sådana göromål i mån af behof anlitar hjälp i land.

Med hänsyn till det sätt, hvarpå vår mindre sjöfart och kustfart i regel bedrifves, skulle strängare bestämmelser i förevarande afseende blifva för densamma mycket betungande.

Herr Kinnman har vidare ifrågasatt åtgärder beträffande *ansvar* för vårdslöshet eller oredighet genom förtärande af starka drycker vid utöfvande af magtpåliggande befattning å fartyg i inrikes fart, angående fartygs utrustning med *medikaments- och förbandsartiklar* samt angående *ventilation af besättningsrum*.

Intet af dessa förslag synes utskottet förtjena Riksdagens bifall.

Vidkommande det förstnämnda bland dem inskränker sig utskottet till det uttalande, att erforderliga bestämmelser torde innefattas i 306 och 308 §§ sjölagen, af hvilka den förra stadgar ansvar af böter eller fängelse i högst ett år för sjöman, hvilken genom vårdslöshet eller försummelse är vållande till sjöolycka, och den senare innehåller, att sjöman, som eljest gjort sig skyldig till förseelse i tjensten eller brutit mot ordning och skick, straffas med böter.

I fråga om medikamenter och förbandsartiklar torde ett tillfyllestgörande stadgande utgöras af den i 26 § sjölagen förekommande bestämmelsen, att fartyg skall vara tillräckligen försedt med läkemedel.

Att de ombord å fartyg befintliga besättningsrum ofta äro ganska otillfredsställande, är icke utskottet obekant; men om någon lagstiftning i detta afseende skall företagas, synes det utskottet mindre välbetänkt att göra början med en så svårkontrollerad och på individuel uppfattning beroende omständighet som åttstadkommande af luftvexling.

Af de särskilda yrkanden motionärerna framställt återstår nu endast herr Kinnmans förslag om *inspektion af fartyg* och herr Smiths hemställan om *besigtning för utrönande af fartygs sjöduglighet*, med uteslutande af en del mindre kustfarare i inrikes fart.

Herr Kinnman har i ämnet anfört följande:

»Att en inspektion af fartyg i allmänhet i analogi med yrkesinspektionen i farligare yrken på land är en af behofvet 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 akt-samhet 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 passagerare-ångfartyg finge äfven den allmänna inspektionen sig uppdragen mot lämplig tillökning i löneförmåner, så att de helt kunde egna sig åt inspektionsväsendet.»

Herr Smiths i ämnet afgifna framställning lyder sålunda:

»Äro anbringandet af ett lämpligt lastmärke och en praktisk be-gränsning af däckslasten mycket svårlösta problem, hvilket jag ej vill dölja, så kan detsamma ingalunda sägas om fartygets besigtning, hvilken kan ske både ganska lätt och grundligt vid dockning, slipning eller till och med kölhalning af fartyget.

Våra förluster af fartyg genom slopning, kondemnering, abandonnering och förlisning samt strandning och grundstötning, hvilka senare tilldragelser stundom frivilligt eller ovillkorligt framkallats genom fartygets usla be-skaffenhet, äro oroväckande många och bland de största inom någon handelsflotta i hela världen. Sålunda förlorade vi år 1898 icke mindre än 7,57 procent af hela vår seglande handelsflottas tonnage och tillsammans 115 fartyg, af hvilka 49 förolyckats och 66 kondemnerats eller slopats. Detta är omiskänneliga siffror, som tydligt tala om, hvilka faror som utom de yttre, såsom storm, ombordläggning m. m., hota de sjöfarande å vår handelsflotta.

Men dessa faror kunna minskas genom besigtning af skrof och rigg m. m. Att verkställa dessa besigtningar årligen, såsom herr Johansson föreslagit, torde dock hvarken vara behöfligt eller ens önskligt. Är far-tyget godt, bör det kunna erhålla besigtningssintyg gällande för flera år, hvarunder ny besigtning endast efter inträffad grundstötning, ombord-läggning eller annan dermed jemförlig tilldragelse bör kunna ifrågakomma. Äfven är det naturligt, att dessa besigtningar icke i lika hög grad böra utöfvas å kustfarare i inhemsk sjöfart som å utrikes gående fartyg. Dock torde det vara behöfligt, att åtminstone de små fartyg, som segla mellan Gotland och Öland samt fastlandet, underkastas en lindrig besigtning, då det vid flera tillfällen visat sig, att dessa fartyg och i synnerhet de från Gotland äro mycket dåliga, ja, rent ut riskabla att föra den farliga lasten af osläckt kalk, hvarmed de i allmänhet ankomma till fastlandet.»

Enligt Sveriges officiella statistik har antalet förolyckade, vår handels-flotta tillhörande fartyg under åren 1895—1899, efter hvilken tid någon statistik hittills ej är tillgänglig, utgjort följande:

år 1895	56	segelfartyg	och	5	ångfartyg,	
» 1896	42	»	»	3	»	
» 1897	39	»	»	7	»	
» 1898	49	»	»	6	»	samt
» 1899	38	»	»	7	»	

Om än utskottet icke finner de anförda siffrorna egnade att väcka betänklighet, vill utskottet dock ingalunda förneka önskvärdheten af att åstadkomma strängare kontroll å efterlefnaden af sjölagens bestämmelser angående fartygs sjövärdighet, men utskottet har icke trott sig finna någon nöjaktig lösning på spørsmålet, huru denna kontroll skulle lämpligen genomföras.

