

N:o 53.

Ank. till Riksd. kansli den 6 maj 1904, kl. 12 midd.

Utlåtande, i anledning af väckta motioner angående ändringar i gällande sjöfartslagstiftning.

Andra Kammaren har till behandling af lagutskottet hänvisat två särskilda, inom nämnda kammare afgifna motioner, n:o 13 af herr *S. A. K. Natt och Dag* och n:o 173 af herrar *A. A. Johansson* i Möllstorp, *H. Öhngren* och *J. Widén*, hvilka båda motioner afse ändringar i gällande sjöfartslagstiftning.

Ifrågavarande motioner äro af följande lydelse:

N:o 13:

»Frågan om säkerhetsåtgärder å svenska handelsflottans fartyg har under senare år upprepade gånger varit föremål för behandling inom Riksdagen. Redan vid 1899 års riksdag väcktes af herr *A. Johansson* i Möllstorp motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t med begäran om utarbetande och framläggande inför Riksdagen af förslag till ändring i och tillägg till vissa delar af gällande sjölag. Denna viktiga motion behandlades af dåvarande lagutskott helt kortfattadt och afstyrktes utan någon mera ingående kritik, sedan utskottet dock lämnat »allt erkännande af det behjärtansvärda i de sträfvanden, för hvilka motionären gjort sig till målsman». Härefter var det ej svårt att förutse motionens öde. Andra Kammaren biföll visserligen densamma efter en längre, sakrik

Bih. till Riksd. Prot. 1904. 7 Saml. 44 Häft. (N:o 53.)

behandling, men Första Kammaren afslog motionen i öfverensstämmelse med lagutskottets hemställan, hvarför frågan för den gången förföll.

Frågan om säkerhetsanordningar å fartyg fick sedermera hvila till 1901 års riksdag, då den återupptogs af ej mindre än två af Andra Kammarens ledamöter, herr J. A. Kinnman (motion n:o 8) och E. A. Smith (motion n:o 16). Denna gång rönt motionerna en bättre behandling i särskilda utskottet n:o 2, ehuru väl dess majoritet endast ville tillstyrka ett minimum af hvad som i dessa föreslogs. Utskottets majoritet hemställde sålunda:

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

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

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

Mot detta utskottsmajoritetens förslag hade emellertid flera reservationer afgifvits, rörande hvilka jag dock inskränker mig att hänvisa till sagda utskotts betänkande n:o 6. Under frågans fortsatta behandling vid årets riksdag antog Första Kammaren utskottets förslag, medan däremot Andra Kammaren, i enlighet med ett af den ene motionären, herr Smith, *under* debatten framställt yrkande, fattade beslut om en »skrifvelse till Kungl. Maj:t med begäran, att Kungl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande:

dels om och 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 lifbärnings- och eldsläckningsredskap samt med medikaments- och förbandsartiklar;

dels hvilka bestämmelser beträffande fartygs nedlastning samt däckslastens höjd och fastgörande, äfvensom besättningens styrka, kunna vara af nöden;

dels huruvida och på hvilket sätt till ernående af mera tillfreds-

ställande kontroll å fartygs sjöuglighet besiktningar må kunna anordnas äfven å andra fartyg än passagerareångfartyg;

samt därefter till Riksdagen inkomma med förslag till de lagbestämmelser, hvartill utredningen kan gifva anledning».

Enär alltså kamrarne stannade i olika beslut beträffande till hvad utsträckning man skulle ansluta sig till de af motionärerna framställda önskemålen, framlade utskottet sitt sammanjämningsförslag, som innehöll, att Andra Kammaren måtte biträda utskottets af Första Kammaren antagna hemställan. Andra Kammaren beslöt emellertid att afslå detta utskottets sammanjämningsförslag, hvadan frågan för 1901 års riksdag hade förfallit.

Vid påföljande 1902 års riksdag framlade förut här omtalade motionärer ånyo hvar sin motion, n:o 1 och n:o 16, i enahanda syfte som förut, och hade därvid att åberopa sig på det delvisa godkännande deras förslag vunnit vid 1901 års riksdag. Detta år gingo motionerna till lagutskottet, hvarest desamma af utskottsmajoriteten tillstyrktes endast till samma utsträckning som föregående år, i det majoriteten hemställde:

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

2:o) att förevarande motioner, i hvad de uti andra delar till innehållet sammanstämman, icke må af Riksdagen bifallas; samt

3:o) att herr Smiths motion icke heller i öfrigt må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.»

