

N:o 173.

Af herr **A. A. Johansson** i Möllstorp m. fl., i *anledning af motionen n:o 13 om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående revision af sjölagen.*

I motion n:o 13 till innevarande års Riksdag har herr S. A. K. Natt och Dag åter upptagit den viktiga frågan om bestämmelser till betryggande af de till svenska handelsflottan hörande fartygs sjöduglighet. Han har sålunda efter en redogörelse för hvad i dessa ämnen förekommit vid riksdagarne 1899, 1901 och 1902 påyrkat utredning, bland annat, rörande de förhållanden, som innefattas i Andra Kammarens beslut vid sistnämnda riksdag, eller

dels i hvad mån föreskrifter lämpligen kunna meddelas till förebyggande däraf, att kondemnerade fartyg användas i fraktfart, utan att deras sjövärdighet blifvit genom behörigt bevis ådagalagd, äfvensom i syfte att kontroll må komma att utöfvas å beskaffenheten af ångfartygs pannor och ångrör;

dels i hvad mån fullständigare föreskrifter än de nu gällande böra meddelas i fråga om fartygs utrustning med libbärgnings- och eldsläckningsredskap;

och dels hvilka bestämmelser beträffande fartygs nedlastning, däcklastens höjd och fastgörande, besättningars styrka äfvensom allmän statskontroll å fartygs sjöduglighet m. m. kunna vara af nöden till minskande af de med sjöfarten förbundna faror.

Men jämte dessa önskemål, hvilka samtliga syfta till säkerhetsåtgärder, särskildt med hänsyn till besättningarne å våra handelsfartyg, till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror, — och i afseende

å hvilka önskemål vi till fullo instämna med motionären — har han äfven upptagit andra, som afse ändringar i andra syften i vår nu gällande sjö-rätt. Sålunda har han, med omnämmande af den enligt beslut af femte nordiska sjöfartsmötet i Köpenhamn den 2—4 juli 1903 till Kungl. Maj:t gjorda framställningen om en gemensam nordisk sjölagskommitté, samt med framhållande af åtskilliga vid sagda möte gjorda uttalanden, påyrkat utredning och lagstiftningsåtgärder äfven i fråga om kommandot till rodret, rymningsoskicket och tjänsten ombord, äfvensom med afseende å den nyare tidens kraf och säregna förhållanden å fraktmarknaden samt redares och befraktares rättsställning till hvarandra; och har han, i anslutning till sjöfartsmötets nyssberörda framställning, föreslagit en skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om en *revision af sjölagen*, eventuellt gemensam för de tre nordiska länderna, därvid bland annat borde särskildt tagas hänsyn till samtliga ofvan berörda önskemål.

I likhet med motionären hålla vi före, att den af nordiska sjöfartsmötet begärda allmänna revisionen af sjölagen och förslaget om en för sådant ändamål afsedd permanent skandinavisk kommitté kunna innebära en fara för att den först omnämnda *för vår sjöfarande befolkning* så viktiga frågan om säkerhetsåtgärder till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror skjutas åt sidan. Vi äro därför ock motionären tacksamma för att han åter upptagit denna fråga. Men i olikhet med honom anse vi, att för denna frågas lösning icke är nödigt eller ens lämpligt att avägabringa en allmän revision af sjölagen eller att komma med den vidtutseende apparaten af en stor internationell skandinavisk sjölagskommitté.

Det är nämligen så, att våra grannländer Norge och Danmark redan hafva vidtagit lagstiftningsåtgärder på detta område, hvilka det synes angeläget för oss att, i öfverensstämmelse naturligen med hos oss till äfventyrs rådande särskilda förhållanden, i vår lagstiftning upptaga. Dessa bestämmelser äro fristående från den för de tre nordiska länderna lika sjölagen. Sålunda har i Norge numera utfärdats »Lov om Statskontrol med Skibes Sjödygtighet» af den 9 juni 1903 (bilaga 1), och i Danmark har den 13 februari 1903 fastställts en »Lov om Tilsyn med Dampfartöjer m. m.» (bilaga 2). I dessa lagar meddelas bestämmelser, i den norska med synnerlig fullständighet, såväl å ett fartygs beskaffenhet och utrustning m. m. som tillsynen härom, utan att därför någon revision af sjölagen ägt rum. Så bör lämpligen kunna ske äfven hos oss.

Då denna fråga förra gången förevar i Riksdagen, framhölls, bland andra skäl mot vidtagande af någon åtgärd i detta afseende, att genom-

förande hos oss af dylika lagbestämmelser icke borde ifrågakomma i annan mån än de vunne anslutning af öfriga sjöfarande nationer och särskildt af våra närmaste grannar. Detta sista har nu skett. Och det synes oss under sådana förhållanden vara i hög grad angeläget, att vi, i fråga om skyddsåtgärder för våra sjömän vid utöfvandet af deras i allt fall högst farliga kall, icke blifva allt för mycket efter våra grannar. Ett efterblifvande härutinnan skulle, om det finge längre fortgå, med all säkerhet kunna blifva ödesdigert för hela vår skeppsfart, som nu är stadd i en glädjande utveckling. Att särskildt talet om att sjöfartsnärningen genom de ifrågasatta kontrollåtgärderna skulle öfver höfvan betungas, saknar grund, och att en dylik kontroll kan utan kännbar kostnad för sjöfartsnärningen anordnas, visas genom den danska lagens exempel.

Beträffande den ifrågasatta lagstiftningens omfattning, torde den böra afse alla sådana fartyg, som enligt kungl. förordningen den 18 oktober 1901 äro registreringspliktiga. Och tillåta vi oss såsom hufvudsakliga föremål för denna lagstiftning framhålla följande önskemål, omfattande jämväl hvad i Andra Kammarens ofvan omförmälda beslut upptagits, nämligen: af staten anordnad eller godkänd *tillsyn å fartygs sjöduglighet*, särdeles med hänsyn till beskaffenheten af skrof, maskineri och inredning i öfrigt, lastens anbringande, särskildt i fråga om däckslast samt eldfarliga och explosiva varor, bemanning, libbärnings- och eldsläckningsredskap, signallanternor, belysningsmateriel m. m., i hvilka afseenden noggrannare föreskrifter än de nu gällande äro erforderliga;

mera effektivitet vid undersökningar i anledning af inträffade sjöolyckor;

särskilda föreskrifter angående villkoren för registrering af kondemnerade samt af äldre från utlandet inköpta fartyg.

Utan att vilja yttra oss om behofvet eller lämpligheten af den i motionen n:o 13 ur andra synpunkter påyrkade revisionen af sjölagen, hvarom utan Riksdagens åtgörande framställning från i ämnet kompetent håll redan gjorts hos Kungl. Maj:t, få vi på grund af det ofvan anförda härmed vördsamt hemställa,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, hvilka lagbestämmelser kunna, utöfver de nu gällande, vara erforderliga och lämpliga i ändamål att, till mot-

verkande af de med sjöfarten förbundna faror, åstadkomma en betryggande kontroll å fartygs sjöduglighet, samt till Riksdagen inkomma med förslag i ämnet.

Stockholm den 6 februari 1904.

Adolf Johansson.

Henric Öhngren.

Johan Widén.

Bilaga 1.

Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed af 9 Juni 1903.

Almindelige Bestemmelser.

Første Kapitel.

Om Kontrol i Almindelighed.

§ 1. Til Betyggelse for, at de i Love og Forskrifter opstillede Fordringer betræffende Skibes Sjødygtighed opfyldes, skal norske Skibe, der er registreringspligtige i Henhold til Lov af 4de Mai 1901 om Registrering af Skibe, være underkastede saadan Kontrol, som nærværende Lov bestemmer.

Dog kan Loven efter Kongens nærmere Bestemmelse i den Udstrækning, som maate ansees paakrævet, ogsaa gives Anvendelse paa Skibe af mindre Drægtighed, end § 1 i nævnte Lov fastsætter.

Kontrollen omfatter ethvert Forhold, som betinger eller kan indvirke paa et Skibs Sjødygtighed.

§ 2. Et Skib betragtes som usjødygtigt, naar det paa Grund af Mangler ved Skrog, Udrustning, Maskineri eller Bemanding eller paa Grund af Overlastning eller mangelfuld Lastning eller af andre Grunde befinder sig i saadan Forfatning, at det under Hensyntagen til den Fart, hvorfor Skibet er bestemt, maa anses forbundet med større Fare for Menneskeliv at gaa tilsjøs med samme, end Bedriften som saadan sædvansmæssig medfører.

§ 3. Den almindelige Kontrol med Skibe og med de Forhold, som betinger deres Sjødygtighed, henhører under det Departement, som Kongen bestemmer.

Til Behandling af disse Anliggender oprettes i nævnte Departement et særskilt Kontor (»Sjøfartskontoret«). Dettets Chef maa være en i Sjøvæsen og Skibsanliggender særlig kyndig Mand.

§ 4. Departementet udøver denne Kontrolmyndighed ved Hjælp af:

- a. Skibsinspektører,
- b. Besigtelsesmænd, i Tilfælde »Det norske Veritas« (jfr. § 9),
- c. Mænd, opnævnte for enkelt Leilighed,
- d. Konsuler.

§ 5. Skibsinspektörers Gjøremaal vil hovedsagelig staa i Forbindelse med Undersøgelser i Anledning af Sjøulykker (jfr. §§ 16—19). De maa ved længere Tids Fart i overordnet Stilling med Handelsskib have erhvervet sig Erfaring og praktisk Kyndighed i Sjøvæsen og Skibsanliggender samt være mindst 30 Aar gamle.

§ 6. Besigtelsesmænds Virksomhed vil væsentlig være af teknisk Natur. De maa være særlig kyndige i Skibs- eller Maskinbygning samt mindst 25 Aar gamle.

§ 7. Skibsinspektörer og Besigtelsesmænd ansættes af Kongen paa seks Maaneders Opsigelse. Deres Løn udredes af Statskassen.

De maa ikke være interesserede i noget deres Tilsyn underlagt Skib, og Skibsinspektörer maa ikke overtage andet lønnet Arbeide.

Omraadet for deres Virksomhed og Grænserne for de dem tillagte Distrikter fastsættes, forsaavidt nærværende Lov ikke herom indeholder Bestemmelse, ved Instruks, udfærdiget af vedkommende Departement.

§ 8. For enkelt Leilighed eller enkelte Tilfælde kan Departementet opnævne en eller flere Mænd til at bistaa Tilsynet i Gjøremaal, som udkræver speciel Kyndighed, eller som det savner Anledning til selv at behandle.

§ 9. Kongen kan med Storthingets Samtykke bestemme, at vedkommende Departement under Udøvelsen af Kontrollen kan benytte sig af Besigtelsesinstitutionen »Det norske Veritas» i det Omfang, for det Tidsrum og paa de Betingelser, som efter nærmere Overenskomst mellem Departementet og denne Institution maatte blive fastsat.

Andet Kapitel.

Om Tilsynet.

§ 10. Ved Udtrykket »Tilsyn» forstaaes i nærværende Lov — alt efter Omstændighederne — vedkommende Departement og de Tjenestemænd, som i Henshold til denne Lov er samme underlagte, samt i Tilfælde (jfr. § 9) »Det norske Veritas» og dets Funktionærer.

§ 11. Tilsynet har saavidt muligt at holde sig underrettet om den Forfatning, hvori de i dets Distrikt hjemmehørende Skibe og norske Skibe, der befarer Distriktet, befinder sig, og at skride ind, hvor der maatte findes Grund til et indgaende Eftersyn, forat det kan bringes i Erfaring, hvorvidt vedkommende Skib er i sjødygtig Stand og forøvrigt udstyret i Overensstemmelse med gjældende Love og Bestemmelser.

Det paahviler derhos Tilsynet at paase, at de Fordringer, som maa stilles til Besætningens Kvalifikationer og Antal, er skete Fyldest i den Udstrækning, som Skibets Beskaffenhed, Fartens Art og øvrige Forhold gjør nødvendig.

§ 12. Tilsynet er berettiget til at gaa ombord i norske Skibe for at besigte samme. Ved disse Besigtelser paahviler det Skibets Reder og dennes Fuldmægtig at yde Bistand i den Udstrækning, som forhaandenværende Hjælpe midler tilsteder.