Icke lär det kunna förordas att för fartyg i allmänhet föreskrifva sådan årligen återkommande besigtning, som för närvarande är stadgad i fråga om passagerareångfartyg. Bortsedt från svårigheten att allestädes utefter våra kuster finna lämpliga besigtningmän, skulle en sådan anordning vålla tidsförlust samt högst betydande kostnader, hvilka, derest desamma, såsom väl får antagas, skulle bäras af vederbörande redare, komme att utgöra en mycket svår tunga å sjöfartsnärigen. Om, såsom herr Smith ansett lämpligt, dylika periodiska besigtningar skulle förekomma endast med längre tids mellanrum, skulle visserligen kostnaderna nedsättas, men å andra sidan nyttan af besigtningen väsentligen förringas. En sådan periodvis skeende besigtning skulle dessutom bereda trygghet blott i afseende å sjelfva fartygets beskaffenhet. De på sjövärdigheten lika mycket inverkan lastningsförhållandena skulle af densamma lemnas oberörda.

Herr Kinnman har tänkt sig en annan möjlighet och ifrågasatt, att fartygsinspektionen skulle ordnas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den på land förekommande yrkesinspektionen samt inspektörer alltså tillsättas för att mera tillfälligt besöka fartyg och efterse, att bestämmelserna i gällande författningar angående säkerhetsåtgärder verkligen vore iakttagna, ett uppdrag, som motionären ansett lämpligen kunna lemnas åt de redan nu förordnade inspektörerna för passagerareångfartyg. Det torde emellertid förtjena beaktande, att fartygsinspektionen skulle komma att verka under helt andra förhållanden än den allmänna yrkesinspektionen. Medan sålunda inspektion af en fabrik eller annan anläggning å land kan verkställas utan att förhindra rörelsens fortgång och sålunda utan större olägenhet för egaren, vore det för sjöfarten mycket menligt, om fartyg, färdiga till afgång, skulle underkastas den tidsutdrägt, som inspektion, om densamma skall vara effektiv, måste föranleda. Någon fullt betryggande effektivitet torde dessutom i allt fall besigtningen icke kunna ernå, då det svårigen torde böra medgifvas en inspektör rätt att t. ex. fordra bottenbesigtning af ett lastadt fartyg.

Med hänsyn till hvarje anordning i förevarande syfte möter den betänklighet, att densamma, ehuru säkerligen af behovet påkallad endast i ett jmförelsevis ringa antal fall, måste medföra olägenheter för alla fartyg. Det vill ock synas, som om åtgärden redan ur kostnadssynpunkt icke skulle kunna genomföras i afseende å de mindre fartygen, hvilka framför andra torde vara i behof af besigtning, men att åter de större fartygen, hvilka lättare skulle kunna bära kostnaderna, minst vore i behof af densamma. Fartyg, som äro afsedda för trafik å aflägsnare farvatten, måste nemligen för att med framgång kunna täfla på fraktmarknaden inregistreras hos något af de stora utländska klassifikationssällskapen. Såväl i anledning häraf som ock för erhållande af assurans är således en stor del af vår handelsflotta, utan statens ingripande, underkastad grundliga, periodiskt återkommande besigtningar.

Under återopande af hvad ofvan anförts, hemställer utskottet:

1:o) att Riksdagen måtte, i anledning af herrar Kinnmans och Smiths förevarande motioner, i skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande, om och i hvad mån föreskrifter lämpligen kunna meddelas *dels* till förebyggande deraf, att kondemnerade fartyg användas i fraktfart, utan att deras sjövärdighet blifvit genom behörigt bevis ådagalagd, *dels ock* i syfte att kontroll må komma att utöfvas å beskaffenheten af ångfartygs pannor och ångrör;

2:o) att herr Kinnmans förenämnda motion i öfrigt icke må af Riksdagen bifallas; samt

3:o) att ej heller herr Smiths ifrågavarande motion uti öfriga delar må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 12 april 1901.

På särskilda utskottets vägnar:

ROBERT DICKSON.

Reservationer:

af herrar *Widén, Öhngren* och *Johansson*:

Att den genom 26 och 32 §§ i vår nu gällande sjölag uttalade principen, att ansvaret för ett fartygs sjövärdighet, såväl vid sjöresas anträdande som under densamma, hvilat på befälhafvaren, är riktig och bör fasthållas, är visserligen utom allt tvifvel. Likaså torde det få erkännas, att de i förstnämnda lagrum meddelade allmänna föreskrifter rörande hvad till ett fartygs sjövärdighet hörer äro i det hela tillfredsställande och, derest de kunde göras fullt effektiva, äfven betryggande i förenämnda afseende.