Äfven vid detta tillfälle afgafs dock en reservation mot utskottsmajoritetens hemställan, nämligen af herr Zetterstrand, hvarmed herr Gussing samt, i hufvudsak, herrar F. Andersson och N. Nilsson instämde. Denna reservation anslöt sig till det af herr Smith föregående år vid debatten framställda och såväl då som senare af Andra Kammaren gillade förslaget, och hemställdes däruti:

»att Riksdagen måtte i anledning af herrar Kinnmans och Smiths förevarande motioner i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande:

dels i hvad mån föreskrifter lämpligen kunna meddelas till förebyggande därpå, 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 nu gällande böra meddelas i fråga om fartygs utrustning med libbärgnings- och eldsläckningsredskap;

och dels hvilka bestämmelser beträffande fartygs nedlastning, däckslasters 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;

samt därefter till Riksdagen inkomma med förslag till de lagbestämmelser, som i dessa afseenden kunna befinnas erforderliga och lämpliga.

Vid frågans fortsatta behandling uti Första Kammaren uttalade sig de flesta af talarne för utskottsmajoritetens förslag, medan andra anslöto sig till herr Zetterstrands reservation. Vid företagen votering segrade här också utskottsmajoritetens förslag. Uti Andra Kammaren voro de flesta talarne samt ett än större antal »instämmare» för herr Zetterstrands reservation, hvilken ock vid votering erhöll de flesta rösterna.

Liksom föregående år hade alltså kamrarne stannat i olika beslut, hvadan lagutskottet framställde ett sammanjämningsförslag, som innehöll:

»att kamrarne, hvardera med frånträdande af sitt förut i ämnet fattade beslut, ville besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande,

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

Såsom man finner af detta lagutskottets sammanjämningsförslag vid jämförelse med Andra Kammarens nyss omnämnda beslut, hade väl utskottet medtagit *en* punkt (om fartygs utrustning med libbärgnings- och eldsläckningsredskap) af dem, hvori Andra Kammarens beslut skilde sig från Första Kammarens, men däremot uteslutit *två* kanske än viktigare punkter, den ena om bestämmelser rörande högsta tillåtna nedlastning och om däckslast m. m., den andra innehållande en anhållan om, att Kungl. Maj:t, efter skedd utredning, skulle inför Riksdagen framlägga förslag till lagbestämmelser i ämnet.

Detta hade till följd, att, ehuru väl Första Kammaren antog lagutskottets sammanjämningsförslag, Andra Kammaren afslog detsamma, hufvudsakligen af det skäl, att lagutskottet ej medtagit den punkt af dess föregående beslut, hvori *framläggandet af lagförslag* i sagda syfte uttryckligen begärdes.

Hvad Andra Kammaren med sagda sitt beslut velat hafva fastslaget, det är, att en *utredning* af frågan skyndsammeliggen borde ske, samt omedelbart därefter *lagförslag* i frågan, grundade på sålunda vunnen erfarenhet, måtte af Kungl. Maj:t blifva för Riksdagen framlagda.

Efter 1902 har ej frågan om säkerhetsanordningar å fartyg förevarit vid Riksdagen förrän i år. Under det mellanliggande året, 1903, togs dock ett viktigt steg, väl ej särskildt mot införandet af nya säkerhetsanordningar å fartyg samt af skärpt kontroll å deras sjöduglighet m. m. d., men mot en *allmän revision af sjölagen*, i det att nordiska sjöfartsmötet, hvilket sagda år hölls i Köpenhamn, efter särskildt i redare- och befraktaresynpunkt sakrika, inledande föredrag af direktören för Nordisk Skibsrederforening i Kristiania J. Jantzen, *enhälligt* uttalade sig för *en revision af de nordiska sjölagarna*.

