

Nr 234.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående anordnande av utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m.; given Stockholms slott den 11 april 1913.

Med åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att för anordnande av utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m. i huvudsaklig överensstämmelse med de av departementschefen i nämnda protokoll angivna grunder å extra stat under sjunde huvudtiteln för år 1914 bevilja ett anslag å kronor 170,000, med rätt för Kungl. Maj:t att därav redan under år 1913 använda kronor 2,500.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förbliver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Theodor Adelswärd.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott fredagen den 11 april 1913.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern STAAFF,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve EHRENSVÄRD,
Statsråden: PETERSSON,
SCHOTTE,
BERG,
BERGSTRÖM,
friherre ADELSWÄRD,
PETRÉN,
STENSTRÖM,
LARSSON,
SANDSTRÖM.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet friherre Adelswärd anförde följande:

Då jag inför Kungl. Maj:t i statsrådet den 14 januari 1913 anmälde de frågor, som rörde regleringen av riksstatens sjunde huvudtitel för år 1914, omförmälde jag under punkt 37. »Fartygsinspektion», hurusom den av Kungl. Maj:t den 21 december 1906 tillsatta kommittén med uppdrag att efter verkställd utredning avgiva förslag till bestämmelser angående kontroll å fartygs sjövärdighet m. m. den 16 december 1910 avgivit betänkande i ämnet; att, sedan kommerskollegium den 24 augusti 1912 häröver avgivit infortrat underdånigt utlåtande, man var för det dåvarande sysselsatt inom justitie- och finansdepartementen med utarbetande av författningsförslag i ämnet; att den ifrågasatta lagstiftningen förutsatte anordnande av en omfattande inspektion av fartyg; samt att de härför erforderliga medel torde böra äskas av Riksdagen i samband med framläggande för Riksdagen av vederbörande lagförslag.

I enlighet med mitt därvid, i avbidan på den proposition om anvisande av ifrågavarande medel, som kunde komma att föreläggas Riksdagen, gjorda samt av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställda täcktes Kungl. Maj:t föreslå Riksdagen att, för anordnande av fartygsinspektion, bland de extra anslagen under sjunde huvudtiteln för år 1914 beräkna ett belopp av 170,000 kronor.

Den inom justitie- och finansdepartementen pågående beredningen av förevarande ärende har sedermera fortgått. Vid beredningen biträda, jämlikt Kungl. Maj:ts uppdrag, föredraganden av ärendet i kommerskollegium kommerserådet Carl Malmén och nämnda kommittés sekreterare advokaten Eliel Löfgren.

På sätt framgår av protokollet över justitiedepartementens ärenden, hållet inför Kungl. Maj:t i statsrådet den 7 mars 1913, har, efter gemensam beredning med mig, chefen för justitiedepartementet samma dag anmält ett inom nämnda departement upprättat förslag till lag, avsedd att träda i kraft den 1 januari 1914, om ändring i vissa delar av sjölagen innehållande skärpta bestämmelser i fråga om sjöfarts-säkerheten och kontrollen därå m. m. Bland de ganska genomgripande nyheterna i detta lagförslag tillåter jag mig här särskilt framhålla vissa tillägg till 6 § avsedda att bilda de fyra första momenten, ävensom det utvidgade innehållet av 26, 32, 45 och 70 §§. Nu åsyftade bestämmelser i lagförslaget lyda sålunda:

6 §.

I mom. Fartyg skall, när det till sjöfart nyttjas, vara i sjövärdigt skick, behörigen utrustat samt försett med nödiga anordningar till de ombordvarandes skydd mot olycksfall och ohälsa.

Vid arbetes utförande skola fartygs inrättningar och redskap erbjuda tillräcklig säkerhet till förekommande av olycksfall och ohälsa.

Bostäder ombord å fartyg skola vara tillräckliga och lämpliga.

Då fartyg till sjöfart nyttjas, skall det vara bemannat på ett betryggande sätt; och må i intet fall för resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste uppdelas på skift, fartyget hava mindre däcksbesättning än som jämte befälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten å däck, medan fartyget är i gång, ej heller, om det är maskindrivet, mindre maskinbesättning än som jämte befälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång.

För resa skall fartyg vara så lastat eller barlastat, att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras. Till utvisande av fartygs minsta tillåtna fribord skall visst lastmärke finnas anbragt å fartyg, som nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande i fart till eller från andra orter utom riket, än de vid Östersjön belägna samt orter i Danmark och Norge på denna sidan om Skagen och Lindesnäs. Vad

nu sagts om anbringande av visst lastmärke, skall ej gälla i fråga om utländska fartyg, med mindre Konungen det förordnar.

Närmare föreskrifter om vad i förenämnda avseenden skall iakttagas, så ock särskilda bestämmelser rörande passagerar- och utvandrarfartyg, utfärdas av Konungen. I vilken mån dylika föreskrifter och bestämmelser må hava tillämpning å utländska fartyg, ankommer på Konungen att bestämma.

2 mom. Fartyg är i de avseenden, varom sägs i 1 mom., underkastat tillsyn av särskilda tillsynsmyndigheter i enlighet med vad Konungen förordnar.

3 mom. Förefinnes i avseende, varom sägs i 1 mom., fel eller brist av sådan beskaffenhet, att nyttjande av fartyget eller av dess inrättningar eller redskap är förenat med uppenbar fara för fartyg eller gods eller för ombordvarandes liv eller hälsa, äger vederbörande tillsynsmyndighet i erforderlig utsträckning förbjuda nyttjandet, intill dess missförhållandet blivit undanröjt.

4 mom. Där myndighet, som utfärdat förbud, varom i 3 mom. förmäles, finnes hava saknat tillräcklig anledning till förbudets utfärdande, vare kronan skyldig ersätta den kostnad, skada och förlust, som genom förbudet vållats redare eller annan. Talan om sådan ersättning skall genom stämning anhängiggöras inom två år från den dag, då förbudet meddelades, eller vare talan mot kronan förfallen. Vad kronan nödgats utgiva, söke kronan åter av den felande i mån av befogenhet.

26 §.

Befälhavaren skall, innan resa anträdes, tillse, att fartyget är i samtliga de avseenden, som i 6 § 1 mom. omförmälas, i behörigt skick för resan.

