N:o 155.

Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 17 maj 1904.
— — — — Andra Kammaren den 17 — —

Riksdagens skrifvelse till Konungen, i anledning af väckta motioner angående ändringar i gällande sjöfartslagstiftning.

(Lagutskottets utlåtande n:o 53.)

Till Konungen.

Vid innevarande riksdag hafva enskilda motionärer föreslagit vidtagande af särskilda lagstiftningsåtgärder till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror, och Riksdagen har funnit dessa framställningar förtjänta af allvarligt beaktande.

Att den nuvarande lagstiftningen, om ock byggd på den riktiga principen om befälhafvarens ansvar för befintliga brister i fartygets sjövärdighet, icke är tillräcklig, lärer ej kunna bestridas. I syfte att undanröja de missförhållanden, som i ifrågavarande hänseende förefinnas, hafva motionärerna ifrågasatt bestämmelser, bland annat, om kondemnerade fartygs användande i fraktfart, om kontroll å beskaffenheten af ångfartygs pannor och ångrör samt om fartygs utrustning med lifbärgnings- och eldsläckningsredskap. Riksdagen håller före, att bestämmelser i nämnda hänseenden äro af behofvet påkallade.

Enligt hvad Riksdagen har sig bekant, har kommerskollegium sökt

genomföra den grundsats, att då kondemneradt fartyg efter anmälan — hvilken fartygets ägare vid straffpåföljd är pliktig verkställa — blifvit ur fartygsregistret affördt, förnyad registrering icke må ske, med mindre bevis företes om fartygets sjövärdighet. Riksdagen har den uppfattning, att berörda praxis borde beredas stödet af fastställelse i lag. Sådana särskilda föreskrifter för registrering torde äfven befinnas erforderliga och lämpliga beträffande äldre från utlandet inköpta fartyg.

Behofvet af särskild kontroll å ångfartygs pannor och ångrör förefinnes med hänsyn därtill, att för granskning af ifrågavarande fartygsdelars tillstånd erfordras särskilda insikter, hvilka icke, med nuvarande kompetensfordringar för befälhafvare och maskinister, kunna förutsättas hos alla sådana, liksom naturligtvis än mindre hos besättningen i öfrigt. I betraktande af den synnerliga fara för lif och egendom, som bristfälligheter i ångpannor och ångrör äro ägnade att medföra, torde det därför böra anses lämpligt och önskvärdt, att dessa fartygsdelar blefve underkastade periodvis återkommande besiktningar af sakkunniga personer. I fråga om passagerareångfartyg finnes sådan besiktning redan föreskrifven i förordningen af den 12 februari 1864.

Hvad angår fartygs utrustning med lifbärgnings- och eldsläckningsredskap, äro för ångfartyg, som föra passagerare, detaljerade bestämmelser härom meddelade genom förordningen den 1 juli 1898. För andra fartyg däremot finnas inga närmare bestämmelser. Behof af sådana torde dock hafva gjort sig gällande.

Den närmare beskaffenheten af de stadganden, som utöfver sjölagens föreskrifter kunna i nu berörda hänseenden befinnas nödiga eller lämpliga, samt den af motionärerna likaledes upptagna frågan, huruvida och i hvad mån med afseende å fartygs utrustning med signallanternor, belysningsmaterialier och annat äfvensom bemanning ytterligare bestämmelser kunna befinnas af behofvet påkallade, äro ämnen, hvarom Riksdagen i frågans nuvarande outredda skick tvekar att uttala någon bestämd mening, men hvilka vid en blifvande utredning torde böra tagas i öfvervägande.

Motionärerna hafva äfven berört den viktiga och mycket omtvistade frågan om bestämmande af regler för fartygs nedlastning och däckslastens höjd. Enligt Riksdagens mening förefinnes behof af skärpt kontroll till förekommande af att fartyg och besättning utsättas för fara genom åsidosättande af nödig försiktighet i dessa hänseenden. Svårt är dock att afgöra, huru en sådan kontroll lämpligen bör åstadkommas. Bestämmande af en lastlinje, afsedd att utmärka det största djup, till hvilket fartyget finge nedlastas, anser sig Riksdagen icke kunna förorda. En sådan anord-

ning lärer af sakkunnige ganska allmänt anses olämplig, och senast har Sveriges allmänna sjöfartsförening vid sitt årsmöte under nästlidne månad uttalat sig mot densamma. Det är helt naturligt ett svårt problem att finna någon allmängiltig grund, efter hvilken den för hvarje fartyg lämpligaste lastlinje skulle kunna bestämmas. Hur djupt ett fartyg utan våda kan nedlastas är nämligen beroende icke blott af dess storlek och byggnadssätt, utan äfven af en mängd växlande 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 lastlinje skall åsättas, men riktigheten och tillförlitligheten af dessa tabeller hafva icke blifvit i andra länder erkända, och jämväl erfarenheten från tillämpningen af de på dem byggda engelska bestämmelserna lär gifva vid handen, att den åsatta lastlinjen icke alltid motsvarar fartygets verkliga bärkraft. Under det att sålunda den engelska lastlinjen i allmänhet lär sitta jämförelsevis lågt, förekomma äfven fall, då densamma satts högre än att fartyget med iakttagande af vanlig försiktighet kan så djupt nedlastas. De allestädes förefintliga svårigheterna att tillförlitligt och nöjaktigt bestämma lastlinje 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.