Denna reviderade sjölag ansåg man dock endast kunna för en kortare period motsvara tidens kraf, hvarför mötet uttalade sig för en, efter de olika behof som uppstå, fortgående modernisering af sjölagen, utförd af en *permanent nordisk sjölagskommitté*. Den resolution härom, som likaledes *enhälligt* antogs, hade följande lydelse:

»Sjöfartsmötet uppmanar Bestyrelsen för Nordisk Skibsrederforening att snarast möjligt ingå till regeringarna i Sverige, Norge och Danmark med anhållan om att regeringarna genom gemensamt föranstaltande bilda en nordisk sjölagskommitté, bestående af ett lika stort antal medlemmar från hvarje land, utnämnda af vederbörande regering efter samråd med skeppsfartens och handelsståndens representationer. Kommitténs uppgift anses böra vara följande: att hafva uppmärksamheten fäst på hvilka ändringar i den nordiska sjörätten, som kunna vara önskliga, att mottaga och behandla framställningar i sådant hänseende från privat eller offentligt håll samt att utarbета förslag, så vidt möjligt är, lika i innehåll och form, till hvarje af de nordiska regeringarna om nya regler på sjölagens område.»

I enlighet med detta uppdrag ingick därpå styrelsen för Nordisk Skibsrederforening till de olika nordiska länderna med hemställan om

kommitténs tillsättande. Den skrifvelse, som afgafs till svenska regeringen, var af följande lydelse:

»Till Konungen.

Å det femte nordiska sjöfartsmötet, som hölls i Köpenhamn den 2—4 juli 1903, uttalades allmänt den meningen, att tiden nu vore inne för genomförande af en revision af den för de nordiska länderna gällande sjölagstiftningen; och mötet fattade i anledning däraf den resolution, att Styrelsen för Nordisk Skibsrederforening skulle snarast möjligt ingå till regeringarne i Sverige, Norge och Danmark med anhållan, att regeringarne måtte gemensamt utse en nordisk sjölagskommitté, bestående af lika antal ledamöter från hvarje land, utsedde af vederbörande regering efter samråd med sjöfartens och handelsståndets representanter, och att denna kommitté skulle tilldelas uppdrag att uppmärksamma, hvilka ändringar i den nordiska sjörätten som kunde vara önskliga, att mottaga och behandla hemställan i detta hänseende både från enskild och offentlig sida, samt att utarbeta och till hvar af de nordiska regeringarne afgifva, så vidt möjligt, till innehåll och form med hvarandra öfverensstämmande förslag till nya bestämmelser på sjölagens område.

På grund af det uppdrag, som sålunda lämnats Nordisk Skibsrederforenings Styrelse, får denna härmed i underdånighet anhålla, att Eders Kungl. Maj:t täcktes vidtagna åtgärder för förverkligande af det önskemål Nordiska Sjöfartsmötet sålunda uttalat, i det Styrelsen för öfrigt underdånigst hänvisar till bifogade afhandlingar af Herr Bestyrer Jantzen och Herr Professor, D:r jur. Viggo Bentzon samt till det likaledes bifogade referat af mötesförhandlingarne i denna sak.

Kristiania den 25 september 1903.

Underdånigst

M. OPPEN.

Formand.

O. A. Brodin.
John E. Olsson.

G. O. Wallenberg.
Dan. Broström.
Sigurd Hedberg.

Hjalmar Wicander.
N. C. Corfitzon.

J. Jantzen.
Bestyrer.»

Granskar man referaten från detta nordiska sjöfartsmöte, hvar-est dessa i sjöfartens utveckling så ingripande förslag framställdes och vunno allmän anslutning, så skall man finna, att förhandlingarna där icke rörde sig om ökade säkerhetsanordningar å fartyg. Detta förhållande synes mig innebära en fara för att man vid revisionsfrågans fortsatta behandling äfvenledes kunde komma att skjuta denna *för vår sjöfarande befolkning* så viktiga fråga åt sidan, ity att redare och befraktare (köpmän) ej alltid kunna förväntas hafva samma intresse som de sjöfarande själfva att åstadkomma ökade säkerhetsanordningar å handelsfartygen.

Granskar man vidare den sammansättning sagda kommitté, enligt vid mötet gjorda uttalanden, kan förväntas erhålla, blefve denna: »en jurist, en redare, en köpman (befraktare) och en representant för besättningarna (sjökaptén)» från hvartdera af de tre nordiska länderna. Det skulle, om detta förslag blefve verklighet, alltså i kommittén komma att sitta tre redare och tre befraktare, mot tre representanter för de sjöfarande, hvilka i handelsjöfartens tjänst våga hälsa och lif.