Därvid skall han särskilt tillse, att fartyget är tillräckligen försett med proviant, vatten och läkemedel samt, där fartyget är maskindrivet, med bränsle eller vad eljest till maskinkraftens frambringande erfordras och med övriga för maskinens drift nödiga ämnen, ävensom att nödiga signalapparater, bärgnings- och eldsläckningsredskap, sjökort, seglingsbeskrivningar, fyrlistor, nautiska tabellverk samt nautiska publikationer och instrument finnas ombord.

Befälhavaren åligger jämväl att tillse: att ej större last intages, än fartyget kan bekvämligen bära och rymma; att fartyget är vederbörligen försett med lastmärke, där sådant är föreskrivet, och att fartyget i intet fall lastas djupare än som angives genom det lastmärke, som må vara tillämpligt; att gods, som inlastas, behörigen stuvats; att fartyget är försett med allt vad till lastens betryggande erfordras, såsom garnering, stöttor, underlag, skott och surringar, samt att skeppsluckorna behörigen tillslutas och skalkas. Kan däckslast lämpligen föras, skall den vara försedd med nödiga stöttor och, där så erfordras, med mantåta vandringsrelingar. Den må icke belamra båtar eller andra bärgningsredskap, styrledning, nedgångskappar, vattenportar, förhållingsvinschar eller ankarspel eller vara så anbragt, att den väsentligen försvårar fartygets manövrering. Den må icke vara större än att fartyget vid avgång från hamn ligger utan slagsida, orsakad av däckslastens övervikt, och icke heller skäligen kan antagas bliva rankt under resan.

Har fartyget barlast, skall befälhavaren tillse, det barlasten är lämplig och tillräcklig samt så anbragt, att den icke må förskjuta sig under resan.

Befälhavaren skall ock tillse: att fartyget i lastrum och där det eljest må vara behöfligt tätas så, att last eller barlast icke kan oklara befintliga länsanordningar; att, där fartyget för last av spannmål eller annan last, som har benägenhet

att förskjuta sig, det förses med säkra skott eller andra anordningar till förekommande av lastens förskjutning; samt att, om fartyget för last, som i annat avseende kan medföra fara för fartyg eller gods eller för ombordvarandes liv eller hälsa, behövliga försiktighetsåtgärder vidtagas.

Vid utövningen av den tillsyn, som ovan sägs, skall befälhavaren iakttaga de närmare föreskrifter, vilka med stöd av 6 § 1 mom. må vara meddelade.

32 §.

Befälhavaren skall jämväl under resa göra vad i hans makt står för att hålla fartyget i sjövärdigt skick.

Honom äligge att tillse: att vaktmanskap finnes å däck; att, när fartyget icke ligger förtojt i hamn eller eljest å säker ankarplats, sjöväkt hålles; att behörig utkik hålles; att icke såsom utkiksman eller såsom rorsman nyttjas den, som saknar normalt färgsinne; att behörigt vaktbefäl ständigt för kommandot ombord; att båtar och andra bärgningsredskap, eldsläckningsanordningar, lod och lodapparater äro klara till omedelbart bruk; att nödiga ortbestämningar och deviationsbestämningar företagas; samt att lodning verkställes, då sådan av förhållandena påkallas, särskilt i tjocka.

45 §.

1 mom. Befälhavaren skall tillse, att besättningen erhåller god och tillräcklig kost i enlighet med den för besättningar å svenska handelsfartyg fastställda spisordning. Finner befälhavaren under resa nödvändigt att nedsätta kosten, äge han rätt därtill; dock skall besättningen därför undfå skälig ersättning, vilken i händelse av tvist bestämmes av skiljemän. Befälhavaren äge jämväl att med avseende på klimat och hälsoförhållanden föreskriva lämplig omväxling i kosten. Dock må besättningens rätt därigenom icke inskränkas.

Äger utvikt av proviant rum, må befälhavaren ej förvägra besättningen att kontrollera utvikten.

Befälhavaren må icke övertaga besättningens kosthåll på entreprenad.

2 mom. Befälhavaren skall tillse, att de bostäder ombord å fartyget, vilka äro avsedda för därå anställda personer, hållas i behörigt skick.

70 §.

Såsom sjöman må ej här i riket anställas annan än den, som, enligt vad genom intyg från legitimerad läkare utvisas, icke är behäftad med sådant fel på hörsel eller synförmåga eller eljest sjukdom, lyte eller skada, som gör honom oduglig att sköta den tjänst, anställningen avser, eller med smittosam venerisk sjukdom eller med annan sjukdom, som medför fara för den övriga besättningen.

Minderårig under fjorton år må ej i skeppstjänst anställas, ej heller må i eldartzjänst användas den, som icke uppnått sexton års ålder.

Jämlikt Kungl. Maj:ts beslut är lagrådets utlåtande över ifrågasvarande lagförslag inhämtat för det ändamål § 87 regeringsformen förmäler. Enligt vad jag erfarit, föreligger grundad anledning till antagandet att lagrådet, till vilket handlingarna i frågan överlämnades den 26 mars 1913, inkommer till Kungl. Maj:t med det sålunda äskade

yttrandet under senare hälften av april 1913. Lagförslaget, vars snara prövning av statsmakterna är mycket trängande, kan således föreläggas den nu samlade Riksdagen, men först så sent, att det är högeligen angeläget att för tids vinnande Riksdagen beredes tillfälle att dessförinnan något sysselsätta sig med spörsmålen om de för den tilltänkta inspektionen erforderliga anslag. I anslutning härtill beder jag få nu upptaga frågan om avlåtande omedelbart av nådig proposition till Riksdagen om beviljande av de medel, som, under förutsättning att den svenska lagstiftningen om sjöfartssäkerheten utvidgas i den riktning lagförslaget angiver, bliva under tiden till 1914 års slut erforderliga för den därav föranledda statsinspektionen.

Motiveringen för det anslagsäskande, varom nu sålunda är fråga, torde i detta sakens läge böra i någon mån upptaga även de grunder som åberopas till stöd såväl för att överhuvud taget en utvidgad sjösäkerhetslagstiftning bör för Sveriges del komma till stånd som ock beträffande omfattningen av en sådan utvidgning.