Besigtelsen kan foregaa til enhver rimelig Tid og kan Udstrækkes til hver enkelt del af Skibet, dets Maskineri, Kjelder, Baade, Udstyr, Ladning m. v.

Naar Tilsynet finder, at det ikke paa nogensomhelst anden Maade har Adgang til at forvise sig om et Skibs Forfatning, kan det begjære det aabnet, dets Maskiner sat i Gang, dets Last udlosset eller enhver anden Foranstaltning truffet, der ansees uomgjængelig nødvendig for Undersøgelsen.

§ 13. Dersom et Steds Politi, Havne- eller Toldvæsen bringer i Erfaring, at Skib, der er hjemmehørende paa Stedet, eller norsk Skib, som befarer samme, har saadanne Feil eller Mangler, at der kan raade Tvivl om dets Sjødygtighed, paaligger det nævnte Myndigheder straks at gjøre Anmeldelse herom til nærmeste Tilsyn.

§ 14. Skibets Reder er forpligtet til at erlægge den til enhver Tid af Stortinget for Besigtelser, Udfærdigelser af Certifikater m. v. bestemte Betaling, hvilken bliver at indbetale til Statskassen.

§ 15. Tilsynet har til vedkommende Departement at indsende Indberetning om Begivenheder og Forhold inden sit Distrikt, hvilke kan antages at være af Interesse for Skibsfarten.

Departementet har at offentliggjøre et Sammendrag af disse Beretninger og en statistisk Oversigt over de i det forløbne Aar indtrufne større Sjøulykker, for hvilke norske Fartøier har været udsatte, saavidt muligt med Angivelse af de nærmere Omstændigheder, hvorunder disse Sjøulykker har fundet Sted, og de antagelige Aarsager til samme.

Tredie Kapitel.

Om Undersøgelser i Anledning af Sjøulykker m. v.

§ 16. Er Skib forulykket eller forladt i Sjøen, eller er ved en Ulykkes-hændelse Menneskeliv gaaet tabt, har Eieren eller den bestyrende Reder uopholdelig eller senest inden fjorten Dage, efter at Ulykkener kommen til hans Kundskab, herom at give vedkommende Skibsinspektør Underretning. Naar noget Skib befrygtes at være forsvundet, paahviler det endvidere Eieren eller den bestyrende Reder inden en Maaned efter Udløbet af den i Sjøfartslovens § 258 fastsatte Abandonfrist at meddele vedkommende Skibsinspektør Underretning herom.

§ 17. Skibsinspektøren har Politimyndighed i Anliggender, der staar i Forbindelse med Skibes Sjødygtighed, eller som kommer ind under nærværende Lov.

Kongen bestemmer, hvorvidt og i hvilken Udstrækning Skibsinspektøren skal have Paatalemyndighed. Dog kan Skibsinspektøren ikke afgjøre Spørgsmaalet om Tiltale.

§ 18. Af enhver Efterforskning og retslig Forundersøgelse i Sager af den Art, at der i samme er tillagt Skibsinspektøren Paatalemyndighed, bliver Udskrift uopholdelig at tilstille vedkommende Statsadvokat eller, saafremt Sagen angaar en Forseelse, vedkommende Politimester (Foged), ledsaget af Skibsinspektørens Redegjørelse angaaende Skadens eller Ulykkens formentlige Aarsager og af hans begrundede Udtalelse om, hvorvidt der bør reises Tiltale.

§ 19. Skibsinspektøren bliver at varsle til og har personlig eller i Forfaldstilfælde ved Stedfortræder at være tilstede ved de inden hans Distrikt forekom-

mende Retsmøder under Efterforskninger og retslige Forundersøgelser i Sager af den Art, at der i samme er tillagt ham Paataalemyndighed, samt ved de i Sjøfartslovens § 321 omhandlede Sjøforklaringer og at paase, at alle til vedkommende Sags fulde Oplysning tjenende Enkeltheder og navnlig i Tilfælde af Sjøulykke alle Omstændigheder, som kan have været Aarsag til Ulykken, saa nøiagtig og indgaaende som muligt bliver Gjenstand for Undersøgelse og Forklaring. Han er i dette Øiemed berettiget til at gjøre sig bekjendt med Sagens Akter, at rette Begjæringer til Retten, at stille Spørgsmaal til Vidnerne gennem Rettens Formand og at gjøre de Protokolltilførsler, han maatte finde fornødne.

§ 20. Norsk Konsul eller — forsaauidt som han dertil af Kongen har erholdt Bemyndigelse — norsk Vicekonsul har, saasnart han kommer til Kundskab om, at Sjøulykke af den i Sjøfartslovens § 321 omhandlede Art har rammet norsk Skib, der befinder sig i hans Distrikt, eller hvis Besætning samlet eller enkeltvis ankommer til hans Distrikt, uopfordret og uopholdelig at anstille fornøden Undersøgelse.

§ 21. Forklaringer under Efterforskninger og retslige Forundersøgelser kan i Udlandet, hvor Kongen dertil har givet Bemyndigelse, afgives for en Ret, bestaaende af den norske Konsul som Formand med to af denne for hvert enkelt Tilfælde opnævnte og tilsagte Skibsførere, helst norske, svenske eller danske, eller andre sagkyndige Mænd. Disse har Adgang til ved Siden af Formanden at foretage Afhørelse.

Vedkommende Personers Afhørelse og Protokollationen af deres Udsagn kan ske paa fremmed Sprog, saafremt baade de og Rettens Medlemmer er Sproget mægtige.

Kan paa Grund af Forholdene en tilfredsstillende Konsulsret ikke sættes, kan de anførte Forklaringer afgives for udenlandsk Domstol.

Udskrift af de foretagne Efterforskninger og optagne retslige Forundersøgelser, ledsaget af en af Konsulsretten affattet Redegjørelse angaaende Skadens eller Ulykkens formentlige Aarsager, bliver uopholdelig af Konsulen gennem Departementet at tilstille den Skibsinsektor, i hvis Distrikt sigtede eller vedkommende Skib er hjemmehørende.

De nærmere Forskrifter vedrørende Omfanget af og Fremgangsmaaden ved de af Konsulsretterne foretagne Undersøgelser kan gives af Kongen.

Der kan tilstaaes de tilsagte Mænd en Godtgjørelse af Statskassen efter Regler, som bestemmes af Kongen.

§ 22. Den i § 21 omhandlede Konsulsret bliver i enhver Henseende at ligestille med Forhørsretten, dog uden dømmende Myndighed.

Saafremt Forfølgningen er rettet mod en bestemt mistænk, bør der ved Forhandling for Konsulsretten saavidt muligt besikkes ham en Forsvarer blandt dertil skikkede Mænd. Undladelse heraf er dog ikke til Hinder for de afgivne Vidnesbyrds Oplæsning under Hovedforhandling.

§ 23. De nærmere Forskrifter angaaende Skibsinsektørens Tjenesteplichter som Politimyndighed gives af Kongen.

Fjerde Kapitel.

Om Besigtelse og Tilbageholdelse.

§ 24. Skib, der i Henhold til Bestemmelserne i § 2 maa ansees som usjødigt for den Reise, hvorfor det er bestemt, kan i norske Havne i Overensstemmelse med nærværende Lov foreløbig tilbageholdes.

Ligeledes kan Skib foreløbig tilbageholdes, hvis Rederen eller hans Fuldægtig hindrer Tilsynet fra at gaa ombord for at besigte Skibet eller vægrer sig for at efterkomme de Krav, hvortil Tilsynet i Medfør af § 12 er berettiget.

§ 25. Bestemmelse om et saadant Skibs foreløbige Tilbageholdelse kan fattes af vedkommende Departement eller af den, som af dette hertil bemyndiges. Den fattede Bestemmelse meddeles øjeblikkelig vedkommende Toldvæsen, der har att paase, at Skibet indtil videre ikke udxpederes.

Hvor det gjælder Skib i indenrigs Fart, kan Tilsynet hindre dets Afgang fra Havn ved Politiets Foranstaltning.

Er det blevet tilbageholdt af nogen dertil bemyndiget, bliver Melding herom uopholdelig at afgive til vedkommende Departement.

Skriftlig Underretning om Tilbageholdelsen bliver samtidig at tilstille Skibets Fører, ledsaget af Oplysning om Grundene til samme og af Opgave over de Forføininger, som antages fornødne, forat Skibet kan gives Adgang til at tiltræde sin Reise.

Er Tilsynets Indgriben foranlediget af nogen interesseret Trediemand, skal der i Tilfælde af, at Skibet ikke tilbageholdes, snarest muligt meddeles denne Underretning derom.

§ 26. Anser Reder eller Fører sig brøstholden ved den fattede Bestemmelse, kan han inden 48 Timer, efterat Underretning er blevet Føreren meddelt, henvende sig til det Steds Sjøret, hvor Skibet henligger, med Begjæring om dennes Afgjærelse i Sagen.

Sagen skal uden Ophold berammes til Foretagelse snarest ske kan.

Saafernt Sagen ikke inden Udløbet af den ovenfor bestemte Frist er indbragt for Retten, skal Adgangen til at søge Erstatning hos det Offentlige være lukket.

§ 27. Efter foretagen Besigtelse saavel af Skibet i sin Almindelighed som navnlig af de paaklagede Mangler og efter at have paahørt Parternes Forklaringer samt de Vidneprov, hvortil der maatte være Anledning, afgiver Sjøretten sin Kjendelse, gaaende ud paa Skibets Løsladelse eller paa dets yderligere Tilbageholdelse, i sidstnævnte Tilfælde med Angivelse af de Forføininger, som fornødiges for at bringe det i sjødigtig Stand for den paatænkte Reise. Under de heromhandlede Afgjærelser har Retten Adgang til at indhente Erklæringer af specielt Sagkyndige.

§ 28. Finder Retten, at der savnes rimelig og paaviselig Grund til foreløbig at tilbageholde Skibet, har Rederen Ret til Erstatning af det Offentlige for de af Tilbageholdelsen flydende Omkostninger og Tab, hvilken Erstatning bliver at tilkjende ham af Retten efter derom nedlagt Paastand.

Viser det sig derimod, at Skibet paa den Tid, Tilbageholdelsen finder Sted, lider af saadanne Feil eller Mangler, at det af Retten kjendes at være usjødigtigt, eller findes Tilbageholdelsen at skyldes saadant Forhold som i § 24, 2det Led omhandlet, paahviler det Rederen at godtgjøre det Offentlige de med Tilbageholdelsen og Besigtelsen forbundne Omkostninger.

Efterat Kjendelsen er falden, har Rettens Formand uopholdelig at meddele Toldvæsenet eller, om Skibet gaar i indenrigs Fart, Politiet, hvorvidt Skibet bliver at løslade eller tilbageholde.

Rettens Formand har snarest muligt at tilstille Rederen eller hans Fuldmægtig Afskrift af Kjendelsen.

§ 29. Vidnesbyrd fra Tilsynet om, at Udbedringer, der maatte være paabudne, er udførte, medfører Forpligtelse til at løslade Skibet.

§ 30. Rettens Kjendelse kan appelleres til Overskjøn, sammensat efter Sjøfartslovens § 329. Dettes Afgjørelse er endelig saavel med Hensyn til Spørgsmaalet om selve Tilbageholdelsen som om det deraf flydende Pengeansvar.

Forsaavidt Sjørettens Kjendelse gaar ud paa Tilbageholdelse, maa Appel fra Rederens eller hans Fuldmægtigs Side finde Sted inden 48 Timer, efterat den i § 28, sidste Led omhandlede Afskrift af Kjendelsen er modtaget.

§ 31. Hvis der fremsættes Begjæring om et Skibs Tilbageholdelse, og denne maa finde Sted, inden Besigtelse kan foretages, kan Tilsynet af Klageren fordre Garanti for den Erstatning, som i Henhold til § 28 maatte kunne blive ilagt det Offentlige.

Garanti kan dog ikke fordres, hvis Flertallet af et Fartøis Mandskab fræmsætter saadan Begjæring, og denne ikke antages urimelig.

Hvis Tilbageholdelsen bliver underkjendt, skal dog det Offentlige have Regres ogsaa til Mandskab overensstemmende med Reglerne i Sjøfartslovens § 87.