Af dessa skäl och enär frågan om säkerhetsanordningar och skärpt kontroll å handelsfartyg hvarje gång den förevarit inom Riksdagen vunnit ökade sympatier, torde det få anses välbetänkt, om Riksdagen äfven i år gafve ett uttryck af denna sin, särskildt starkt inom Andra Kammaren, tidigare uttalade åsikt.

Därjämte bör, innan redogörelsen öfver nordiska sjöfartsmötet i Köpenhamn 1903 afslutas, här framhållas, hurusom vid sagda sjöfartsmöte de däri deltagande så godt som enhälligt uttalade sig för nya, gemensamma bestämmelser om *kommandot till rodret*, om behöfvat af effektivare stadganden gentemot *rymningsoskicket*, om gemensamma bestämmelser rörande *tjänsten ombord*, m. m. d., hvarjämte bland annat den viktiga frågan om en *förbättrad ställning för maskinisterna inom handelsflottan* var under skarp diskussion, utan att dock enighet härutinnan vid tillfället i fråga kunde uppnås.

De viktigaste förhandlingarna vid detta sjöfartsmöte rörde sig dock om *redares och befraktares rättsställning till hvarandra*, och det påvisades med ovedersägliga exempel, att nuvarande lagbestämmelser härutinnan ej motsvara nutidens alla olika sätt för fraktaftals slutande o. s. v. Sålunda finnes i vår nuvarande sjölag ingenting nämnt om den numera rätt vanliga s. k. *månadsbefraktningen* af fartyg. Här finnes alltså en tydlig brist i vår sjöfartslagstiftning, men man kan med fullt fog antaga, att redan nu så mycken erfarenhet hunnit förvärfvas be-

träffande denna form af befraktning, att en tillräcklig grundval föreligger för lagstiftningen att bygga på i berörda hänseende.

Därjämte bör här framhållas, att det finnes fall, då *befälhafvarnes ställning gentemot redare och befraktare* behöfver förtydligas mera, än hvad sjölagen därom nu innehåller.

Innan motionären går att framställa bestämdt förslag härutinnan, torde dock behöfvas att med några ord belysa ett af de olycksfall, som, nyligen inträffadt, tydligt och klart ådagalägger behofvet af laga bestämmelser om det största djup, hvartill handelstartyg få nedlastas.

Ångaren »Chapman» afgick den 4 juli 1902 från St. Petersburg med last (äfven stor däckslast) af aspvirke samt destinerad till Mem. Utkommen i Östersjön, möttes »Chapman» den 6 juli af nordlig, efter hand friskande vind med tilltagande sjöhäfning. Klockan 4 f. m. samma dag förmärktes fartyget — enligt befälhafvarens sjöförklaring — vara läck om B. b. vid öfre stråket, hvarför, då en hel del vatten nedkommit i fartyget, kursen ändrades mot vinden i och för läns-pumpning. Denna tog omkring $\frac{1}{2}$ timme, hvarpå fartyget återtog sin förra kurs. Dylika länsningsåtgärder vidtogos därpå flera gånger, men slutligen var det ej längre möjligt att hålla fartyget flytande, enär det trycktes allt djupare ned i sjön genom lastens ökning i vikt till följd af vatten-uppsugningen i det förut torra aspvirket.

Kl. 10 f. m. var det redan tydligt, att fartyget ej längre kunde hållas flytande, hvarför båtarne klargjordes. Kl. 10,35 f. m. satte dessa af från ångaren, hvilken få ögonblick därefter *kantrade och sjönk*. Vinden var då hård och sjön hög; dock var vädret ej värre, än att båtarne väl redde sig, så att hela besättningen slutligen blef bärgad, ett tydligt bevis för att *storm* ej var för handen. Dagböcker och andra skeppshandlingar räddades.

Rättslig undersökning om händelsen samt om ångarens föregifna bristande styrka i skrofvets konstruktion — »Chapman» var en till last-ångare omändrad f. d. passagerarebåt — pågår ännu.

Granskar man detta fartygs skeppsdagbok (loggbok), så skall man finna, att ångarens djupgående vid olika laster varit:

den 21 maj mjöllast fr. Nyköping t. Sundsvall. Akter 12 f. 0 vt., För 11 f. 6 vt.