Inledande anmärkningar.

I den storartade utveckling, som under senare tid ägt rum inom de olika ländernas sjöfart, har såsom ett icke oväsentligt led ingått en allt starkare strävan att på bästa möjliga sätt tillgodose säkerheten till sjöss. De hastiga framsteg, som fartygstekniken uppvisat och som möjliggjort både en långt snabbare persontrafik och ett mera omfattande varuutbyte än tillförne, hava motsvarats av skärpta krav på säkerheten ombord å fartyg så mycket mera, som berörda utveckling fört med sig åtskilliga ökade faror med hänsyn till sjöfartens bedrivande. Redan den uppnådda större hastigheten hos nutidens fartyg innebär en ökad fara för eget och mötande fartyg. Vidare kräver å de moderna fartygen skötseln såväl av det för fartygets framdrivande använda maskineriet som av arbetsmaskinerna för lastning och lossning avsevärd fackkunskap och betydande omsorg till förekommande av skada och olycka.

Och slutligen medför givetvis det ombordtagande av mångfaldigt större mängd passagerare och olika slag av varor, som numera möjliggöres, nödvändigheten att med avseende å fartygen vidtaga tidigare icke påkallade åtgärder till lastens säkerhet och de ombordvarandes skydd mot olycksfall och ohälsa.

Jämsides med den utveckling, som pågått för stegring av fartygs lastningsförmåga och snabbhet, hava därför nya medel måst utfinnas till tryggande av säkerheten ombord å fartyg. Ett oavlåtet arbete har inom fartygstekniken i detta syfte utförts såväl beträffande själva fartygets och dess maskiners byggnad, konstruktion och utrustning med lämpliga

bärgningsredskap och i övrigt som rörande de lämpligaste metoderna för fartygs lastning samt passagerarutrymmets beräkning och anordnande. Härvid har i mångt och mycket det enskilda sjöfartsintresset, jämväl utan lagstiftningens medverkan, bragt till utförande vad som ur allmänna säkerhetshänsyn varit erforderligt. Redarens och hans försäkringsgivares intresse att vidmakthålla en dyrbar fartygsmateriel har i viss mån samverkat med de ombordvarandes och lastägarans självförstådda krav på största möjliga trygghet mot sjöresans risker. På enskild väg har sålunda, genom inrättandet av de internationella så kallade klassificeringssällskapen, ett vitt utgrenat kontrollsystem uppkommit, varigenom tillsyn hålles däröver, att fartyg till trafiksäkerhetens befrämjande byggas och underhållas efter vissa, bestämda regler, vilkas tillämpning på ett stort antal fartyg säkerligen inverkat fördelaktigt till höjandet av det allmänna tillståndet i fråga om fartygs säkerhet överhuvud.

Emellertid har icke härigenom lagstiftningens ingripande gjorts överflödigt. Tvärtom har det i de flesta länder ansetts nödigt att även från statens sida noggrant reglera de villkor beträffande fartygs säkerhet, varunder sjöfart må bedrivas. Den allmänna, med straff för uraktlåtenhet förbundna skyldighet, som av ålder förefunnits åtminstone för fartygs befälhavare att vaka över säkerheten, har på senare tid närmare bestämts genom ofta nog synnerligen detaljerade föreskrifter. Åtskilliga vägande skäl hava föranlett härtill. Faran för att det naturliga intresse, som de i sjöfarten intresserade och speciellt fartygs redare och befälhavare äga av att fartyg med vad därtill hörer hålles i tillfredsställande skick, må kunna i några fall alltför starkt uppvägas av faktorer, verk samma i motsatt riktning, särskilt av det enskilda vinstbegäret, kunde anses tillräckligt motivera lagstiftningens ingripande härvidlag. Men ett lika avgörande skäl för lagstiftningens närmare reglering av hithörande förhållanden har tvivelsutan varit den omständigheten, att allteftersom fartygsteknikens utveckling vidgat det till sjöfartssäkerheten hörande område, som måste underkastas tillsyn, allt flere ämnen till följd därav undandragit sig befälhavarens kompetens att, utan ledning av noggranna föreskrifter, på ett tillfyllestgörande sätt bestämma och övervaka. Äro bestämda fordringar i lag eller författning uppställda rörande vad till sjöfartssäkerhetens befrämjande skall iakttagas, erhåller befälhavaren därjämte i sådana bestämmelser ett gott stöd vid utövandet av sin tillsyns plikt mot redare, lastägare och andra, vilka må vilja tillgodose sina ekonomiska intressen på säkerhetens bekostnad. Slutligen erbjuda bestämda regler fördelen av säker ledning såväl för beivrandet av begångna förseelser som för ett likformigt och verksamt utövande av den stats-

kontroll, som överallt där mera detaljerade bestämmelser utfärdats rörande säkerheten ombord å fartyg finnes införd för övervakandet av deras efterlevnad.

Beträffande fartyg, som redan äro underkastade de inom ovan nämnda klassificeringsanstalter numera gällande regler, äga väl lagstiftningens fordringar på fartygs beskaffenhet faktiskt ringa betydelse i de delar, där den så kallade klassens bestämmelser gälla. Men för icke klassade fartyg, bland vilka just finnas de äldsta och sämsta, liksom för klassade fartyg i de viktiga avseenden beträffande fartygs inredning, utrustning, bemanning och lastning, som icke äro föremål för klassificeringsanstalternas föreskrifter, hava närmare författningsbestämmelser visat sig kunna anordnas så, att säkerheten härigenom väsentligen främjats utan att sjöfartens utövning inom behöriga gränser i avsevärd mån hämmats.