§ 32. Finder Tilsynet, att et Skib vistnok ikke lider af saadanne Feil eller Mangler, at der er Føie til at tilbageholde det som usjødigtigt, men at dets Forfatning eller Udrustning dog ikke er overensstemmende med gjældende Love og Forskrifter, har det at afgive Indberetning herom till Departementet, hvis de paapegede Mangler ikke er udbedrede inden Skibets Afreise eller inden den af Tilsynet satte Frist.

§ 33. I Sager, der angaar Skibes Sjødigtighed og er reiste i Henhold til denne Lov, skal ved Opnævnelse saavel efter Sjøfartslovens § 313, som dens § 329 iagttages, at saavidt muligt en Sjømand af lavere Grad end Skibsfører, Styrmand eller Maskinist bliver Medlem af Retten. Findes ingen Saadan i Udvalget efter § 313, kan han opnævnes af det almindelige Udvalg efter Lov om Lagrettesmænd af 28:de August 1854, og hvis der heller ikke i dette Udvalg findes nogen saadan, har Rettens Formand at foretage den fornødne Opnævnelse.

§ 34. Hvis Tilsynet i udenlandsk Havn finder, at et norsk Skib ikke er sjødigtigt i Henhold til § 2, paahviler det Tilsynet uopholdelig at give Skibets Fører skriftlig Underretning om de Mangler, som det anses fornødent at udbedre inden Skibets Afreise, og at forvise sig om, at dette bliver efterkommet. Hvis de

af Tilsynet paabudte Forføininger ikke bliver trufne, har Tilsynet at underrette Skibets Mandskab om Forholdet og snarest muligt at afgive Indberetning om det passerede til vedkommende Departement.

Specielle Bestemmelser.

Femte Kapitel.

1. Skibe, indkjøbte fra Udlandet.

§ 35. Naar Skib, hiemmehørende i Udlandet, indkjøbes af norsk Borger, skal dette, uanseet Bestemmelserne i Lov om Sjøfarten af 20de Juli 1893 og i Lov om Registrering af Skibe af 4de Mai 1901, ikke kunne tildeles Nationalitetsbevis, dersom Skibet er af Træ eller af Træ og Jern (Composite) og over 20 Aar gammelt, eller af Jern (Staal) og over 30 Aar gammelt, medmindre Skibet, hvis det er af Træ, i »Det norske Veritas» har Klassen A 1 og, hvis det er af Jern (Staal), 1 A 1 eller tilsvarende Klasser i andre af Kongen anerkjendte Besigtelsesinstitutioner.

Derhos udfordres, at Skibet kjendes sjødygtigt efter Besigtelse af »Det norske Veritas» eller af en anden af Kongen anerkjendt Besigtelsesinstitution eller af tvende af Konsulen opnævnte norske Mænd, hvilke begge skal være Skibsførere, hvis Besigtelsen gjælder et Seilskib, men den ene en Skibsfører og den anden en maskinkyndig Mand, hvis det gjælder et Dampskib. Denne Besigtelse bliver at afholde, forinden Skibet gaar i Fart og bør ogsaa omfatte Bundundersøgelser.

2. Maskineri og Kjedler.

§ 36. Ethvert Dampskib, saavel som ethvert Seilskib forsynet med Donkeykjedel, skal være i Besiddelse af Certifikat, udstedt af Tilsynet og godtgjørende, at efter forudgaaende nøie Besigtelse saavel Maskineri som Kjedler og Rørledninger, der er udsatte for Damptryk, er befundne betryggende forarbejdede, udstyrede og vedligeholdte samt i fuldt arbejdsmæssig Stand.

§ 37. I dette Certifikat bliver at anføre det Tidsrum, for hvilket det er gjældende.

Naar den fastsatte Termin er udløben, eller naar en Hovedreparation af Maskiner eller Kjedler har fundet Sted, bliver ny Besigtelse at foretage og, hvis alt befindes i fuldt betryggende Stand, nyt Certifikat at udfærdige.

§ 38. Hvis Skibet i de i foranstaaende Paragraf, sidste Led angivne Tilfælde befinder sig i udenrigs Havn og ingen Anledning dersteds gives til at erholde Maskineri og Kjedler besigtede paa forskriftmæssig Maade, har Føreren, hvis dertil er Anledning, gennem Konsulen at bevirke opnævnt sagkyndige til at foretage Besigtelsen og til i Tilfælde at udfærdige omhandlede Certifikat. Det Tidsrum, for hvilket et saadant Certifikat er gjældende, kan i intet Tilfælde overskride et Aar. Kan Besigtelse heller ikke paa denne Maade foretages, afgives midlertidig for Dampskibs Vedkommende af dets Førstemaskinist og for Seilskibs Vedkommende af dets Fører en Erklæring om Maskineriets og Kjedlernes Tilstand, hvilken indtages i Skibets Dagbok.

§ 39. I Forbindelse med Besigtelsen bliver at undersøge, hvorvidt Maskineri samt Maskin- og Kjedelrum er saaledes anordnede, at de nødvendige Hensyn til Maskinfolkene Sundhed og Sikkerhed er iagttagne.

§ 40. Hvis Maskineri, Kjedler eller Rørledninger ikke findes at være i fuldt betryggende og arbejdsmæssig Stand, bliver Certifikat ikke at udfærdige, forinden de af Besigtelsen paapegede Mangler er bleven befundne udbedrede.

Hvis Sundheds- og Sikkerhedsanordninger findes at være mangelfulde, er denne Omstændighed vistnok ikke til bestemt Hinder for Udstedelse af Certifikat, men i dette bliver de paatrufne Mangler at indføre og en Termin att fastsætte, inden hvilken de skal være afhjulpne.

§ 41. Nærmere Forskrifter for Udstyr, Undersøgelse og Prøve af Maskineri, Kjedler og Rørledninger, der er udsatte for Damptryk, udfærdiges af Kongen eller den, han dertil bemyndiger.

Herunder iagttages, at de til enhver Tid for »Det norske Veritas» gjældende Regler for Bygning af Maskiner og Kjedler ikke uden særlig Grund fraviges.

Blandt disse Forskrifter bliver at optage Regler for Anbringelse af Mudderkasser, Sluser, Ventilatorer, Aabninger i Skibssiden for Pumpning, for Ventilation, for Lys eller Klosetter, samt lignende Anordninger.

3. *Anordninger paa og under Dæk.*

§ 42. Til Beskyttelse af de ombord værende Personer maa et Skib være forsynet med saadanne Anordninger, hvortil der under Hensyntagen til Skibets Størrelse, Konstruktion, Fart og øvrige Forhold er Adgang.

Nærmere Forskrifter for saadanne Anordninger kan udfærdiges af Kongen eller den, han dertil bemyndiger.

4. *Lugarer.*

§ 43. Ethvert Rum ombord i Skib af over 100 Registertons Netto Drægtighed, der er bestemt til Soverum for Mandskabet, skal have et Indhold af mindst 3,4 Kubikmeter (120 Kubikfod eng.) pr. Mand og en Dæksflade af mindst 1,6 Kvadratmeter (17 Kvadratfod eng.) pr. Mand, heri indbefattet det Rum, der optages af Køier, Bord, Bænke, men ikke Skabe eller andre indbyggede Rum.

Enhver af Mandskabet skal have egen Køie, der maa være mindst 1,90 Meter lang og 0,60 Meter bred.

Disse Bestemmelser kommer kun til Anvendelse ligeoverfor Skibe, for hvilke Nationalitetsbevis udstedes, efterat denne Lov er traadt i Kraft; men Tilsynet er berettiget til for de andre Skibes Vedkommende at forlange Ombygning eller Forbedring af Rummene, saafremt Størrelsen ansees uforsvarlig eller Rummene forøvrigt utjenlige.

§ 44. Over Døren til Soverum for Mandskabet skal tydelig merkes, for hvor mange Mand Rummet er bestemt.

§ 45. Paa Skibe med 12 Mands Besætning eller derover — Fiske- og Fangstfartøier undtagne — skal der være et særskilt Rum for Syge med tilstrækkelig Lys- og Lufttilgang,

med mindst 1 Køi, naar Besætningen er fra 12—17 Mand, med mindst 2 Køier, naar Besætningen er fra 18—30 Mand, med minst 3 Køier, naar Besætningen er fra 31—45 Mand, og med mindst 4 Køier, naar Besætningen er 46 Mand eller derover.

Sygerummet kan, naar der ikke er Sygdom ombord, og forsaavidt Skibsmaalingsreglerne derfor ikke er till Hinder, benyttes til Oplagsrum eller paa anden Maade, naar det bliver rensat og desinficeret, førend det atter tages i Brug som Sygerum.

§ 46. Nærmere Forskrifter om Lugarernes forsvarlige Beskyttelse, Indredning og Renhold gives af Kongen eller den, han dertil bemyndiger.

5. *Redningsredskaber m. v.*

§ 47. Forskrifter angaaende de Redningsredskaber, hvormed Skibe skal være forsynede, gives af Kongen eller den, han dertil bemyndiger.

Saadane Forskrifter bliver at udfærdige angaaende Antallet, Størrelsen, Udrustningen og Beskaffenheden forøvrigt af Baade og Redningsflaader, angaaende Antallet og Beskaffenheden af Livbøier og lignende Redningsapparater og angaaende Redningsredskabernes Opbevaring.

§ 48. Øvelser skal anstilles med Udsættelse af alle Skibsbaade og Redningsflaader till Paaseen af, at alt er i Orden, at Udsætningen ikke foraarsager uforødent Ophold, og at Baadene er forsvarlig tætte.

Disse Øvelser, hvori Skibets hele Besætning deltager, skal afholdes paa Passagerskibe én Gang hver Maaned og paa andre Skibe mindst én Gang hver anden Maaned.

§ 49. Ethvert Skib skal være forsynet med:

- a. Positionslanterner og Signallanterner overensstemmende med de gjældende Sjøveisregler;
- b. Taagesignalapparater overensstemmende med de gjældende Sjøveisregler, prøvede og godkjendte af Tilsynet;
- c. Signaler for Havsnød, hvis Art og Antal er godkjendt af Tilsynet, samt desuden
- d. en eller flere Indretninger, der er skikkede til at anvendes som Bølgedæmpere, og som godkjendes af Tilsynet.

6. *Instrumenter m. v.*

§ 50. Forskrifter angaaende Skibes Forpligtelse til at være forsynede med Skibsinstrumenter og angaaende Instrumenternes Undersøgelse gives af Kongen eller den, han dertil bemyndiger.

§ 51. Nødvendige Karter, Seilanvisninger, Farvandsbeskrivelser, Fyr- og Merkelister bekostes af Skibet. Skibsføreren har at paase, at de er tilstrækkelige og tidsmæssige.

7. *Proviand, Vand og Lysoljer.*

§ 52. Forskrifter om Skibes Forsyning med Vand og Proviand, Vandets og Proviandens Mængde og Beskaffenhed samt Opbevaring og Tilsyn paa Reiser og Skibets Forsyning med Lysoljer gives af Kongen.

8. *Dagböger og Dagbogsudskrift.*

§ 53. I de i Sjøfartslovens §§ 35—40 omhandlede Dagböger skal nøiagtig redegjøres for ethvert Forhold, som kan have Interesse for Tilsynet.

Tilsynet har til enhver Tid Adgang til paa Forlangende at faa et Skibs Dagbog udleveret, om dertil findes Grund.

Hvis derom fremsættes Begjæring, bliver senest inden to Maaneder efter Modtagelsen Dagbogen at tilbagelevere Rederiet, medmindre den af en eller anden Grund bliver at forelægge Retten.