» 19 juni aspvirke » Petersburg » Mem	» 12 » 9	» 12 » 2
» 3 juli aspvirke » Petersburg » Mem	» 13 » 6	» 13 » 2

I dagboken står anfördt för den 21 maj 1902

att fartyget var »fullastadt» med mjöl,
 med ett djupgående af Akter 12 f. 0 vt., För 11 f. 6 vt.
 jämföres detta med djupgåendet sista resan » 13 » 6 » » 13 » 2 »
 så uppstår en differens af Akter 1 » 6 » För 1 » 8 »

Tages nu medium af djupgående akter och för, så fås medeldjupgåendet
 för den 21 maj (12 f. + 11 f. 6 vt.): 2 = 11 f. 9 vt.

3 juli (13 f. 6 t. + 13 f. 2 vt.): 2 = 13 f. 4 vt.

hvaraf en differens uppstår af 1 f. 7 vt. = 19 vt.

som fartyget *låg djupare* sista resan än då det var fullastadt den 21 maj; denna differens i fartygets djupgående af 1 fot och 7 verktum, då det gäller ett fartyg som Chapman med ett djup i rummet af 12 fot 3½ tum, måste anses allt för betydande.

Granskar man »Chapmans» ritning (se bilagan) och tillämpas på ångaren de engelska tabellerna för bestämmande af största nedlastning, befinnes ångaren vid afgangen från St. Petersburg hafva varit *13 tum för djupt nedlastad*. I verkligheten lär efter jämförelse mellan fartygets djupgående vid afgangen från St. Petersburg enligt skeppsdagboken och fartygsritningarna »Chapmans» »fribord» (frisida öfver vattenlinjen) den 4 juli endast hafva utgjort omkring 9 verktum (= omkr. 45 cm.), medan under förhöret inför domstol uppgifvits ännu mindre fribord.

Hade man å »Chapman» tillämpat den gamla svenska praktiska regeln, nämligen: »minsta tillåtliga fribord å ångare sommardag = en åttodel af fartygets djup i rummet på midten af fartygets längd», hade man fått ett fribord af 18½ tum, d. v. s. dubbelt så stort som det nu använda.

Hvad däckslasten angår, lär denna hafva utgjort omkring 1/5 af hela lasten, som var 4,000 kub.-fot. Hela lasten den 4 juli var omkring 400 kub.-fot *större* än föregående resan, då aspvirke äfvenledes fördes, och har denna kvantitet af 400 kub.-fot gifvetvis ökat däckslasten å sista resan utöfver hvad den var på den föregående. Då nu *fullt torrt* aspvirke har en specifik vikt af 0,43, innebär denna ökning af 400 kub.-fot aspvirke en ökning i däckslastens vikt af *minst* 50 ton, en vikt, som ökades än ytterligare, allt efter som vattnet dels inkom på däck, dels spolade öfver däckslasten.

Af allt, som nu anförts, torde med all önskvärd tydlighet framgå, att ångaren »Chapman» vid dess afgang från St. Petersburg å dess sista, *olyckliga resa dels var för djupt lastad, dels hade för stor däckslast.*

Vid *detta* tillfälle har man kunnat *bevisa* anledningarna till olyckan, tack vare att besättning och skeppshandlingar blefvo räddade, och då en dylik lycklig omständighet är en så ytterst sällsynt företeelse — de flesta öfverlastade fartyg, som gå under i storm, »försvinna med man och allt» — så bör man vid detta fall fästa det allra största afseende.

Likaledes bör man äfven beakta hvad som under rättsförhandlingarna framkommit angående *bristande styrka hos fartygsskrovet*, delvis måhända förorsakadt af felaktigheter vid fartygets omändring till lastångare, hvilket allt utgör bevis för nödvändigheten af *skärpt kontroll* äfven beträffande lastångare.



På tal om däckslast må därjämte här påpekas, hurusom engelska »Board of Trade» lagstadgat, att *alla* fartyg, så engelska som icke engelska (alltså äfven svenska), hvilka under tiden från sista oktober till 16 april anlända till engelska hamnar med trälaster, endast få föra bräder eller andra lättare trävaror såsom däckslast, och detta därtill endast till en höjd af högst 3 eng. fot. Här se vi, hurusom utländingen lagstiftar äfven för svenska fartyg beträffande däckslast, under det att vi själfva sakna hvarje lagbestämmelse härutinnan, med undantag af sjölagens ansvarsplikt för fartygsbefälhafvare.