*Den utländska
sjöfartssäker-
hetslagstift-
ningens till-
lämpning.*

I viss mån måste emellertid bestämda fordringar med avseende å fartygs säkerhet jämte statens tillsyn över deras fullgörande medföra ökade förpliktelser för redaren, vilka i sin ordning kunna vara förenade med åtminstone tillfälliga olägenheter, även om dessa i längden uppvägas av minskad risk för sjöolycka och därigenom orsakad ekonomisk förlust. Nämnda förhållande har utgjort en av orsakerna till, att man i åtskilliga av de länder, där mera ingripande föreskrifter i berörda hänseende utfärdats, givit dessa tillämplighet jämväl på främmande länders fartyg i hemlandets hamnar, i syfte att såmedelst omöjliggöra för de främmande fartygen att genom t. ex. djupare lastning än vad för de egna fartygen är tillåtet bereda sig fördelar på fraktmarknaden. Skälet för en dylik tillämpning har dock bortfallit i samma mån, som inom olika länder tillkommit en säkerhetslagstiftning, vilken, om än icke överallt densamma, likväl i det stora hela funnits tillgodose fartygs säkerhet på ett tillfredsställande sätt och efter ungefär likartade grunder. På detta sätt har under senare tid, med hänsyn särskilt till angelägenheten att vidmakthålla obehindrad samfärdsel med främmande hamnar, lagstiftningen rörande fartygs säkerhet i olika länder väsentligen kommit att bestämmas av internationella hänsyn. Och då framför andra ett inom sjöfartens område så dominerande land som Storbrittanien och Irland i viktiga hänseenden uppställt samma fordringar på främmande fartyg i brittiska hamnar som på landets egna fartyg, har följden härav varit den, att den moderna lagstiftningen på detta område, även om grundad på skilda rättssystem, haft till ögonmärke att med avseende å säkerheten vinna med de engelska likvärdiga bestämmelser.

Vad som i främsta rummet påskyndat denna utveckling är otvivelaktigt en den 21 december 1906 antagen engelsk lag. Redan därför tillämpades de engelska sjösäkerhetsreglerna å utländska fartyg, vid deras *ankomst* till brittisk hamn beträffande arten och stuvningen av medförd däckslast av trävaror vintertid samt vid deras *utgående* från brittisk hamn särskilt i fråga om fartygets djuplastning. Genom 1906 års lag dels utsträcktes fordringarna på utländska fartygs säkerhet till att gälla jämväl den allmänna beskaffenheten av fartygs skrov, maskineri och utrustning och dels gjordes åtskilliga föreskrifter i den engelska lagen direkt tillämpliga på främmande fartyg med den påföljd, att, därest icke erkännande givits åt lagstiftningen i det främmande fartygets hemland såsom med engelsk säkerhetslagstiftning likvärdig, avvikelse från de engelska föreskrifterna i sådana hänseenden medförde kvarhållande av fartyget ävensom höga bötesstraff. Direkt tillämpliga å främmande fartyg hava sålunda blivit bestämmelserna om livbärningsredskap å fartyg i allmänhet, de speciella föreskrifterna rörande passagerarfartyg, om förande av spannmålslaster ävensom reglerna för bestämmande av fartygs djuplastning (lastlinje), vilka sistnämnda till och med kunna föranleda till att brittiskt lastmärke tvångsvis åsättes främmande fartyg.

Efter antagandet av denna lag, som i olika avseenden trätt i kraft på skilda tider — den 1 juni och den 1 oktober 1907 samt, i fråga om livbärningsredskap och lastlinje, den 1 oktober 1909 — har i rask följd inom de flesta europeiska länder kommit till stånd en lagstiftning, som avsett att erbjuda garantier för säkerheten, motsvarande de i engelsk lag stadgade. Härvid har särskilt Frankrike infört tillämpning av sin säkerhetslagstiftning på främmande fartyg i ungefär samma utsträckning som den engelska. Våra grannländer Danmark och Norge, vilkas sjölagstiftning ju i övrigt vilar på samma grunder som den svenska, hava jämväl inrättat sig efter det internationella läget på förevarande område, ehuru de icke i speciella avseenden gjort sin nya lagstiftning direkt tillämplig på andra nationers fartyg. Detta har ej heller hittills varit fallet med Tyskland, vars lagstiftning i detta hänseende utvecklats sig mera oberoende av de engelska reglerna, men icke därför kan sägas vara mindre effektiv. Däremot synas de lagstiftningsåtgärder, till vilka initiativ tagits inom de övriga Östersjöländerna, Ryssland och Finland, tyda på avsikten att göra den nya speciallagstiftningen tillämplig jämväl på utländska fartyg i dessa länders hamnar.

Den svenska
sjöfartssäker-
hetslagstift-
ningen.

Historik.

1864 års sjö-
lag.

De författningsbestämmelser, som haft till ändamål att trygga säkerheten å fartyg med hänsyn särskilt till ombordvarande personers liv och hälsa, hava för vårt eget lands vidkommande hittills icke varit särdeles omfattande eller ingående. Allenast i fråga om passagerarfartyg har, såsom av det följande framgår, intresset att genom författningsbestämmelser skydda människoliv förmått i någon starkare grad tränga sig fram. Den sjösäkerhetslagstiftning för fartyg i allmänhet, som kom till synes i 1864 års sjölag, hade företrädesvis till syfte att skydda lastägarnes intressen och hade blott sekundärt till ögonmärke att tillgodose de ombordvarandes säkerhet. Den i andra länder, huvudsakligen England, på 1870-talet uppkomna kraftiga strävan att förekomma och begränsa omfånget av olyckor till sjös föranledde dock, att frågan härom även för vårt land blev aktuell. Sakens invecklade och omfattande beskaffenhet samt dess djupt ingripande betydelse för rederinäringen hava emellertid hos oss fördröjt en slutgiltig lösning, och utvecklingen har hittills långsamt fortskridit allenast på de partiella reformernas väg.

1877 års
kommitté.