§ 54. Forinden et Skib afgaar fra udenrigs Havn, hvor det har losset eller indtaget Ladning eller indtaget Ballast, skal Skibsføreren sende Eieren eller den bestyrende Reder samt vedkommende Skibsinspektør en Udskrift af, hvad Skibets Dagbog indeholder om følgende Forhold vedrørende den forestaaende Reise:

1. Ladningens eller Ballastens Mængde, Art og Beskaffenhed.
2. Hvilke Sikkerhedsforanstaltninger der i Tilfælde er foretagne til Afvergelse af Explosion, Forskyvning og Kastning af Last eller Ballast, samt om Bedding er anbragt.
3. Hvis Dækslast føres, dennes Mængde, Beskaffenhed, Høide over Dækket, samt hvorledes den er sikret.
4. Hvis det er et Dampskib, dets Beholdning af Bunkerkul.
5. Naar Vandballast indtages, hvilke Tanker der fyldes, og Tidspunktet for Fyldingen.
6. Skibets Dybgaaende for og agter samt Afstanden paa begge Sider midtskibs mellem Overkanten af Skibets Dækslinjer og Vandfladen.
7. Specificeret Opgave over Besætningens Størrelse.

Skema til Besvarelse af ovenstaaende Spørgsmaal udfærdiges af Sjøfartskontoret, der ogsaa kan opstille til Besvarelse andre Spørgsmaal, som maatte ansees ønskelige af Hensyn till Sjødygtighedskontrollen.

Saadan dateret Udskrift af Dagbogen med Opgivende af Skibets Bestemmelsessted underskrives af Skibsføreren og ledsages af hans Erklæring paa Tro og Love om, at Skibet er udrustet paa forsvarlig Maade og i Overensstemmelse med gjældende Love og Forskrifter.

Hvis Opgave over Ladningens nøiagtige Mængde ikke kan tilveiebringes ved Skibets Afgang, bliver Aarsagerne dertil at meddele i Dagbogsudskriften. Det paahviler Skibsføreren at insende den manglende Opgave fra næste Anløbssted.

Det paahviler Skibets Eier eller den bestyrende Reder at opbevare Dagbogsudskrifterne i mindst to Aar, under hvilken Tid han er forpligtet til paa Forlangende at udlevere dem til Tilsynet.

Ovenstaaende Bestemmelser er ikke obligatoriske for Skibe, der gaar i fast Rute mellem norske og udenlandske Havne.

Sjette Kapitel.

Lastens Mængde, Beskaffenhed, Stuvning og Forsyning.

A. Dækslast.

§ 55. Ethvert Skib, der agtes anvendt i Fart med Trælaster, skal meddeles Certifikat utstedt af Tilsynet, angivende, hvorvidt det kan anses skikket til at føre

Dækslast eller ikke. Forat et Skib skal kunne ansees skikket til at føre Dækslast, udkræves, at det er saaledes konstrueret, bygget og udrustet, at dette kan ske uden søregen Fare, og navnlig, at Skibet besidder eller kan bibringes den fornødne Stabilitet, at den Del af Skibet, hvorpaa Dækslasten anbringes, er tilstrækkelig sterkt bygget for at kunne med Tryghed bære samme, og at Skibet er forsynet med saadanne Fæstigheder og Surringer, som fornødiges for at sikre Dækslasten mod Forskyvning.

§ 56. Under Fart nordenfor 35° n. eller søndenfor 35° s. bør i Vinter-tiden mellem 1ste Oktober og 1ste April nord for Ækvator og tilsvarende Tid syd for Ækvator Dækslasten indskrænkes. Under alle Omstændigheder maa Skibet i denne Tid ikke føre mere Dækslast, end at det ved Afgang fra Havn kan ligge ret uden Slagside, foraarsaget ved Overvegt. Herom sker Anførsel i Dagbogen.

§ 57. Dækslasten maa anbringes saaledes, at den ikke hindrer Skibets Manøvrering og Navigering eller Redningsbaadenes og andre Redningsredskabers Tilkommelighed og Brug.

§ 58. I Certifikatet anføres det Tidsrum, for hvilket det er gjældende; dette kan dog ikke udstrækkes udover ti Aar.

§ 59. Regler betræffende Føring paa Dæk af andre Varer end Trælaster kan udfærdiges af Kongen eller den, han dertil bemyndiger.

B. Lastning af Korn.

§ 60. Ethvert Skib, der indtager Ladning af Korn, skal være saaledes indrettet, at Kastning af Ladningen forhindres.

§ 61. Det eller de Rum, hvori Korn skal føres, det være løst eller i Sække, maa fra Ende til anden være forsynet med forsvarlig, vel afstøttet Langskibsskot i enkeltdækket Skib fra Kjølsvin til Dæk og i flerdækket Skib fra Kjølsvin til Dæk og fra Dæk til Dæk. Føres Kornet løst, maa Skottet være korntæt og føres tæt op under Dækket mellem Bjelkerne og i Lugerne tæt op til Overkant af Skjærstokkene, hvis disse er gjennembrudte.

§ 62. I Rum, hvori Kornet føres løst, skal der for at hindre Kastning af Ladningen ovenpaa Kornet anbringes Sække liggende i fem Høider over Midten, aftagende til tre Høider mod Skibets Ender. Sækkene anbringes paa et Underlag af Bord eller lignende.

§ 63. Paabudet om Brug af Sække kommer ikke til Anvendelse paa:

- a. Skib, der er saaledes indrettet, at opkomne Tomrum i Ladningen kan fyldes fra ovenfor anbragte solid byggede Fødere (feeders). I enkeltdækket Skib kan Lugerne anvendes som Fødere, dersom disse indeholder mindst 3 pCt. af det Rum, der skal fødes. I Skib med et eller flere faste Mellemdæk skal der anbringes et passende Antal Aabninger i Mellemdækkene i begge Borde, hvorhos Fødere anbringes i øverste Dæk, enten i Lugerne eller paa anden Maade. I begge Tilfælde maa Føderne indeholde mindst 3 pCt. af det eller de Rum, der skal fødes. Fødere til øverste Dæk (Lugerne) behøver ikke at indeholde mere end 2 pCt. af det Rum, der skal fødes.
- b. Skib, der er lastet med Havre eller Bomullsfær. Har skibet fast Mellemdæk udkræves dog, at der anbringes et passende Antal Aabninger i Dækket paa

begge Sider i Borde til Fødning af Underrummet, hvorhos Lugerne i Mel lemdækket ikke maa lægges paa.

- c. Skib, i hvilket Kornladningen ikke udgør mere end Halvdelen af den hele Ladning, naar den øvrige Del af Ladningen er saaledes stuvet, at Kastning forhindres.

§ 64. Under Indlastning af Korn maa der lempes tilstrækkelig og Rumene under Dækkene fyldes vel.

§ 65. Sjøfartskontoret er berettiget til at tillade Afvigelser fra foranstaaende Regler:

- a. for Fart i Østersjøen, Nordsjøen og Middelhavet samt andre lignende Færvande;
- b. for Skibe, som ved særegen Konstruktion og Bygningsmaade frembyder fuld Betyggelse mot Ladningens Kastning;
- c. for Lastning i Havne, hvor Regler, særegne for vedkommende Sted, er gjældende.

§ 66. Sjøfartskontoret kan til enhver Tid give nærmere Regler angaaende den Maade, hvorpaa foranstaaende Bestemmelser skal gennemføres.

§ 67. Ved Udtrykket »Korn» forståes i foranstaaende Paragrafer de forskjellige Kornsorter samt Ris, Ris i Skaller, Belgfrugter, Frø, Nødder og Nøddeskjerner undtagen Kokosnødder og Kokosnøddeskjerner (copra).

C. Lastning af Stenkul.

§ 68. I Skibe, der fører Stenkul, skal anbringes Ventilatorer for Overflade-Ventilation i saadant Antal og af saadan Størrelse, at explosive Gaser finder uhindret og stadigt Afløb.

Intet Skibsrum, hvori Stenkul er indlastet, maa betrædes med andet Lys end med paalidelige Sikkerhedslamper, efterat Indlastningen er tilendebragt.

Aftryk af Bestemmelsen om Sikkerhedslamper bliver at opslaa i Folkelugarerne.

D. Lastning af farligt Gods.

§ 69. Sprængbare (explosive), ildsfarlige og etsende Stoffe bliver under Hensyntagen til den større eller mindre Farlighed, de frembyder under Transporten ombord paa Skibe, af Kongen at inddele i forskjellige Klasser, for hvilke der udfærdiges specielle Beetemmelser om de Forsigtighedsregler, som bliver at iagttage med Hensyn til Indpakning, Kvantum og Transportmaade af de til hver Klasse hørende Varer.

§ 70. Specielt sprængbare Stoffe, saasom alle Sprængstoffer, Krudsorter og Knaldsatser, Dynamit og andre nitroglycerinholdige Præparater, maa under Sjøværts-transport kun føres i aflukkede Rum under Dæk og i betryggende Afstand fra Kjedel- og Maskinrum, Fyrgange og Ovne.

Naar saadane sprængbare Stoffe lastes i samme Rum som andet Gods, maa de holdes adskilte fra dette ved passende Garnering.

Den Emballage, i hvilken saadanne Varer forsendes, skal være merket: »explosiv».

§ 71. Under Lastning eller Losning af sprængbare Stoffe af ovennævnte Art maa enhver Rystelse omhyggelig undgaaes, og de Fæde, Kasser eller Kar, hvori de forsendes, maa derfor under ingen Omstændigheder rulles eller kastes. I Skibsrummet maa de staves saa fast og støt, at de bedst muligt sikres mod Rystelse, Stød, Velten eller Fald.

§ 72. Specielt ildsfarlige Stoffe, saasom Æter (Nafta) og andre æterholdige Vædsker, Svovlkulstof, Petroleumsæter, Gasolje, Benzin og lignende Vædsker, som ikke lader sig blande med Vand, og som ved almindelig Temperatur (15° C.) antændes og brænder ved direkte Berøring med Ild, maa kun føres paa Dæk. For den raa Petroleum (Raanafta) Vedkommende gjælder dog denne Bestemmelse kun, forsaavidt som Fartøiet er et Dampskib, der ikke er indrettet som Tankskib.

Seilskibe, i hvilke Raapetroleum udgjør den væsentligste Del af Lasten, maa være forsynede med virksom Overflade-Ventilation.

§ 73. Har et Skib ombord saadanne ildsfarlige Varer, som blot kan føres paa Dæk, maa Sprængstoffe ikke befordres med samme.

§ 74. De i § 72 nævnte specielt ildsfarlige Vædsker maa ikke føres paa Glasballoner, medmindre de ved Hjælp af Halm eller lignende løst Materiale er faststuede i vandtætte, med Hanker forsynede Kasser eller Baljer, saaledes at ogsaa Ballonen oventil er beskyttet ved et Lag. Saadanne Glasballoner man icke stilles ovenpaa hinanden.

§ 75. Brændbare Vædsker som Alkohol, almindelig Spiritus, Træspiritus, Terpentinolje, Petroleum og Parafinolje maa, naar de lastes under Dæk, paa en betryggende Maade isoleres fra Kjedel- og Maskinrum samt Ildsteder.

Gasarter, der er komprimerede paa Staalcyindre (flydende Kulsyre og andre), maa staves i aflukkede Rum, der ligger i mindst 2 Meters horisontal Afstand fra Kjedel, Maskinrum og Ildsteder.

§ 76. Rum, hvori der føres Sprængstoffe, maa være adskilt fra Rum, hvori der er indlastet Stenkul eller nogen af de i § 75 nævnte brændbare Vædsker.

§ 77. Under Lastning eller Losning af sprængbare Stoffe eller af de i § 72 nævnte specielt ildsfarlige Vædsker maa paasees, at ingen Fare kan opstaa som Folge af Ild eller Gnister fra Maskine, Skorsten, Lys m. m.

Tobaksrøgning er under nævnte Arbeide forbudt.

Er der opstaaet Lækage paa Beholdere, som indeholder Krud, maa det under Losning specielt paasees, at spildt Krud ikke kommer i Berøring med Jern.

§ 78. Lasterum, i hvilke Sprængstoffe eller de i §§ 72 og 75 nævnte ildsfarlige Varer er indlastede, maa ikke betrædes med andet Lys end paalidelige Sikkerhedslamper. Al Tobaksrøgning er forbudt i saadanne Rum.

§ 79. Stærkt etsende Stoffe, saasom Svovlsyre, Saltsyre og Salpetersyre, maa ikke lastes under Dæk, medmindre udflydende Syre ved Hjælp af tilstrækkelige Mængder af pulverformige og porøse mineralske Stoffe, saasom Sand, Jord, Kiselgur og Krid, hindres fra at komme i Berøring med nogen Del af Skibet.