Riksdagen förbiser icke, att ungefär enahanda erinringar som beträffande lastlinje kunna göras vid frågan, huruvida och under hvilka förutsättningar fartyg böra äga att föra däckslast. Härvid torde förtjäna beaktande, att fartygs förmåga i sådant afseende är beroende af fartygets byggnadssätt och lastens beskaffenhet, samt att jämväl i detta fall hänsyn bör tagas till årstid och farvatten. Äfven om sålunda en i allmän form gifven regel icke gärna kan passa för alla förhållanden, torde det dock icke vara omöjligt att stadga vissa grundsatser, som härutinnan kunna komma till tillämpning.

En viktig fråga är äfvenledes det i en af motionerna omförmälta spörsmålet om åstadkommande af mera effektivitet vid undersökningar i anledning af inträffade sjöolyckor. Enligt Riksdagens mening är motionärernas framställning i denna del förtjänt af synnerligt beaktande. Genom en skärpning af den utredning, som skall följa på hvarje olycka till sjös, genom större noggrannhet vid upptagande af sjöförklaring än hvad nu i

allmänhet äger rum skulle otvifvelaktigt åstadkommas ett lämpligt medel att göra kontrollen å fartygs sjövärdighet effektiv. Före tillkomsten af nu gällande sjölag utgjorde sjöförklaringen ingenting annat än en af befälhafvaren uppsatt skriftlig berättelse om händelsen, hvilken berättelse därefter af honom själf jämte några af besättningen — utsedde af befälhafvaren — inför domstolen edligen bekräftades. Domstolens befattning med sjöförklaringen var i allmänhet endast ett passivt protokollerande af hvad som bjöds den. För att åstadkomma förbättring i hithörande förhållanden föreslog den kommitté, som utarbetade förslaget till den nya sjölagen, upprättande af en särskild sakkunnig myndighet, en så kallad sjönämnd, sammansatt af tre ledamöter, som skulle finnas endast på de större hamnplatserna, där man kunde beräkna att hafva tillgång till full sakkunskap. Dessa nämnder skulle upptaga sjöförklaringarna och söka åstadkomma utredning. Protokollet häröfver skulle sedan insändas till kommerskollegium, som skulle hafva högsta uppsikten öfver dessa förhållanden. Vid sidan häraf förutsatte man, att personer med sakkunskap, med nautisk bildning, skulle såsom åklagare öfvervara sjöförklaringarnas upptagande och på grund däraf framställa de yrkanden, till hvilka anledning kunde förekomma. Emellertid blef hvad kommittén sålunda föreslagit vid sjölagens antagande icke gilladt. Visserligen tillsattes vid rådstufvurätterna två sakkunnige såsom biträden åt rätten vid sjöförklaringars upptagande, men dessa spela där, såsom erfarenheten visat, ofta en alltför underordnad roll. Följden har blifvit, att, om också sjöförklaringarna och utredningarna om sjöolyckor äro bättre nu än före den nya lagens antagande, de dock ingalunda äro hvad de borde vara.

Utan genomgripande ändring i sjölagen torde på de partiella reformernas väg något kunna åtgöras för att sjölagens stadganden i förevarande hänseende må erhålla större effektivitet. Tillsättande af nautiskt bildade personer att närvara vid undersökningar med anledning af sjöolyckor vore enligt Riksdagens tanke en utväg, som kunde komma i betraktande. En annan anordning eller en utväg vid sidan af den förra torde vara, att i kommerskollegium, hvarest inkomna protokoll öfver dylika undersökningar skola granskas, men erforderlig sakkunskap härutinnan ej förefinnes, anställdes ett sjötekniskt biträde för sådant ändamål och för öfvervakande däraf, att åtal anställdes, där undersökningsprotokollet därtill gåfve anledning.

På grund af det anförda anhåller Riksdagen, att Eders Kungl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, hvilka lagbestämmelser kunna, utöfver de nu

gällande, vara erforderliga och lämpliga i ändamål att, till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror, åstadkomma en betryggande kontroll å fartygs sjövärdighet, samt därefter till Riksdagen inkomma med de förslag, hvartill den verkställda utredningen kan föranleda.

Stockholm den 17 maj 1904.

Med undersåtlig vördnad.