Det första steget mot en sjöfartssäkerhetslagstiftning, vid vilket säkerheten för människoliv var det bestämmande motivet, togs genom att Kungl. Maj:t den 24 maj 1877 tillsatte en kommitté med uppdrag att utarbeta förslag till de ändringar och tillägg i sjölagen, vilka kunde anses tjänliga att i möjligaste mån förekomma och inskränka olyckor till sjöss. Kommitténs den 14 december 1878 avgivna betänkande berör särskilt *dels* av enskilda och vissa sammanslutningar med förebild från England framförda förslag om införandet av obligatorisk lastlinje och om periodiska besiktningar av fartyg i allmänhet, *dels* den engelska lagens bestämmelser om förande av trälast å däck vintertid samt om fartygs kvarhållande på grund av överlastning och olämplig lastning, vilka bestämmelser — såsom förut blivit antytt — ägde tillämpning jämväl å andra än brittiska fartyg, *dels* ock de å främmande fartyg då ännu icke tillämpliga engelska föreskrifterna till förhindrande av spannmåls-lasters förskjutning. Beträffande de föreslagna bestämmelserna om fartygs lastning ansåg 1877 års kommitté, att dessa icke voro lämpliga och ej heller med hänsyn endast till deras förefintlighet i engelsk lag borde föranleda till likartad lagstiftning i Sverige, så mycket mindre som det ej tillkomme Storbritannien att genom lagbestämmelser inverka på ett annat lands bestämmanderätt över dess egna fartyg. Enligt 1877 års kommittés mening vore för övrigt stadgandena i fråga, i den mån de avsåge främmande fartyg, stridande mot mellanfolkliga rättsregler och skulle därför icke kunna upprätthållas. Vad åter angick de

från den s. k. Plimsollska rörelsen i England upptagna förslagen om lastlinje och allmän fartygsbesiktning avvisades dessa av 1877 års kommitté huvudsakligen på samma skäl, som framförts i ett kort förut avgivet betänkande av en stor brittisk sjöfartssäkerhetskommitté.

Liksom 1877 års svenska kommitté följde den nyssnämnda brittiska kommittén i dess kritik, så upptog den även i mångt och mycket dess positiva förslag. Den principiella fråga, som allt sedan framträtt vid varje lagstiftning i ämnet — frågan huruvida, till förekommande av sjöolyckor, den huvudsakliga vikten borde läggas på en förutgående, efter specialbestämmelser verksam tillsyn från statens sida eller på redares och befälhavares ansvar och en efterföljande undersökning för ansvars-skyldighetens utkrävande — var i såväl den brittiska som den svenska kommittén föremål för övervägande och besvarades av båda i enlighet med det senare alternativet. Ett noggrant bestämt, strängt ansvar för fartygs befälhavare och ett effektivt undersökningsförfarande fann sålunda 1877 års kommitté vara de bästa garantierna för säkerheten till sjös. Men för att vinna med förslaget härom avsett resultat föreslog kommittén tillika, att den högsta kontrollen över undersökningarna skulle ligga hos en »sjöfartsöverstyrelse», därvid kommittén tänkte sig kommerskollegium förstärkt med i nautiskt-merkantilt hänseende teoretiskt och praktiskt bildade ledamöter, varjämte en särskild åklagar-myndighet för sjöfartsmål borde inrättas för övervakandet av givna bestämmelsers efterlevnad.

Det betänkande 1877 års kommitté avgav ledde icke till någon fristående lagstiftningsåtgärd. Kommitténs positiva förslag till ändringar i sjölagen upptogos till prövning i samband med det omfattande lagstiftningsarbete för införandet av nya likartade sjölagar inom de skandinaviska länderna, varom vid ifrågavarande tidpunkt allt starkare önskingar börjat uttalas.

Den 8 september 1882 tillsattes den svenska kommitté, som i förbindelse med en norsk och en dansk kommitté hade att granska sjölagen i dess helhet och som den 22 februari 1887 avlämnade det betänkande, vilket ligger till grund för nu gällande svenska sjölag. Häri upptogos och gillades till väsentlig del de synpunkter, vilka 1877 års kommitté ansett böra vara grundläggande för en svensk sjöfartssäkerhetslagstiftning. Lastlinje ingick ej bland dessa förslag, ej heller införandet av en officiell besiktning, såvitt anginge andra fartyg än passagerarångfartyg. Specialbestämmelser om fartygs beskaffenhet och lastning föreslogos ej heller utöver vad 1877 års kommitté i detta ämne

1882 års
kommitté.

yrkat, utom så tillvida, att de nuvarande bestämmelserna i 26 § sjölagen om förändret av däckslast och barlast ingingo i sjölagskommitténs förslag.

1891 års
sjölag.

Först genom sjölagen den 12 juni 1891 ledde de av 1877 och 1882 års kommittéer väckta förslagen till en lagstiftning, som, ehuru från båda i vissa delar avvikande, vilar på de nämnda kommittéförslagens huvudgrunder i fråga om de bestämmelser, vilka gälla säkerheten till sjöss. Den lösning av sjösäkerhetsproblemet, som vanns genom antagandet av 1891 års sjölag, avsåg alltså icke att bringa till stånd en förutgående, med ledning av vissa på förhand fastslagna specialbestämmelser verkande tillsyn från statens sida, utan byggdes konsekvent huvudsakligen på principen om fartygsbefälhavarens ansvar. Den av förenämnda kommittéer hävdade uppfattningen gjorde sig således även slutligt gällande, nämligen att stadgandet av en rättslig ansvars skyldighet för befälhavaren (eventuellt redaren) i förening med ett efter timad sjöolycka följande verksamt undersökningsförfarande för detta ansvars eventuella utkrävande utgjorde den bästa garantien för åstadkommande av en nöjaktig sjösäkerhet. Då med tillämpning av denna grundsats skyldigheten att hålla fartyget i sjövärdigt skick samt att i övrigt svara för sjösäkerheten sålunda lades å befälhavaren, förklaras härav, att ingen officiell tillsyn å fartyg kom till stånd. Statens uppgift koncentrerades i stället huvudsakligen på att åvägabringa bestämmelser och åstadkomma anordningar för att dels efter timad sjöolycka genom sjöförklaring eller undersökning tillförlitligen få orsakerna till olyckan konstaterade dels repressivt utkräva det ansvar, vartill innebörden av en verkställd sjöförklaring eller undersökning borde föranleda. En naturlig följd härav har ock blivit, att de organisatoriska anordningar, som staten hittills vidtagit i den allmänna sjösäkerhetens intresse, erhållit ganska oansenliga dimensioner. De funktioner, som påkallats för utkrävande av det åsyftade befälhavareansvaret, hava länge fullgjorts av kommerskollegium, utan att härför särskilt kvalificerad eller speciellt avsedd personal varit ställd till kollegii förfogande. Då emellertid behovet av speciell sakkunskap för fullgörande av detta slags åligganden efter hand gjorde sig alltmera gällande, föranledde detta slutligen till att från och med år 1906 ett sjötekniskt biträde är hos kollegium anställt. Enligt gällande instruktion av den 15 december 1905 åligger det biträdet bland annat: att efter granskning av varje inkommande sjöförklaring avgiva yttrande däröver i vissa hänseenden, däribland rörande eventuellt åtal; att övervaka det vederbörliga undersökningar angående sjöolyckor komma till stånd; samt att i övrigt tillhandagå kollegium med utredning rörande eljest förekommande sjötekniska frågor.