Det torde därjämte böra erinras om, att de engelska hamnmyndigheterna noga öfvervaka, att äfven icke-engelska fartyg där ej få lasta djupare än ungefär efter engelska lastlinjeregeln. Ett fartyg, så djupt lastadt som »Chapman» var vid afgången från St. Petersburg den 4 juli 1902, skulle ej hafva fått lämna en engelsk hamn. Uti svensk hamn skulle däremot dylikt hinder ej hafva mött.



För att återkomma till frågorna om dels lagstiftningsåtgärder i och för åstadkommandet af ökad säkerhetsanordning å och för handelsfartyg, sedan 1899 upprepade gånger uti Riksdagen föreslagna af därvarande representanter för sjöfarten, dels en allmän revision af sjölagen, föreslagen å nordiska sjöfartsmötet i Köpenhamn 1903, så kunna dessa syften mycket väl förenas.

Jag får därför hemställa, att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta föranstalta om en revision af sjölagen, eventuellt gemensam för de tre nordiska länderna, och att därvid bland annat särskildt må tagas hänsyn till:

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 lifbärnings- och eldsläckningsredskap;

dels hvilka bestämmelser beträffande fartygs nedlastning, däckslasters 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;

dels ock behovet af gemensamma bestämmelser om kommandot till rodret, stadganden gent emot rymningsoskicket och gemensamma bestämmelser rörande tjänsten ombord;

samt dels behovet af nya bestämmelser, motsvarande en nyare tids kraf och säregna förhållanden å fraktmarknaden m. m., hvarigenom förhållandet mellan redare, befraktare och befälhafvare blefve regleradt på ett alla förhållanden motsvarande fullt klart och tydligt, lättfattligt sätt;

samt därefter till Riksdagen inkomma med det eller de lagförslag, hvartill sagda utredning må gifva anledning.»

N:o 173:

»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 riksdagarna 1899, 1901 och 1902 påyrkat utredning, bland annat, rörande de förhållanden, som innefattas i Andra Kammarrens 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 lifbärnings- och eldsläckningsredskap;

och dels hvilka bestämmelser beträffande fartygs nedlastning, däckslastens 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 instämma med motionären — har han äfven upptagit andra, som afse ändringar i andra syften i vår nu gällande sjörätt. 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 skrifvelse 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 skjutes 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 länpligt att åvägbringa en allmän revision af sjölagen eller att komma med den vidtutseende apparaten af en stor internationell skandinavisk sjölagskommitté.

Det är nämligen så, att våra granuländer 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 om 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 genomförande 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 sjöfartsnäringen genom de ifrågasatta kontrollåtgärderna skulle öfver höfvan betungas, saknar grund, och att en dylik kontroll kan utan kännbar kostnad för sjöfartsnäringen 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 omförmälta beslut upptagits, nämligen: af staten anordnad eller godkänd *tillsyn å fartygs sjödyglighet*, 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, lifbärnings- 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 koudemnerade samt af äldre från utlandet inköpta fartyg.

Utan att vilja yttra oss om behovet 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 värdsamt 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 motverkande af de med sjöfarten förbundna faror, åstadkomma en betryggande kontroll å fartygs sjöduglighet, samt till Riksdagen inkomma med förslag i ämnet.»

Angående de i motionerna åberopade bilagor tillåter sig utskottet hänvisa till motionerna.

Herr Johansson har därjämte till utskottet öfverlämnat tre motionären tillhandakomna skrivelser, i hvilka uttalats anslutning till den af honom jämte herrar Ohngren och Widén väckta motion. Dessa uttalanden hafva afgifvits af Göteborgs fartygsbefälhafvareförening, kanalflottans ångfartygsbefälhafvaresällskap i Göteborg och Sundsvalls fartygsbefälhafvareförening.