Deremot lär det å andra sidan icke kunna bestridas, att kontrollen öfver dessa föreskrifters efterlefnad lemna åtskilligt öfrigt att önska. 1877 års komité likasom författarne till 1891 års sjölag, hvilka båda erkände statens skyldighet att, »både till bevarande af menniskolif och för tillgodoseende af de mångfaldiga vid sjöfartens största möjliga säkerhet fästade enskilda intressena», i detta afseende ingripa, sökte ernå erforderlig kontroll på den repressiva vägen, genom fullständigare bestämmelser rörande befälhafvares och redares ansvar samt, förnämligast, genom noggrannare och mera sakkunnig undersökning angående inträffade sjöolyckor. Att de förväntningar, som de i detta hänseende hyste, icke blifvit uppfyllda, torde väl få anses allmänt erkänt. I de yttranden, som af den sista handels- och sjöfartskomitén infordrades från handels- och sjöfartsnämnderna i riket, föreningar för främjande af handels- och sjöfartens intressen, sjöförsäkringsbolag m. fl., klagas, enligt hvad komitén konstaterar, skarpt deröfver, att sjölagens ifrågavarande bestämmelser icke efterlefnas. Och handels- och sjöfartskomitén sjelf erkänner, att missförhållanden förefinnas i afseende å lagens tillämpning och öfvervakande, ehuru den icke för sin del ville göra någon hemställan om anordnande af särskild statskontroll öfver lastfartygs sjövärdighet.

Behofvet af en effektivare kontroll torde jemväl framgå, på sätt den af nämnda komité föranstaltade statistiska utredningen gifver vid handen, deraf att, ehuru antalet sjöolyckor för svenska fartyg, i förhållande till handelsflottans storlek, under tiden efter år 1880 minskats, detta icke skett i samma grad som i de flesta öfriga länder, i synnerhet då hänsyn tages till tontalet. Och ett efterblifvande på detta område är gifvetvis att anse som ett tillbakagående.

Härtill kommer, att föreskrifterna i 26 § sjölagen i en del afseenden deribland sådana som de af en bland motionärerna påpekade om lifberg-

nings- och eldsläckningsredskap, om utrustning med medikaments- och förbandsartiklar, om besättningsrummens bättre förseende med luft, torde vara i och för sig nog knapphändiga och böra, i likhet med hvad åtminstone delvis egt rum i våra grannländer, något fullständigas.

På grund häraf och då, hvad beträffar den privata kontroll, som af försäkringsbolag må utöfvas, staten, såsom den för förevarande frågors utredande tillsatta norska komitén yttrar, »icke kan låta sig nöja med att så viktiga samfundsintressen som sjömäns lif och helsa göras beroende allenast af de till förmån för privata intressen uppställda regler och träffade anstalter», är en verksammare kontroll öfver fartygs sjövärdighet nödig och i sjöfartsnäringens eget intresse önskvärd. Och enär den representiva kontrollen visat sig icke vara effektiv, bör en preventiv kontroll i detta afseende anordnas genom besigtningar eller inspektioner af fartyg.

Huru sådana besigtningar skola anordnas lärer här hvarken kunna eller böra närmare angifvas. Att detta skall låta sig göra, utan att sjöfarten deraf till skada betungas, torde dock få anses visst, helst om, såsom utskottet i annat sammanhang antydt och såsom för nu ifrågavarande ändamål torde blifva oundgängligt, den centrala myndighet, som har att handlägga hithörande ärenden, utrustas med tekniskt-administrativa krafter med kompetens jemväl på detta område.

I anslutning till hvad vi sålunda anført anse vi, att utskottet bort, i anledning af de förevarande motionerna, utöfver hvad som skett genom 1:a punkten i dess föreliggande utlåtande, hemställa:

att Riksdagen måtte i skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande jemväl dels i hvad mån fullständigare föreskrifter än de nu gällande må kunna meddelas i fråga om fartygs utrustning med lifbergnings- och eldsläckningsredskap samt med medikaments- och förbandsartiklar, och dels huruvida och på hvilket sätt, till ernående af mera tillfredsställande kontroll å fartygs sjöduglighet, besigtningar må kunna anordnas äfven å andra fartyg än passagerareångfartyg;

samt att punkterna 2:o) och 3:o) i utskottets utlåtande, deri hemställles, att herrar Smiths och Kinnmans motioner måtte i öfriga delar icke bifallas, ändras i öfverensstämmelse härmed;

af herr Wallenberg, som ansett utskottet hafva bort i punkten 1:o) hemställa,

att Riksdagen måtte, i anledning af herrar Kinnmans och Smiths förevarande motioner, i skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande, om och i hvad mån föreskrifter lämpligen kunna meddelas *dels* till förebyggande deraf, att kondemnerade fartyg användas i fraktfart, utan att deras sjövärdighet blifvit genom behörigt bevis ådagalagd, *dels* i syfte att kontroll må komma att utöfvas å beskaffenheten af ångfartygs pannor och ångrör, *dels* ock till vinnande af betryggande kompetens hos befälhafvare;

af herrar *Lundgren* och *Ödman* emot viss del af motiveringen.

Herr *Fröberg* har begärt få antecknadt, att han icke deltagit i ärendets behandling inom utskottet.