Sjötekniskt
biträde hos
kommers-
kollegium.

1891 års sjölag utgör, i stort sett, för närvarande slutpunkten av sjölagstiftningens utveckling här i landet jämväl i fråga om fartygs säkerhet. Men icke minst inom berörda område hava framställningar och förslag även därefter gjorts i syfte att erhålla nya eller ändrade bestämmelser. Tre särskilda kommissioner hava, ehuru deras uppdrag icke direkt omfattat ifrågasvarande ämne, haft anledning att från olika synpunkter beröra hithörande frågor. Men därförutom hava åtskilliga motioner väckts inom Riksdagen, vilka föranlett överläggning och slutligen avlåtande av skrivelse till Kungl. Maj:t om utredning i ämnet.

Den handels- och sjöfartskommitté, som år 1898 av Kungl. Maj:t tillsattes för avgivande av utlåtande och förslag angående de åtgärder, som kunde vidtagas till beredande av lättnader för och höjande av den svenska sjöfartsnäringen samt till främjande av Sveriges direkta utrikes handel, upptog i sitt betänkande av år 1900 till prövning de krav på förbättrad kontroll å fartygs sjövärdighet, vilka från skilda håll framställts. Kommittén uttalade därvid, bland annat, såsom sin mening, att i ämnet anförda missförhållanden snarare berodde av sättet för gällande lagstiftnings tillämpning och övervakande än av ofullständighet eller brist i själva lagstiftningen. Mot en allmän officiell fartygsinspektion anmärktes, att en preventiv statskontroll över fartygs sjövärdighet icke vore av omständigheterna fullt betingad, och att en sådan skulle verka till försvagande av befälhavarens ansvarskänsla. Med hänvisning ytterligare till svenska fartygs goda anseende i den allmänna fraktmarknaden ävensom till den omständigheten, att de flesta i allmän fraktfart engagerade fartyg tillhörde något av de stora klassificeringssällskapen, fann kommittén sig icke böra göra någon hemställan om anordnande av statskontroll i ifrågasvarande hänseende. Jämte frågan om statskontroll behandlade kommittén särskilt spörsmålet om införandet av lastlinje, som kommittén på det bestämdaste avstyrkte, även härvid av det huvudskäl, att befälhavarens ansvarskänsla skulle slappas genom tvånget att underkasta sig vissa regler för lastningen, varjämte kommittén ansåg, att erfarenheten ej lämnat tillräckligt stöd för behovet av en dylik tvångslagstiftning.

De två övriga, här ovan åsyftade kommissionerna hava ur mera speciella synpunkter ägt att beröra lagstiftningen beträffande fartygs säkerhet. Den av Kungl. Maj:t år 1900 tillsatta kommittén för utredning angående förbättrat pensioneringssätt för sjömän har, utan att på detta område framkomma med bestämda förslag, fäst uppmärksamheten på sambandet mellan dylik pensionering samt behovet av bestämda föreskrifter till förekommande av olycksfall ombord å fartyg. De på Kungl.

Senare utredningar rörande sjöfartssäkerheten.

1898 Års handels- och sjöfartskommitté.

Maj:ts uppdrag av chefen för civildepartementet år 1896 utsedda sakkunniga för revision av förordningen angående passagerarångfartyg hava i sitt den 15 mars 1900 avgivna betänkande lämnat ett yttrande, som i visst avseende angår bestämmelserna om fartyg i allmänhet och ej blott de å passagerarångfartygen tillämpliga. Som den viktigaste förutsättningen för en systematisk och likformig tillämpning av gällande föreskrifter framhöllo kommitterade, att någon myndighet inrättades med uppgift att följa med teknikens utveckling på ifrågavarande område och med befogenhet att i överensstämmelse med samma utvecklings fordringar meddela vederbörande inspektörer och genom dem de, enligt kommitterades förslag, under inspektörernas förmenskap ställda besiktningsmännen tidsenliga instruktioner. Blev en sådan central myndighet inrättad, skulle därigenom ock helt säkert besiktningsinstitutionen lättare än eljest kunna utvecklas att omfatta ej blott, såsom nu, passagerarångfartygen, utan även andra fartyg, något som kommitterade i allt fall ansågo icke längre kunna undanskjutas.

Riksdags-
motioner
1899—1906.

Emellertid hade från sjöfartsintresserade, sammanslutningar och enskilda, framkommit allt flera yrkanden på en reformerad lagstiftning rörande säkerheten på alla fartyg, ej blott på passagerarångfartygen. Dessa krav fingo sitt uttryck genom upprepade motioner vid flera riksdagar från och med år 1899 till och med år 1904, därvid skilda framställningar inom Andra kammaren väcktes av herrar A. Johansson i Möllstorp, J. A. Kinnman, E. Smith och S. A. K. Natt och Dag med flera om införande av en säkerhetslagstiftning för sjöfarten, vilken, i likhet med motsvarande lagstiftning i de flesta andra länder, reglerade villkoren för sjöfartens bedrivande genom närmare bestämmelser samt medförde tillsyn över dessa föreskrifters efterlevnad genom särskilda statsorgan. Bland de lagstiftningsåtgärder, som förordades, voro företrädesvis bestämda regler om antalet och beskaffenheten av livbärningsredskap å fartyg i allmänhet, lastlinje ävensom däckslastbestämmelser för trälastade fartyg. Sedan Andra kammaren uttalat sig upprepade gånger för en utredning i det av motionärerna angivna syftet, biträdde vid 1904 års Riksdag jämväl Första kammaren den hemställan, som lagutskottet nu gjorde till Riksdagen, gående ut på utredning och förslag i ärendet. Den skrivelse, som Riksdagen i anslutning härtill avlät till Kungl. Maj:t, upptog de skäl och yrkanden lagutskottet i olika hänseenden anført. Sålunda hade däri bland annat fastslagits, att skärpt kontroll erfordrades till förekommande av, att fartyg och besättning utsattes för fara genom bristande försiktighet vid fartygs nedlastning. Särskilt förändret av däckslast ansågs böra genom speciella bestämmelser