*Utskottets
yttrande.*

Såsom i herr Natt och Dags förevarande motion omförmälts, har frågan om åtgärder till förebyggande af de med sjöfarten förbundna faror vid upprepade tillfällen varit föremål för Riksdagens pröfning, utan att emellertid hittills enighet kunnat vinnas om lämpligaste sättet för frågans lösning. I berörda motion har ock lämnats en redogörelse för ärendets behandling vid de föregående tillfällen, Riksdagen haft frågan under ompröfning. Herr Natt och Dag har nu upptagit det förslag i ämnet, som af Andra Kammaren vid 1902 års riksdag antogs.

Motionen n:o 13 har emellertid icke inskränkts till att beröra endast detta spörsmål, utan åsyftar åstadkommande af en allmän revision af sjölagen, med afseende hvarå såsom önskningsmål särskildt framställts, utom en skärpt kontroll å fartygs sjövärdighet, äfven ändrade

föreskrifter rörande åtskilliga andra ämnen, i hvilka sådana skulle vara af behovet påkallade. Däremot hafva herrar Johansson, Öhngren och Widén — under framhållande däraf, att skärpta bestämmelser angående tillsyn å fartygs sjövärdighet kunna och lämpligast böra, på sätt i Norge och Danmark skett, åvägabringas utan sammanhang med en revision af de i hufvudsak med hvarandra öfverensstämmande nordiska sjölagarna — begränsat sin framställning till att afse förstberörda ämne och hvad därmed äger nära samband, i öfverensstämmelse jämväl med innehållet af de motioner i ämnet, hvilka, såsom ofvan nämnts, förut varit föremål för Riksdagens behandling.

Innan utskottet går att närmare yttra sig angående de särskilda frågorna i förevarande motioner, vill utskottet uttala sin principiella anslutning till den uppfattning af ämnet, som framträder i motionen n:o 173. Utskottet håller sålunda före, att frågan om föreskrifter rörande fartygs sjövärdighet är ett fristående spørsmål, som, i den mån dylika föreskrifter äro nödiga, bör lösas utan samband med en allmän omarbetning af sjölagen. Ifrågavarande stadganden böra enligt utskottets tanke utfärdas i form af författningar, gällande vid sidan af sjölagen. Dels hafva nämligen, såsom nämnts, i Norge och Danmark utan ändring af sjölagen vidtagits lagstiftningsåtgärder på detta område, dels måste de kontrollerande detaljbestämmelser, som i förevarande hänseende möjligen kunna finnas erforderliga, smidigt anpassa sig efter de skiftande förhållandena för att icke inverka hämmande på utvecklingens fortgång, i följd hvaraf de torde böra iklädas en form, som medgifver lätt och snabb förändring af desamma. Såsom fristående författningar hafva också en del redan förefintliga stadganden i hithörande ämnen tillkommit, exempelvis förordningarna angående hvad i afseende å passagerareångfartygs byggnad, utrustning och begagnande iakttagas bör den 12 februari 1864 samt angående de räddningsinrättningar och eldsläckningsredskap, hvilka ångfartyg under resor med passagerare skola medföra, den 1 juli 1898.

En revision af sjölagen anser utskottet sålunda icke erforderlig för åvägabringande af ytterligare föreskrifter rörande fartygs sjövärdighet. Hvad beträffar de andra ämnen, som enligt herr Natt och Dags mening borde särskildt gifva anledning till och beaktas vid en dylik revision, äro de af den speciella och delvis rent tekniska beskaffenhet, att utskottet om desamma icke kunnat bilda sig någon utpräglad uppfattning. Att vissa särskilda arter af befraktningsaftal, till hvilka gällande sjölag icke tager hänsyn, kunna behöfva genom lagstiftningsregleras, vill utskottet icke bestrida. Huruvida eller i hvilken ut-

sträckning den nu rådande aftalsfriheten i fråga om t. ex innehållet af certeparti och konnossement bör inskränkas, läser äfven vara ett spörsmål, som är förtjänt att tagas i öfvervägande. Emellertid har, såsom af herr Natt och Dags motion framgår, framställning om en allmän revision af sjölagen redan gjorts från sakkunnigt och intresserad håll nämligen det senaste nordiska sjöfartsmötet, och, om en sådan revision kommer till stånd, torde därvid med tillbörlig hänsyn till de efter sjölagens tillkomst ändrade förhållandena tagas i öfvervägande såväl frågan om ändrade eller fullständigande bestämmelser rörande befraktning som de andra i herr Natt och Dags motion behandlade ämnen, hvilka icke särskildt beröra fartygs sjövärdighet och hvilka varit föremål för öfverläggning vid nämnda möte. Utskottet anser sålunda icke nödigt eller lämpligt, att, på sätt herr Natt och Dag ifrågasatt, Riksdagen nu gör framställning hos Kungl. Maj:t om en allmän omarbetning af sjölagen.