E. Indtagning af Ballast.

§ 80. Naar Sandballast eller anden løs Ballast føres, skal i udenrigs Fart anbringes i fornøden Dybde et solid og vel opstøttet Langskibsskot og mindst ét

Tverskibsskot, hvorhos Bestemmelserne i Sjøfartslovens § 26, 2det Led under alle Omstændigheder bliver at iagttage. Førend saadan Ballast indtages, bør det paasees, at Ballastrummet ved Drivning eller paa anden Maade er gjort sandtæt.

Syvende Kapitel.

Mandskabet og dets Arbeidstid.

§ 81. Paa Skib i udenrigs Fart maa som Fyrbøder eller Kullempen ingen antages, der er under 17 Aar gammel.

Skibsfører eller Reder, som forser sig herimod, straffes med Bøder.

§ 82. Skibsføreren har at paase, at Mandskab, som skal overtage første Vagt efter Afgang fra Havn, har havt Adgang til at blive tilstrækkelig udhvilet.

Under Fart maa den, der fører Kommandoen — korte, nødvendige Fravær undtagen —, ikke forlade Dækket (Kommandobroen). Sker dette, maa han først have beordret en paalidelig Mand til under sit midlertidige Fravær at overtage hans Funktion.

Benyttes Lods eller Kjendtmand, skal denne under Fart i Lodsfarvand være tilstede paa Dækket (Kommandobroen) eller der, hvor Udkiket eller Kommandoen bedst kan føres. Under korte, nødvendige Fravær maa en af Skibets Officerer være tilstede.

Udkiksmanden skal i godt Veir opholde sig forud og under haardt Veir paa Kommandobroen eller paa et lignende betryggende Sted, hvorfra godt Udkik kan føres. Paa Seilskibe under 200 Tons Netto og Dampskibe under 200 Tons Brutto iagttages foranstaaende Bestemmelser i den Udstrækning, som Forhold og Omstændigheder tilsiger.

§ 83. Skibsføreren har Adgang til under Iagttagelse af Forskrifterne i Sjøfartslovens § 103 at afskedige Styrmand, Maskinist eller enhver anden af Mandskabet, som godtgjøres gjentagende at have gjort sig skyldig i Beruselse under Tjenesten, eller naar denne forestaar. Der tilkommer den afskedigede Hyre for den Tid, han har været i Tjenesten.

§ 84. Enhver, som efter denne Lovs Ikrafttræden begjærer sig paamønstreret til Dækstjeneste, skal godtgjøre ved Vidnesbyrd fra examineret Læge, at han har Evne til at skjelne de ved Lov eller Reglement paabudne Farver for Signallanterner, og at han ikke lider af nogen betydeligere Mangel ved Synsevnen forøvrigt eller ved Hørselen. Dette Vidnesbyrd bliver at paaføre Sjømandens Sjøfartsbog.

§ 85. Her i Landet maa Mandskab ikke paamønstreres, forinden der tilveibringes Attest fra examineret Læge om, at vedkommende ikke lider af nogen ondartet smitsom Sygdom, derunder indbefattet Tuberkulose i en Form, der medfører Fare for Sygdommens Overførelse til andre.

Saadan Lægeattest bør være udfærdiget i Løbet af de sidste 12 Maaneder.

Hvis der under Tjenestetiden er Grund til at antage, at nogen af Mandskabet lider af saadan Sygdom som ovenfor omhandlet, har Skibsføreren at lade anstille Lægeundersøgelse. Hvis saadan Sygdom paavises, har Føreren at lade den Syge afmønstre, medmindre han ombord kan skaffes en til Modarbeidelse af Sygdommens Udbredelse nødvendig Pleie.

Naar en Syg i Henhold til denne Bestemmelse afmønstres, gjælder om hans Krav paa Hyre samt om hans Pleie og Hjemsendelse de samme Regler, som nu er foreskrevne i Sjøfartslovens §§ 90 og 98. Dog skal Udgifterne ved Pleie og Hjemsendelse af Syg, som i Henhold til samme Bestemmelse afmønstres paa Grund af Tuberkulose, overtages af Statskassen, forsaavidt de ifølge foregaaende Punktum vilde paahvile Rederiet.

§ 86. I Sjøen indeles Arbeidstiden Døgnet rundt paa sedvansmæssig Maade.

Med Hensyn til Arbeide paa Frivagter gjælder, hvad der er fastsat i Sjøfartslovens § 44 for Arbeide paa Søndage og de her i Landet brugelige Helligdage.

Disse Bestemmelser kommer ikke til Anvendelse paa Fiske- og Fangstfartøier.

§ 87. Ved Losning eller Lastning skal Arbeidstiden rette sig efter den paa Stedet gjældende saavel med Hensyn til Arbeidstidens Længde som Maaltidernes Indtagelse. Forsaavidt den virkelige Arbeidstid herved for nogen kommer til at overstige 10 Timer i Døgnet, godtgjøres der vedkommende en Extrabetaling af 40 Øre pr. Time. Brøkdelen af Time regnes forholdsvis.

§ 88. Dersom under Ophold ved Land nogen af Mandskabet sysselsættes udover 10 Timer i Døgnet med andet Arbeide end Losning eller Lastning, gives Extrabetaling som anført i foregaaende Paragraf, naar dette Arbeide bestaar i Rengjøring af Skibsrums eller Kjedler, Reparationsarbeide ved Skib eller Maskine eller Opfyring af Donkeykjedler.

Den foran bestemte Extrabetaling gives ogsaa for andet Skibsarbeide ved Land, naar det overskrider nævnte 10 Timer med mere end $\frac{1}{2}$ Time.

§ 89. Den samlede Arbeidstid ved Land og i Sjøen, heri medregnet Vagtjeneste under Fart, maa under ingen Omstændighed overstige 18 Timer i Døgnet, medmindre det undtagelsesvis er paatrængende nødvendigt. I denne Maximaltid er indbefattet den Tid, som medgaar til Maaltidene.

Den, som har arbeidet 18 Timer eller undtagelsesvis derover, tilkommer mindst 8 Timers Hvile.

Disse Bestemmelser gjælder ikke for Fartøier, som driver Fiske, Fangst eller Tilvirkning af Fiskeprodukter.

§ 90. De i §§ 87 og 88 fastsatte Bestemmelser for Extrabetaling kommer ikke til Anvendelse:

- a. ligeoverfor Skibsfører og Førstemaskinist;
- b. under Fangstfart eller paa Fartøier, der benyttes til Tilvirkning af Fiskeprodukter under Fiskerierne;
- c. for Seilfartøier i indenrigs Fart.

§ 91. Paalægges nogen af Mandskabet Nattevagt ved Land mellem Kl. 8 om Aftenen og Kl. 6 om Morgen, tilkommer der ham efter Skibsførers Valg Fritagelse for Arbeide et tilsvarende Antal Timer om Dagen eller Extrabetaling efter 25 Øre pr. Time.

§ 92. Ved Arbeide, hvormed Fare for Liv eller Lømmer kan antages at være forbundet, er den, der leder Arbeidet, forpligtet til at iagttage fornødne Forsigtighedsregler.

§ 93. De i närstående Kapitel fastsatte Bestemmelser gælder, hvor ikke andet udtrykkelig er bestemt, saavel indenrigs som udenrigs Fart og kan ikke fraviges ved Overenskomst mellem Skibsfører og Mandskab.

Ottende Kapitel.

Kontrol med Passager-Dampskibe.

§ 94. Norske Dampskibe, som fører Passagerer i indenrigs eller europæisk Fart, skal være Besigtelse og Tilsyn undergivne overensstemmende med de i nærstående Kapitel fastsatte Bestemmelser.

Herfra undtages Dampskibe, som fører et ringere Antal Passagerer end 1 voxen Person for hver 25 Registertons Brutto.

Denne Undtagelse gælder dog ikke, hvis Dampskib af hvilkensomhelst Størrelse fører mere end 12 Passagerer.

§ 95. Besigtelsen forlanges skriftlig af Skibets Røder eller Fører hos Tilsynet i det Distrikt, hvor Skibet befinder sig. Dette har derefter at anordne det fornødne, forat Besigtelsen betimelig til mindst muligt Hinder for Skibets Fart kan blive udført enten paa det Sted, hvor Skibet er beliggende, eller paa et andet Sted inden dets regelmæssige Rute.

§ 96. Fuldstændig Besigtelse skal foretages, forinden norsk Dampskib, som fører Passagerer i Ruter inden Europa, første Gang sættes i Fart, og senere i Regelen én Gang aarlig.

Derhos skal fuldstændig eller delvis Besigtelse finde Sted, naar Skrog, Kjedel eller Maskindele har været undergivne saadan Reparation, som kan medføre Forandring i deres Soliditet.

Dog kan Kongen eller den, han dertil bemyndiger, gjøre Undtagelser fra foranstaaende Paabud i specielle Tilfælde.

Hvorvidt og i hvilken Udstrækning Passager-Dampskibe skal være forsynede med vandtætte Skot, bestemmes af Kongen.

§ 97. I Overensstemmelse med de specielle Forskrifter, som af Kongen maatte udfærdiges, eller paa Grundlag af de Regler og Bestemmelser, der gælder for de til enhver Tid af Kongen anerkjendte Besigtelses-Institutioner, skal Tilsynet undersøge,

1. om Skibets Skrog og Tilbehør er i god og betryggende Forfatning for den paatænkte Fart;
2. om dets Maskineri, Kjedler og Rørledninger er betryggende forarbejdede, udstyrede og vedligeholdte, forsynede med de nødvendige Kontrol- og Sikkerhedsapparater samt i fuldt arbejdsmæssig Stand, og om Maskinen er tilstrækkelig sterk og solid;
3. om Baade, Livbøier, Signalapparater, Kompaser og Instrumenter, Anordninger mod Ildsvaade, Dæksanordninger og den øvrige Udrustning er af saadan Beskaffenhed och i saadan Forfatning, som gjældende Forskrifter bestemmer.

§ 98. Det høieste Antal Passagerer, et Fartøi kan medtage, bestemmes af Dæksfladens Størrelse og Farvandets Beskaffenhed. I kortere Ruter og paa inde-

lukket Farvand kan medtages 1 Passager for hver 0,50 Kvadratmeter Dæksflade, paa andre Farvande 1 Passager for hver 0,75 Kvadratmeter. I begge Tilfælde fradrages saadanne Rum, hvorpaa Passagerer ikke bekvemt kan staa eller sidde, hvorhos der bliver att tage fuldt Hensyn til Skibets Stivhed og Beskaffenhed forøvrigt. Dæksfladen regnes paa Hoveddækket eller, om Skibet har flere Dæk, paa det Dæk, som har den største frie Overflade, heri indbefattet Dækshuse, bestemte til Afbenyttelse af Passagerer. Hvis Skibet er aabent, regnes Dæksfladen af dets horisontale Projektion i Høide med Rælingen. Fører Skibet Gods paa Dækket, sker Fradag i Forhold til den Plads, Godset optager.

§ 99. Naar de i foregaaende Paragrafer omhandlede Bestemmelser skal træffes, paahviler det Rederen eller Føreren eller den, der træder i disses Sted, at opgive, i hvilke Ruter og paa hvilke Farvande Fartøiet tænkes benyttet, samt forøvrigt at yde de Oplysninger og den Bistand, hvortil der maatte være Anledning.

§ 100. Findes Skibet at være tjenligt til Passagerfart, dets Kjedel og Maskine at være betryggende og Skibet forøvrigt behørig udrustet og bemanded, udstedes herom i den Form, som Kongen bestemmer, Certifikat, hvori anføres, hvad der maatte være blevet fastsat betræffende Tiden for Certifikatets Varighed, de Ruter eller Farvande, hvori Skibet forsvarlig kan anvendes, dets Passagerantal, Redskaber, Bemanning m. v.

Der anføres tillige saavel i Certifikatet som med tydelige Tal paa et iøinefaldende Sted paa eller ved Kjleden den største Belastning, som det er tilladt at paalægge Kjledens Sikkerhedsventil.

Certifikatet udstedes i to Eksemplarer, hvoraf det ene oversendes Skibets Reder eller Fører til Opslag paa et iøinefaldende Sted ombord, medens det andet bliver at opbevare paa saadan Maade, som af vedkommende Departement bestemmes.