regleras, varemot lagutskottet icke funnit tillgänglig utredning giva anledning att förorda införandet av lastlinje, d. v. s. på förhand fastställda regler, efter vilka fartygets nedlastning i det speciella fallet bestämmes. Bland de förhållanden, vilka dessutom särskilt framhöllos såsom tarvande närmare reglering, voro: antalet och beskaffenheten av bärgningsredskapen å fartyg i allmänhet, tillsynen över ångpannor och ångrör samt ordnad kontroll över fartygs signallanteror. Jämte närmare bestämmelser angående själva fartygets och utrustningens säkerhet samt föreskrifter i syfte att förekomma för djup nedlastning och olämplig stuvning av däckslast av trä påyrkade Riksdagen jämväl, i anslutning till lagutskottets av väckta motioner föranledda hemstallan, större effektivitet i anordnandet av undersökning rörande inträffad sjöolycka och förhindrandet av kondemnerade fartygs användning i fraktfart. De olika önskemålen sammanfattades i en begäran om utredning och förslag, vilka lagbestämmelser, utöver de gällande, kunde vara erforderliga och lämpliga att åstadkomma en betryggande kontroll å fartygs sjövärdighet.

Särskilt vid 1906 års riksdag upptogs ånyo yrkandet om ett förbättrat undersökningsförfarande efter inträffad sjöolycka, men föranledde förslaget ingen särskild åtgärd från Riksdagens sida, då berörda fråga ansågs vara genom 1904 års riksdagskrivelse hänskjuten till Kungl. Maj:ts prövning.

I detta samband må erinras därom, att förslag till lag, varigenom kontroll å ångpannor och ångrör i allmänhet skulle införas i likhet med vad redan är förhållandet beträffande passagerarångfartyg, av Kungl. Maj:t vid 1906 års riksdag framlagts, men icke vunnit Riksdagens bifall.

Frågan i hela dess vidd, sådan denna genom 1904 års riksdagskrivelse hänskjutits till Kungl. Maj:ts vidare åtgöranden, remitterades för yttrande till kommerskollegium. I utlåtande den 16 oktober 1906 tillstyrkte kollegium vissa lagstiftningsåtgärder till ökad trygghet för sjöfartssäkerheten samt förordade utredning om detaljföreskrifter särskilt rörande fartygs nedlastning och förande av däckslast, men avstyrkte på anförda skäl införandet av lastlinjebestämmelser för svenska fartyg utan samband med antagandet av dylika beträffande andra länders fartyg.

Emellertid har, vad särskilt angår passagerarångfartyg, en jämförelsevis ganska detaljerad och ingående säkerhetslagstiftning rätt tidigt kommit till stånd i vårt land. Genom kungl. förordningen angående vad i avseende å passagerarångfartygs byggnad, utrustning och begagnande iakttagas bör av den 12 februari 1864 stadgades, att passagerarångfartyg

Kommerskollegium
1906.

Säkerhetslagstiftning
ang. passagerarångfartyg.
1864 års förordning.

skall varje år, innan första resan därmed företages eller, därest resorna under vintern fortsättas, inom loppet av ett år undersökas och prövas av tre besiktningsmän, vilka förordnas av Kungl. Maj:ts vederbörande befallningshavande. Dessa besiktningsmän äro lokala funktionärer och äro icke anknutna vid eller beroende av det centrala sjöfartsorganet. Besiktninginstitutionen har sålunda utövat sin verksamhet utan att vara underkastad något gemensamt överinseende, till följd varav ock densamma kommit att i flere hänseenden sakna likformighet och enhetlighet.

1898 års
förordning.

Den 1 juli 1898 utfärdades såsom komplettering och med ändring av 1864 års författning särskild förordning angående de räddningsinrättningar och eldsläckningsredskap, vilka ångfartyg under resor med passagerare skola medföra. Tillämpningen av denna förordning ankommer närmast på nyss nämnda besiktningsmän vid de av dem årligen verkställda besiktingarne.

Inspektörer
för passagerar-
ångfartyg.

Då de årligen återkommande besiktingarna av passagerarångfartyg icke lämnade någon garanti för eller utgjorde kontroll å att fartygen under tiden mellan besiktingarne höllos i vederbörligt skick, bestämdes genom nådigt brev den 29 mars 1899, att för övervakandet av efterlevnaden av bestämmelserna i 1864 och 1898 års berörda förordningar skola finnas tre särskilda inspektörer, vilka det åligger en var inom det honom anvisade tjänstgöringsdistrikt att i fråga om berörda författningars tillämpning utöva tillsyn icke blott å de fartyg, som äro hemmahörande inom distriktet utan även å fartyg, som för tillfället befinna sig därstädes, samt, därest författningarnas föreskrifter befinnas icke bliva behörigen iakttagna, genast om förhållandet göra anmälan hos vederbörande polismyndighet för laga beivran. Dessa inspektörer för passagerarångfartyg förordnas av Kungl. Maj:t för ett år i sänder efter förslag av kommerskollegium. Inspektörerna stå under inseende av kommerskollegium. Detta inseende har till syfte att åvägabringa likformighet i inspektörernas verksamhet särskilt med avseende å författningsbestämmelsernas tillämpning. Nämnda syfte har man sökt nå huvudsakligen dels i sammanhang med granskningen av de årsberättelser, som inspektörerna äro skyldiga avgiva till kollegium, dels genom sammanträden med inspektörerna inför vederbörande byråchef i kollegium, dels genom att, i den mån det låter sig göra, eljest söka följa inspektörernas verksamhet.

1907 års
kungörelse.

Inspektörernas befogenhet har närmare utstakats och i ganska väsentlig mån utvidgats genom kungl. kungörelse av den 17 maj 1907; så kan inspektör förbjuda fartygs nyttjande såsom passagerarångfartyg. I viss mån hava även kommerskollegii funktioner härigenom ökats.