Hvad däremot beträffar förslaget om åtgärder till betryggande af fartygs sjövärdighet, anser utskottet detsamma förtjänt 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, läser ej kunna bestridas. I syfte att undanröja de missförhållanden, som i ifrågasatt hänseende förefinnas, upptagas i motionen n:o 13 i hufvudsak samma yrkanden, som i de under åren 1901 och 1902 i ämnet väckta motionerna framställdes. Motionen n:o 173 utmynnar i kraf på af staten anordnad eller godkänd tillsyn å fartygs sjövärdighet, hvarjämte uppräknas vissa exempel på, i hvilka hänseenden en sådan kontroll skulle föreskrivas. Berörda exempel öfverensstämma i hufvudsak med hvad i motionen n:o 13 i förevarande hänseende ifrågasatts. Såsom ett moment af en sådan kontroll får väl äfven anses den i motionen n:o 173 uttalade önskan om åstadkommande af särskilda föreskrifter angående villkoren för registrering af kondemnerade samt af äldre från utlandet inköpta fartyg. Mera fristående ehuru nära anslutande sig till frågan om skärpt kontroll angående sjövärdighet är det i sistberörda motion framkastade spörsmålet om avvägbringande af mera effektivitet vid undersökningar i anledning af sjöolyckor.

Rörande åtskilliga af lithörande frågor hafva vid Riksdagens föregående behandling af ämnet båda kamrarna varit ense om behovet af skärpta bestämmelser. Detta gäller frågorna om kondemnerade fartygs användande i fraktfart, kontroll å beskaffenheten af ångfartygs pannor

och ångrör samt fartygs utrustning med lifbärnings- och eldsläckningsredskap. Utskottet håller äfven före, att bestämmelser i nämnda hänseenden äro af behovet påkallade.

Enligt hvad utskottet 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. Utskottet har den uppfattning, att berörda praxis borde beredas stödet af fastställelse i lag. Sådana särskilda föreskrifter för registrering torde äfven, såsom herrar Johansson, Öhngren och Widén ifrågasatt, finnas erforderliga och lämpliga beträffande äldre från utlandet inköpta fartyg.

Behovet 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 ofvanomförmälda förordning af den 12 februari 1864.

Hvad angår fartygs utrustning med lifbärnings- 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 finnas nödiga eller lämpliga, samt frågan, huruvida och i hvad mån med afseende å fartygs utrustning med signallanternor, belysningsmaterialier och annat äfvensom bemanning ytterligare bestämmelser kunna finnas af behovet påkallade, äro ämnen, hvarom utskottet i frågans nuvarande outredda skick tvekar att uttala någon bestämd mening, men hvilka vid en blifvande utredning torde böra tagas i öfvervägande.

En viktig och mycket omtvistad fråga är bestämmande af regler för fartygs nedlastning och däckslastens höjd. Enligt utskottets mening förefinnes behof af skärpt kontroll till förekommande af att fartyg och

besättning utsätts 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 utskottet icke kunna förorda. En sådan anordning lär 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 eu 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.

Utskottet 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 för tjäna 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 den i motionen n:o 173 omförmälta — åstadkommande af mera effektivitet vid undersökningar i anledning

af inträffade sjöolyckor. Enligt utskottets 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 utskottets 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 gäfvé anledning.

På grund af det anförda hemställer utskottet:

1:o) att Riksdagen, i anledning af förevarande motioner, 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 motverkande af de med sjöfarten förbundna faror, åstadkomma en betryggande kontroll å fartygs sjövärdighet, samt därefter till Riksdagen inkomma med de förslag, hvar till den verkställda utredningen kan föranleda; och

2:o) att motionen n:o 13, i hvad densamma äsyftar revision af sjöfartslagstiftningen i andra hänseenden än de under 1:o berörda, icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 6 maj 1904.

På lagutskottets vägnar:

T. ZETTERSTRAND.

Reservation

af herr *Waldenström* emot vissa delar af motiveringen.

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