§ 101. Finder Tilsynet at maatte negte Certifikat, skal skriftlig Forklaring afgives om de Mangler, som har bevirket dette.

§ 102. Undergaar Skibet saadan Reparation som i § 96, 2det Led nævnt, træder Certifikatet ud af Kraft.

Anmeldelse om enhver saadan Reparation samt om de Forandringer, som foretages med Skibet efter afholdt Besigtelse, skal af Føreren eller den, som træder i hans Sted, tilstilles Tilsynet.

§ 103. Det paahviler Politiet at paase, at Dampskib ikke fører et større Antal Passagerer end det, hvortil det i Henhold til sit Certifikat er berettiget.

§ 104. Fører af Passager-Dampskib kan negte synlig berusede Personer Adgang til Skibet. Ligeledes er han berettiget til at landsætte i første Havn, hvor dette bekvemt kan ske, Passagerer, der viser sig beskjænkede, optræder anstødelig eller, trods Advarsel, fortrædiger Medreisende.

Dog maa han ikke landsætte Personer, som er i saadan Tilstand, at de kan forudsættes at ville forstyrre den almindelige Orden og Fred, eller som ikke uden Fare for sig eller andre kan overlades til sig selv, medmindre han overgiver dem til Politiet eller paa anden betryggende Maade sørger for, at de tages i Forvaring eller ydes fornøden Bistand.

§ 105. Der skal i den kolde Aarstid saavidt muligt skaffes Passagerer Ly for Natten og Beskyttelse mod Veiret.

Niende Kapitel.

Om Overskjøn.

§ 106. Er Reder eller Fører misfornøiet med nogen af de i Henhold til denne Lovs §§ 36—40, §§ 55 og 58 og §§ 98, 100 og 101 trufne Afgjørelser, kan han inden fjorten Dage hos Sjørettens Formand forlange Overskjøn, der bliver at sammensætte paa den i Sjøfartslovens § 329 bestemte Maade. Overskjønnet bliver at afholde inden den Jurisdiktion, hvor den paaklagede Afgjørelse er foretaget; dog kan Sagen med vedkommende Departements Samtykke indbringes for Overskjøn i en anden Jurisdiktion.

Den, som bestyrer Overskjønnet, har at give Tilsynet betimeligt Varsel om Forretningens Afholdelse.

Hvorvidt Udgifterne ved Overskjønnet, helt eller delvis, bliver at bære af vedkommende Rekvirent eller af det Offentlige, afgjøres af Overskjønnet under Hensyn til den Udstrækning, i hvilken Kjendelsen maatte gaa Rekvirenten eller det Offentlige imod.

Tiende Kapitel.

Lovens Ikrafttræden m. v.

§ 107. Denne Lov træder i Kraft fra den Tid, Kongen bestemmer.

Fra den nævnte Tid ophæves, forsaavidt de endnu er gjældende:

Lov af 7de Mai 1857 indeholdende Paabud om Redningsbøier for Skibe, der gaar i udenrigs Fart;

Lov af 4de Juni 1866 angaaende Tilsyn med Dampfartøier, saavel som enhver anden Bestemmelse, der strider mod nærværende Lov.

§ 108. Nærværende Lov er ikke anvendelig paa de Skibe, der tilhører Krigsmarinen eller benyttes i dens Tjeneste.

§ 109. Skibsføreren skal drage Omsorg for, at et Eksempplar af nærværende Lov og af de i Henhold til samme udfærdigede Reglementer og Forskrifter forefindes ombord.

Bilaga 2.

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

Stadfæstet af H. M. Kong Christian d. IX. d. 13 Februar 1903.

A. Skibets og Maskineriets Bygning og Udstyr m. m.

§ 1.

Ethvert dansk Skib eller Fartøj, der til Fremdrivning eller andet Formaal benytter Damp- eller anden Maskinkraft og arbejder i eller farer fra eller mellem Havne eller Steder i Kongeriget, skal være det Offentliges Tilsyn undergivet i Overensstemmelse med nedenstaaende nærmere Forskrifter.

§ 2.

Ethvert Passagerskib skal tilfredsstillende følgende Fordringer.

a. Skroget skal være tæt og besidde den fornødne Styrke.

b. Er det bygget af Jern eller Staal, skal det have et Kollisionsskod samt et Skod foran for og et agten for Hovedmaskineriet; er det over 50 Tons, skal det have et Agterskod, som i Skrueskibe skal slutte til Skrueakslernes Stævnør. I saadanne Skibe uden for den indskrænkede Fart skal der desuden findes enten vandtætte Akselgange mellem Agterskoddet og Skoddet agten for Hovedmaskineriet eller et Skod kort foran for Agterskoddet.

Disse Skodder skulle være vandtætte og have den fornødne Højde og Styrke efter Skibets Bygningsmaade og Størrelse.

c. Saafremt Skibet er over 280 Fod langt, skal det have mindst 5 vandtætte Skodder, og er det over 330 Fod langt, mindst 6 vandtætte Skodder i passende indbyrdes Afstande.

En Hurtigdamper uden for den indskrænkede Fart skal have saa mange vandtætte Skodder, at den besidder Flydeevne, selv om et hvilket som helst Rum er i fri Forbindelse med Søen; er den i Fart paa fremmede Verdensdele, skal den have saa mange vandtætte Skodder, at den besidder Flydeevne, selv om to vilkaarlige,

ved Siden af hinanden liggende Rum ere i fri Forbindelse med Søen. I begge Tilfælde kan der ved Beregningen af Flydeevnen gøres et passende Afdrag i Rumindholdet for alle Rum under Hoveddækket.

d. Der skal være truffet betryggende Foranstaltninger for sikker Færdsel paa og mellem Dækkene, for Opholdet paa og under øverste Dæk samt for Passagerernes Befordring mellem Skib og Land.

e. Hoved- og Hjælpemaskineriet skal besidde den fornødne Styrke og være saaledes indrettet og opstillet, at Brugen af det ved behørig Pasning ikke medfører Fare for de ombordværendes Liv eller Sundhed, og at de Personer, som betjene det eller komme i Nærheden af det, kun ved Uforsigtighed ere udsatte for att komme til Skade.

f. Det skal besidde den til en sikker Navigering fornødne Manøvreevne.

g. Det skal være forsynet med passende Pumper til Lænsning af de større Rum.

h. Er Skibet over 50 Tons, skal de større Rum kunne pumpes læns ved Maskinkraft.

i. Er Skibet over 50 Tons, skal det være forsynet med en Sprøjte, der kan drives ved Maskinkraft, og hvis Slange har en saadan Længde, at Sprøjten kan virke paa ethvert Sted i Skibet.

k. Til yderligere Betryggelse mot Brandfare skal der om Bord findes andre nødvendige Slukningsmidler og Indretninger under Hensyn til Skibets Størrelse og den Fart, det er bestemt til.

l. Er det over 50 Tons, skal det være forsynet med Baade, hvis Antal, samlede Bæreevne og Art fastsættes under Hensyn til Skibets og Besætningens Størrelse og det største tilladte Passagerantal samt til den Fart, Skibet er bestemt til. Baadene skulle være forsynede med alt nødvendigt Tilbehør, og være saaledes anbragte, at de let og hurtigt kunne sættes i Vandet.

m. Det skal være forsynet med Redningsbælter og Redningskranse samt andre Redningsmidler, saasom Redningsflaader eller andre Flydemidler, alt let tilgængeligt og i et Omfang, der fastsættes under Hensyn til Skibets og Besætningens Størrelse, det største tilladte Passagerantal, Skibets vandtætte Inddeling og den Fart, Skibet er bestemt til.

n. Det skal være forsynet med forsvarlige Ankere og Kæder eller Staal-trosser og med mindst eet Kompas foruden Hovedkompasset; aabne Fartøjer behøve dog kun at være forsynede med eet Kompas.

Kompasserne skulle jævnlig undersøges for deres Deviation, og denne skal for Hovedkompassets Vedkommende, saafremt Skibet er søgaaende, indføres i Dagbogen (jfr. § 35 i Søloven af 1. April 1892) eller i en særlig Deviationsbog efter de nærmere derom givne Regler.

o. Det skal være forsynet med de øvrige, til en sikker Navigering fornødne Redskaber, Reservedele og andre Genstande under Hensyn til Skibets Art og Størrelse samt den Fart, det er bestemt til.

p. Det skal have de foreskrevne Lys-, Lyd- og Nødsignaler.

q. Det skal have et Eksemplar af de om Søvejsregler og Nødsignaler m. m. gældende Bestemmelser om Bord (jfr. Sølovens § 27).

r. Af Indenrigsministeren kan det bestemmes, at og i hvor stort Antal andre ifølge Overenskomst imellem søfarende Nationer brugelige Signaleringsredskaber skulle have til Stede.

s. Er det i Fart udenfor Skagen, skal der paa et for alle Ombordværende let tilgængeligt og synligt Sted paa øverste Dæk være ophængt en Zinktavle med Anvisning til Skibbrudnes Redning ved de af Redningsvæsendet benyttede Redningsmidler samt det, der bliver at iagttage under Redningsforsøgene.

t. Det skal have et Eksemplar af denne Lov og de sig dertil sluttende Bestemmelser ombord samt have et Aftryk eller en Afskrift af de for det paagældende Skib af Synsmændene i Medfør af § 4 trufne Bestemmelser opslaaet paa et iøjnefaldende Sted.

Bestemmelserne under b, c, h, i, k og l ere ikke gældende for aabne Fartøjer.

Nærmere Forskrifter med Hensyn til de Fordringer, der i Henhold til denne Paragraf kunne stilles til Passagerskibe og da særligt til saadanne i Fart paa fremmede Verdensdele, fastsættes af Indenrigsministeren.

§ 3.

Ethvert andet under denne Lov henhørende Skib eller Fartøj skal tilfredsstille følgende Fordringer:

a. Dets Hoved- og Hjælpemaskineri skal, hvad angaar saavel Styrke som Indretning og Opstilling, tilfredsstille de i § 2 e. angivne Fordringer.

b. Er det over 50 Tons, skal det være forsynet med Baade, hvis Antal, samlede Bæreevne og Art fastsættes under Hensyn til Antallet af ombordværende Personer samt til Skibets og Fartøjets Art og Størrelse og til den Fart, det er bestemt til. Baadene skulle være forsynede med alt nødvendigt Tilbehør og være saaledes anbragte, at de let og hurtigt kunne sættes i Vandet.

c. Det skal være forsynet med Redningsbælter og Redningskranse, let tilgængelige og i et Omfang, der fastsættes under Hensyn til Antallet af ombordværende Personer samt til Skibets og Fartøjets Art og Størrelse.

d. Det skal tilfredsstille de i § 2 a, b, g, h, i, k og n til s givne Bestemmelser; dog finde de i § 2 b, h, i, k og n givne Bestemmelser ikke Anvendelse paa aabne og til særlige Formaal bestemte Fartøjer; ere disse søgaaende, skulle de dog være forsynede med mindst eet Kompas.

e. Det skal have et Eksemplar af denne Lov og de sig dertil sluttende Bestemmelser ombord.

Bestemmelserne under b. ere ikke gældende for aabne og til særlige Formaal bestemte Fartøjer.

Nærmere Forskrifter med Hensyn til de Fordringer, der kunne stilles i Henhold til denne Paragraf, fastsættes af Indenrigsministeren.

§ 4.

Ved Passagerskibe skal det af Synsmændene (jfr. § 17) bestemmes:

a. om Skibet er skikket til Passagerfart, samt i hvilke Farter det kan tilledes anvendt,

b. det højeste Passagerantal, det kan medtage, og
 c. hvis Skibet er bestemt til at befordre Kreaturer, i hvilket Antal og hvor i Skibet saadanne maa indtages.

Naar de i denne Paragraf omhandlede Bestemmelser skulle træffes, paaligger det Skibsføreren eller den, der træder i hans Sted, at opgive, i hvilke Farter Skibet agtes benyttet.

Synet kan gaa ud paa, at Skibet anses skikket til at gaa i samtlige opgivne Farter, eller at det kun maa benyttes i enkelte af dem eller Dele deraf. Paa samme Maade kan Passagerantallet og Antallet af de Kreaturer, der maa tages om Bord, sættes enten lige for samtlige Farter eller forskelligt for de forskellige Farter.

Nærmere Forskrifter med Hensyn til de Fordringer, der i Henhold til denne Paragraf kunne stilles til Passagerskibe, fastsættes af Indenrigsministeren.

§ 5.

Skibsløys og Kompasser i de i § 1 ommeldte Skibe eller Fartøjer, der efter denne Lovs Ikrafttræden sættes i Bygning eller blive danske, eller hvis Skrog eller Maskineri underkastes en Hovedreparation, samt Skibsløys og Kompasser, der anskaffes efter denne Lovs Ikrafttræden til de i § 1 ommeldte Skibe og Fartøjer, skulle godkendes af Orlogsværftets Prøvekammer eller af et andet, af Indenrigsministeren anerkendt inden- eller udenlandsk Prøvekammer.

Størrelsen af Afgiften for Undersøgelserne ved Orlogsværftets Prøvekammer fastsættes af Indenrigsministeren.

§ 6.

Rum, der ere særlig indrettede til Transport af Sprængstoffer, sammenpressede Luftarter, ildsfarlige eller ætsende Varer, skulle med Hensyn til Beliggenhed og Indretning være forsvarlige og overensstemmende med de derom givne Regler.

Det anføres i Tilsynsbogen (jfr. § 28), hvor i Skibet saadanne Rum findes.

§ 7.

De Bestemmelser i denne Lov, som angaa Skibets og Maskineriets Bygning og Indretning samt Baadenes Antal, ere ikke gældende for Skibe og Fartøjer, som ved denne Lovs Ikrafttræden ere danske. Saadanne Skibe og Fartøjer skulle derimod fyldestgøre Forskrifterne i Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875, for saa vidt angaar Bestemmelserne om Skibets og Maskineriets Bygning og Indretning, ligesom de skulle fyldestgøre de i Medfør af nærværende Lov givne Bestemmelser om Baadenes Rumindhold og Tilbehør m. v.

Skibe, der ere klassificerede i de af Indenrigsministeren anerkendte Klassifikationsselskaber, og hvis Klasse opretholdes, betragtes som havende opfyldt Fordringerne under § 2 a, b, c, e og n samt under § 3 a og d, hvad angaar Skrogets og Maskineriets Styrke, Skoddernes Højde, Styrke og Vandtæthed samt Skibets Forsyning med Ankere og Kæder eller Staaltrusser.

For Skibe eller Fartøjer, der ere af særlig Bygning eller Materiale, eller som fremdrives ved eller til andet Formaal benytte anden Maskinkraft end Damp, er Indenrigsministeren bemyndiget til, for saa vidt Overensstemmelse med denne Lovs Forskrifter enten aldeles ikke eller dog ikke uden uforholdsmæssig stor Ulempe eller Bekostning kan tilvejebringes, at tilstaa Afvigelser fra Loven. Ligesom saadanne Afvigelser kunne indrømmes i enkelte Tilfælde, saaledes kan der af Indenrigsministeren for Tilfælde som de her omhandlede gives nærmere almindelige Regler, sigtende til at tilvejebringe den fornødne Betyggelse.

B. Pasningen af Maskineriet m. m.

§ 8.

Paa et Passagerdampskib, hvis største tilladte Passagerantal er over 600 skal der i det mindste være ansat en Maskinmester af 1ste og en af 2den Klasse, samt i Fart paa Middelhavet eller fremmede Verdensdele yderligere en Maskin, mester af 2den Klasse. For andre Passagerdampskibe vil Lov om Søneringen m. m af 25. Marts 1892 være at følge.

§ 9.

Til at forestaa Maskineriets Pasning i Skibe eller Fartøjer, der benyttes til Befordring af Passagerer og til Fremdrivning anvende anden Maskinkraft end Dampkraft, udkræves:

- a. at den vedkommende er over 18 Aar,
- b. at han enten har underkastet sig en af de ved Lovene af 10. April 1874 og 30. Marts 1892 foreskrevne Eksaminer for Maskinister eller ved et Bevis fra 2 troværdige og sagkyndige Mænd godtgør at besidde den fornødne faglige Duelighed, samt
- c. at han ikke ved Dom er funden skyldig til Straf af offentligt Arbejde for en i den offentlige Mening vanærende Handling.

§ 10.

I Fartøjer af ikke over 20 Tons, der benyttes til Befordring af Passagerer, skal der foruden den eller dem, der forestaa Maskineriets Pasning, være ansat mindst een ædruelig og paalidelig Mand, der er over 18 Aar og ved et Bevis fra 2 troværdige og sagkyndige Mænd godtgør at besidde fornødent Kendskab til Styring af Fartøjer samt ved Lægeattest godtgør at besidde normal Farvesans.

Dampfartøjer og lign. maa kun i indelukkede Farvande bugsere Baade og lign., som benyttes til Befordring af Passagerer, og skal Fartøjets Fører paase, at der i den bugserede Baad er mindst 2 ædruelige og paalidelige Mænd, der ere over 18 Aar, til Pasning af Styringen og til hurtig Loskastning af Bugsertovet.

C. Om Tilsynet.

§ 11.

Ethvert Skib eller Fartøj, som i Medfør af § 1 er det offentliges Tilsyn underkastet, skal synes,

- a. forinden det tages i Brug enten som nyanskaffet eller efter foretagen Hovedreparation af Skrog eller Maskineri, samt derhos
- b. een Gang hvert Aar.

Aabne og til særlige Formaal bestemte Fartøjer skulle dog kun synes een Gang i Løbet af hvert andet Aar; dog ville disses Redere eller Ejere eet Aar efter det senest foretagne Syn have for Politiovrigheden ved Forevisning af en i Tilsynsbogen indført Attest fra 2 paalidelige og sagkyndige Mænd at godtgøre, at Maskineriet med Tilbehør er i fuld tjenstdygtig Stand, og at i øvrigt alt er i Orden efter §§ 2 og 3. Er dette ikke Tilfældet, skal Syn finde Sted.

For Fiskefartøjer bortfalder Tilsynsbogens Forevisning for Politiovrigheden, saafremt de det paagældende Aar ere fundne at være i Orden ved Eftersyn, foranstaltede af Statens Fiskeriinspektionsskibe.

§ 12.

Skibe og Fartøjer, som i Medfør af § 1 ere det offentliges Tilsyn underkastede, kunne synes paa det Sted, hvorfra eller hvortil vedkommende Skib eller Fartøj farer saavel som paa ethvert af dets Anløbssteder eller Virkefelter.

Begæringer om Foretagelsen af Syn rettes til Politiovrigheden i vedkommende Distrikt eller direkte til Synsmændene.

§ 13.

Politiovrigheden paa Skibets Hjemsted har at paase, at de foreskrevne Syn finde Sted, og skal, saa snart den Frist, indenfor hvilken Skibe eller Fartøjer i Medfør af § 11 skulle underkastes gentaget Syn, overskrides, ufortøvet selv begære Syn afholdt over vedkommende Skib eller Fartøj. Forinden noget Skib eller Fartøj enten som nyanskaffet eller efter foretagen Hovedreparation sættes i Fart, skal derom ske Anmeldelse for Politiovrigheden, og Farten eller Virksomheden maa saavel i dette Tilfælde, som naar der ved et Syn er gjort Udsættelse af Synsmændene, ikke begynde eller fortsættes, inden Øvrigheden dertil har givet sit Samtykke; dette kan knyttes til den Betingelse, at det ved en ny Synsforretning, hvis samtlige Omkostninger afholdes af Rederen, er godtgjort, at Manglerne ere afhjulpne. Naar der findes særlig Anledning dertil, er Øvrigheden fremdeles berettiget til at lade ethvert Dampskib underkaste et overordentligt Syn; dog bør derom forud afgives en Kendelse, hvis Udførelse ikke kan hindres ved Paaklage til overordnet Myndighed, og i hvilken angives Grundene til de nærede Tivvlsmaal og de foreløbige Undersøgelser, hvorpaa disse støttes.

Det er vedkommende Øvrigheds Pligt at sørge for, at de paabudte Syn foretages saa hurtig, at intet ufornødent Ophold derved foranlediges.

§ 14.

Politiovrigheden har at føre en autoriseret Protokol over de Skibe og Fartøjer, der i Henhold til denne Lov blive synede, samt en fuldstændig Fortegnelse over de af Synsmændene foretagne Syn. Protokollens Indretning bestemmes af Indenrigsministeren.

§ 15.

Toldvæsenets Embedsmænd og Betjente maa ikke udklarere noget Dampfartøj eller lignende (§ 1), der som nyanskaffet eller efter foretagen Hovedreparation agtes sat i Fart, uden at det er forsynet med Bevis fra Politiovrigheden for, at denne Lovs Forskrifter ere fyldestgjorte. Dog undtages herfra den første Rejse til det Sted, hvor Synet skal ske, hvorom der da af Toldvæsenet gives Skibspapirerne fornøden Paategning.

§ 16.

Naar Politiovrigheden, enten fordi Fristen for det gentagne Syn er oversiddet, eller fordi den finder Anledning til at lade foretage et overordentligt Syn over et Dampfartøj eller lignende, derom henvender sig til Toldvæsenet, maa Udklareringen heller ikke finde Sted, forinden der tilvejebringes Bevis for, at intet er til Hinder for, at Farten vedbliver.

§ 17.

Til at foretage Syn over de i denne Lov omhandlede Skibe og Fartøjer udnævnes for 4 Aar ad Gangen af Indenrigsministeren i de Havne eller Steder i Kongeriget, hvor denne anser det nødvendigt, fire sagkyndige Mænd, af hvilke en skal være søkyndig og to maskinkyndige, medens en fjerde skal være skibsbygningskyndig. Uden for Kjøbenhavn kan den ene af de maskinkyndige erstattes af en af de i Lov Nr. 71 af 11 April 1901 § 20 omhandlede mandlige Inspektører under Arbejds- og Fabriktilsynet. Til Synsmænd kan der om fornødent udmeldes Mænd, der ikke ere bosatte i vedkommende Amt eller Købstad.

Indenrigsministerens Udnævnelse af Synsmænd foregaar i Kjøbenhavn efter Indstilling af Sø- og Handelsretten, der til enhver ledig Plads bringer 3 Personer i Forslag, og i det øvrige Land efter indhentet Erklæring af vedkommende Amtmand.

Ved Udmeldelsen blive Eksemplarer af denne Lov och de i Medfør af samme givne Bestemmelser at tilstille Synsmændene.

Hvor det findes nødvendigt, udnævnes en eller flere Stedfortrædere for hver Synsmand til at udføre Forretningen i Tilfælde af, at vedkommende Synsmand har Forfald eller af den straks nedenfor anførte Grund er hindret i at deltage i Synet.

Synsmændene maa ikke foretage Syn over de Skibe eller Fartøjer, med Hensyn til hvilke de have privat Erhverv.

For Fiskerifartøjer kan Synet foretages af en Officer og en Maskinist i Statens Fiskeriinspektionsskibe.

§ 18.

Synet, ved hvilket samtlige Synsmænd skulle være hverandre behjælpelige, skal gaa ud paa i Overensstemmelse med Reglerne i denne Lov og de i Medfør af samme givne Bestemmelser at prøve og undersøge, om de i §§ 2, 3, 5, 6 og 7 samt de i Medfør af samme givne Forskrifter vedrørende Skibets og Maskineriets Bygning og Udstyr m. m. ere fyldestgjorte, samt at træffe de i Medfør af § 4 fornødne Bestemmelser.

Det skal dernæst efter de nærmere af Indenrigsministeren derom givne Forskrifter ved Synet godtgøres, at Dampkedlerne og i alle Passagerskibe samt i andre Skibe og Fartøjer af over 50 Tons, for saa vidt de ere søgaaende — aabne og til særlige Formaal bestemte Fartøjer dog undtagne — tillige andre Dele af Skroget og Maskineriet, af hvis Tilstand Flyde- og Fremdrivningsevnen i væsentlig Grad er afhængig, ere i forsvarlig Stand. De i den Anledning nødvendige Eftersyn foretages før eller samtidig med Synet enten af Synsmændene eller af Besigtelsesmænd, der i Indlandet af Politivrigheden og i Udlandet af den stedlige Øvrighed anses som paalidelige og sagkyndige, og som ikke maa være i Rederens eller Ejerens Tjeneste.

Endvidere skal det ved Synet godtgøres, at Føreren af Skibet eller Fartøjet lader Læsnings-, Sluknings- og Redningsmidlerne efterse ved Hjælp af Skibets Besætning med visse af Indenrigsministeren fastsatte Tidsmellemrum.

Ved Synet skal Tilsynsbogen forevises Synsmændene, der have at efterse, om de i denne Paragrafs andet og tredie Stykke omhandlede Eftersyn ere foretagne, og om de ved disse mulig forefundne Mangler ere afhjulpne, samt derefter uden Betaling at give Bogen Paategning om Forevisningen.

Rederen eller hans befuldmægtigede skal være Synsmændene behjælpelig ved Foretagelsen af Synet og er pligtig til at yde den hertil fornødne Arbejdshjælp.

Saafremt nogen skjult Fejl eller Mangel ved Skibet, dets Maskineri eller andet denne Lov vedrørende Materiel er bekendt for Føreren eller Maskinmesteren, ere disse paa Forespørgsel under Synsforretningen forpligtede til at opgive dette for Synsmændene.

Ved Synet ere Synsmændene berettigede til at fordre Adgang overalt ombord, samt til ved Synet over Passagerskibe om fornødent at fordre Dampen sat op og Hovedmaskinen holdt i Gang i en Tid af indtil 2 Timer, hvorhos Skibsføreren under Synsforretningen skal lade foretage enhver forlangt forsvarlig Manøvre med den.

§ 19.

Naar dertil findes særlig Anledning, er Politivrigheden i en Jurisdiktion, fra hvilken et udenrigsk Passagerskib agter at medtage danske Undersaatter som Passagerer, berettiget til ved en af Grunde ledsaget Kendelse, svarende til den i § 13 ommeldte, at gøre Medtagelsen af saadanne Passagerer betinget af, at Skibet forinden Afgangen underkastes et overordentligt Syn af de beskikkede Synsmænd,

samt af, at Synsmændene, der have at følge de for Syn over danske Skibe foreskrevne Regler, komme til det Resultat, at Skibet, selv om det ikke fyldestgør samtlige Forskrifter i denne Lov og de i Henhold til samme givne Bestemmelser, dog uden Fare kan benyttes til Befordring af Passagerer i den opgivne Fart.

I Synsmændenes Erklæring skal det efter Omstændighederne opgives, hvor mange Passagerer Skibet uden Fare kan medtage, hvilket Antal ikke maa overskrides.

Toldvæsenet er pligtigt at yde Politiet fornøden Assistance i foranførte Henseende.

§ 20.

Synsmændene skulle efter endt Forretning afgive en fuldstændig Beretning om den synede Genstands Beskaffenhed, de Prøver og Undersøgelser, der ere foretagne, og de Mangler, de have opdaget. Synsmændenes Erklæring afgives i to Eksemplarer, af hvilke det ene, der betragtes som Hovedeksemplaret, opbevares af Øvrigheden, medens det andet, forsynet med Øvrighedens Paategning, overgives Rederen eller hans befuldmægtigede. Til Vejledning for Synsmændene bliver af Indenrigsministeren at udarbejde et Skema.

Cheferne for Statens Fiskeriinspektionsskibe have til vedkommende Politiovrighed at afgive Beretning om Resultaterne af de ved deres Foranstaltning foretagne Syn (jfr §§ 11 og 17).

§ 21.

Saafrém Rederen for eller Føreren af det synede Skib begærer Synsforretningen prøvet ved Oversyn, udnævner Indenrigsministeren hertil det dobbelte Antal af sagkyndige Mænd, hvem der ved Udmeldelsen tilstilles Eksemplarer af denne Lov og de i Medfør af samme givne Bestemmelser. Oversynsmændene have, naar de ikke i enhver Henseende stadfæste den først foretagne Forretning, at udtale sig om, med Hensyn til hvilke Punkter den stadfæstes, og med Hensyn til hvilke den forandres.

Oversynsmændene have om deres Afgørelse at afgive Beretning til Øvrigheden, jfr. § 20.

§ 22.

For Udførelsen af alle de i denne Lovs § 18 omhandlede Synsforretninger tilkommer der Synsmændene til lige Deling:

a) for Passagerskibe i Fart paa fremmede Verdensdele	72 Kr.
b) for Passagerskibe med over 150 Passagerer	60 —
c) for andre Passagerskibe, aabne Fartøjer undtagne	48 —
d) for andre Skibe og Fartøjer over 100 Tons	36 —
e) for andre Skibe og Fartøjer af ikke over 100 Tons	24 —
f) for aabne Passagerfartøjer	18 —
g) for andre aabne eller til særlige Formaal bestemte Fartøjer	12 —

Ved første Syn af et Skib eller Fartøj efter Nyanskaffelse eller Hovedreparation forhøjes ovennævnte Vederlag med det halve.

Foretages Eftersyn af Kedlerne i Forbindelse med Synet, tilkommer der den eller de maskinkyndige Synsmænd yderligere;

for Eftersyn af hver Hovedkedel	5 Kr.
» » » » Hjelpekedel	4 —

Vederlaget udredes af Forretningens Rekvirent eller, naar Synet i Medfør af § 13 begæres af Politiovrigheden, fordi Fristen, inden for hvilken Synet skulde være foretaget, er oversiddet, af den, hvem Ansvaret for Synets betimelige Foretagelse paahviler.

§ 23.

Udføres de i denne Lov § 18, andet Stykke omhandlede Eftersyn af en Synsmand, uden at han foretager de øvrige i § 18 omhandlede Synsforretninger, tilkommer der ham:

for Eftersyn af Skibsbunden og Roret med dets Tapper	10 Kr.
» » » Skrueakslerne med deres Lejer og Søforbindelserne	10 —
» » » hver Hovedkedel	10 —
» » » » Hjelpekedel	8 —

For aabne og til særlige Formaal bestemte Fartøjer nedsættes ovennævnte Vederlag til det halve.

Vederlaget udredes af Rederen eller Ejeren.

§ 24.

Naar Øvrigheden ifølge §§ 13 og 19 foranstalter en overordentlig Synsforretning, tilkommer der Synsmændene ligeledes det i § 22 ommeldte Vederlag, der bliver at udrede af Skibets eller Fartøjets Reder eller Ejer, saafremt Synsmændenes Erklæring gaar ud paa, at Skibsskroget, Maskineriet, Tilbehøret m. m. have Mangler, der skulle afhjælpes, forinden Skibet eller Fartøjet atter tages i Brug; i modsat Fald udredes det af Statskassen.

§ 25.

For et Oversyn tilkommer der hver Oversynsmand halvanden Gang det i Følge § 22 for hver enkelt Synsmand bestemte Vederlag, der bliver at udrede af Forretningens Rekvirent, saafremt Oversynsmændene i Hovedsagen stadfæste Udfaldet af Synsmændenes Forretning; i modsat Fald udredes det af Statskassen.

§ 26.

Paa de Rejser, som en Synsmand eller Oversynsmand i denne Egenskab foretager, tilkommer der ham fri Befordring og derhos, for saa vidt Forretningen varer over 6 Timer, i Dagpenge 8 Kr. for hver Dag, regnet fra Midnat til Midnat.

§ 27.

Omkostningerne ved Anskaffelsen af de till Prøve af Dampkedler m. m. nødvendige Redskaber samt Vederlaget til den til Bistand ved Synets Foretagelse nødvendige Kedelsmed eller Maskinarbejder udredes af Statskassen, ligesom ogsaa Bekostningerne ved Redskabernes Transport samt Synsmændenes og Oversynsmændenes Rejser og Dagpenge, jfr dog §§ 24 og 25. Alle øvrige med Synet eller Oversynet forbundne Omkostninger afholdes, for saa vidt ikke andet er bestemt i de foregaaende Paragraffer, af Rekvirenten.

§ 28.

Paa ethvert Skib eller Fartøj skal der føres en Tilsynsbog; nærmere Regler for dennes Indretning og Autorisation fastsættes af Indenrigsministeren. For Autorisationen erlægges ingen Betaling.

I Tilsynsbogen skal der, saa snart Skibet eller Fartøjet er sat i Fart eller taget i Brug, af dets Fører, for Maskineriets Vedkommende med Bistand og under Medansvar af Maskinmesteren, nøjagtigt optegnes Resultatet af de i § 18, andet og tredje Stykke omhandlede Eftersyn, saavel som af andre Eftersyn samt Istandsættelser af Skibet og dets Maskineri, alt dog kun, for saa vidt det vedrører det i denne Lov omhandlede Materiel; ligeledes anføres Hovedresultatet af de i denne Lovs §§ 11 og 21 omhandlede Syn og Oversyn tilligemed Oplysning om, hvem der har foretaget de omhandlede Syn, Eftersyn m. m.

§ 29.

Hvad angaar de Staten tilhørende Dampfartøjer, gælde de i §§ 11—28 omhandlede Regler ikke, men det paahviler de vedkommende Myndigheder, under hvilke de høre, at paase, at de opfylde Bestemmelserne i denne Lov og de i Medfør af samme givne Forskrifter, dog for Søværnets egentlige Krigsskibe samt Skibe i Troppetransport kun, for saa vidt de ere forenelige med disse Skibes særlige Bestemmelse.

D. Straffebestemmelser m. m.

§ 30.

Overtrædelser af denne Lov og de i Henhold til samme givne nærmere Forskrifter saavel som af de af Synsmændene i Medfør af Lovens § 4 truffne Bestemmelser straffes efter Reglerne i Sølovens § 292.

Synsmænd, der gøre sig skyldige i Overtrædelser af de Pligter, der paahviler dem i Medfør af denne Lov og de i Henhold til samme givne nærmere Forskrifter, anses, for saa vidt ikke Forholdet efter den øvrige Lovgivning egner sig til højere Straf, med Bøder fra 20—1,000 Kr.

Bøderne tilfalde Statskassen og blive i Mangel af Betaling at afsone efter de almindelige Regler om Bøders Afsoning udenfor kriminelle Sager.

Sagerne behandles som offentlige Politisager og høre i Kjøbenhavn under Sø- og Handelsretten, uden for Kjøbenhavn under Sørøtterne.

§ 31.

I denne Lov forstås ved »dansk Skib eller Fartøj» et saadant, som opfylder Betingelserne i Sølovens § 1.

Ved et »Passagerskib» forstås ethvert ved Damp- eller anden Maskinkraft fremdrevet Skib eller Fartøj, som er indrettet til at befordre Passagerer i større Antal end 20.

Ved en »Hurtigdamper» forstås en skarpybygget Damper, der saa godt som udelukkende er bestemt til Befordring af Passagerer, og hvis Fuldkraftshastighed (jfr § 19 i Sønæringsloven) er over 16 Knob.

Under »Fartøjer til særlige Formaal» henregnes: Uddybningsfartøjer, Dampkraner og lign. samt endvidere Fiskerfartøjer og Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft.

Ved »indskrænket Fart» forstås samme Fart som den i Sønæringslovens § 19 angivne.

Ved »Tons» forstås Register-Tons Brutto.

Et Skibs Længde skal anses for at være den i dets Registreringscertifikat angivne Længde, omsat til engelsk Maal.

Ved »Hovedmaskineriet» forstås de til Skibets eller Fartøjets Fremdrivning opstillede Kedler, Maskiner m. m., ved »Hjælpemaskineriet» de øvrige i Skibet eller Fartøjet anbragte Kedler, Maskiner og andre Mekanismer, som drives ved Damp eller anden Maskinkraft, saasom Dampspil, Lysmaskiner, Kølemaskiner og desl.

§ 32.

Ved denne Lov, som træder i Kraft den 1 Januar 1904, ophæves Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24 Marts 1875, jfr dog § 7.

Regeringen bemyndiges til ved kgl. Anordning at sætte nærværende Lov i Kraft paa Færøerne, med de Lempelser, som i Følge disse Øers særegne Forhold maatte findes formaalstjenlige.