För betryggande av säkerheten å utvandrarfartyg äro dessutom åtskilliga bestämmelser meddelade i kungl. förordningen om vad med avseende å utvandrars fortskaffande till främmande världsdel iakttagas bör av den 4 juni 1884. Dessa bestämmelser hava dock icke haft någon större betydelse. Något svenskt utvandrarfartyg har på länge icke funnits.

Annan sjö-
säkerhets-
lagstiftning.

Då lösningen av frågan om införande av en allmän statskontroll å fartyg i hela dess utsträckning i vårt land blivit länge undanskjuten, men å andra sidan från större sjöfartsidkande länder, särskilt Storbrittanien, under de senare åren framkommit allt starkare krav på att underkasta våra fartyg tillämpning av den i dessa länder gällande säkerhetslagstiftning om ej vår egen gjordes därmed likvärdig, har detta medverkat till att vissa delar av mera trängande art måst utbrytas ur den allmänna sjösäkerhetsfrågan och att beträffande dem åstadkommits en provisorisk, partiell lösning. Sålunda har genom Kungl. förordning av den 13 juli 1909 utfärdats bestämmelser angående båtar och andra bärgningsredskap å fartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart. Denna förordning har avseende å fartyg allenast då det nyttjas i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och bortom linjen Esbjerg—Texel. Kommerskollegium äger ifråga om bärgningsredskapens slag, beskaffenhet och placering dels i allmänhet eller för vissa fall utfärda de närmare föreskrifter, som finnas erforderliga och överensstämma med grunderna i förordningen, dels ock i särskilda fall meddela godkännande. Såsom de i förordningen avsedda lokala inspektörer tjänstgöra omförmålde inspektörer för passagerarångfartyg. Rörande tillämpningen av förordningen har kommerskollegium den 11 augusti 1910 meddelat detaljerade anvisningar och råd.

Interimisti-
ska åtgärder:
1909 års för-
ordning an-
gående bärg-
ningsred-
skap.

Vidare har genom förordningen med provisoriska föreskrifter angående lastmärke å svenska fartyg i vissa fall av den 21 maj 1910 beretts tillfälle för svenska redare att få lastmärke åsatt sina fartyg i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel. För erhållande av sådant lastmärke må redare göra ansökning hos kommerskollegium. Kollegium äger meddela de föreskrifter som, utöver vad i förordningen med tillhörande fribordsbestämmelser och fribordstabeller stadgas, kunna erfordras för dess tillämpning.

1910 års för-
ordning an-
gående last-
linje.

Fullgörandet av den kontrollverksamhet och vidtagandet av de åtgärder i övrigt, som i sistnämnda bägge förordningar föreskrivas, har ock ålagts kollegium, hos vilket för ändamålet anställts ett skeppsbyggeritekniskt biträde med benämning inspektör för fartygs bärgnings-

redskap och fartygs lastlinje. De funktioner, som åligga denne tjänsteman för att bringa nyssnämnda lagstiftning till verkställighet, hava dock på grund av lagstiftningens begränsade räckvidd och andra förhållanden icke kommit att erhålla någon större omfattning.

1910 års förordning angående vissa certifikat.

Slutligen har genom förordningen med provisoriska föreskrifter angående certifikat för svenska fartyg i vissa fall av den 21 maj 1910 tillfälle beretts svensk redare eller befälhavare att beträffande svenskt fartyg i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel erhålla intyg av särskilda besiktningsmän om att vissa svenska föreskrifter äro iakttagna i avseende å antingen allenast båtar och andra bärgningsredskap eller ock därjämte signalapparater och lanternor, proviant samt läkemedel och förbandsartiklar. Kommerskollegium äger jämväl i avseende å denna förordning meddela de föreskrifter, som kunna erfordras för dess tillämpning.

Befälsförordning.

På vissa speciella områden hava därjämte sedan längre eller kortare tid tillbaka förefunnits författningsbestämmelser med ändamål att verka i sjösäkerhetens intresse. Såsom sådana äro i främsta rummet att anse gällande föreskrifter om befälet å svenska handelsfartyg och de därmed i samband stående bestämmelserna om navigationsskoleutbildningen.

1906 års förordning angående ombordläggning.

Vidare må erinras om förordningen angående åtgärder till undvikande av ombordläggning samt signaler för angivande av nöd å fartyg av den 26 oktober 1906, vilken författning innehåller dels allmänna bestämmelser av internationell natur dels särskilda bestämmelser för sjöfarten i svenskt inre farvatten.

1908 års förordning angående lanternor.

Genom förordningen om fartygslanternor av den 27 november 1908 hava i säkerhetssyfte meddelats vissa bestämmelser och villkor, som erfordras för att fartygslanternor skola kunna av nautisk-meteorologiska byrån och dess kontrollstationer godkännas.

Nödvändigheten redan ur säkerhetssynpunkt att bringa den ovedersägligen i ej ringa mån efterblivna svenska sjösäkerhetslagstiftningen till att bättre motsvara nutida fordringar torde numera på de flesta håll få anses erkänd, och denna nödvändighet har på senare tid blivit rent av trängande med hänsyn till de krav härutinnan som, enligt vad redan är anmärkt, framställts från vissa större sjöfartssidkande nationers sida, om ock å andra sidan befogenheten av sådana krav må ifrågasättas.

Med föranledande av nämnda förhållanden uppdrog Kungl. Maj:t den 21 december 1906 åt en kommitté att efter verkställd utredning avgiva förslag till bestämmelser angående kontroll å fartygs sjövärdighet

Sjöfarts-säkerhets-kommittén av år 1906.

ävensom beträffande andra därmed i samband stående ämnen, varvid jämväl borde tagas i övervägande frågan om ändrade föreskrifter angående passagerarångfartygs byggnad, utrustning och begagnande.

Med underdånig skrivelse av den 16 december 1910 avlämnade nämnda kommitté, sjöfartssäkerhetskommittén, sitt slutliga betänkande med förslag inom hela området för det ämne, som lämnats till dess utredning. Betänkandet innefattar, jämte motiv, huvudsakligen förslag: till ändringar i sjölagen; till förordning om vad i vissa avseenden skall iakttagas beträffande fartygs sjövärdighet, utrustning och lastning; samt till lag om tillsyn å fartyg. Sedan betänkandet för yttrande remitterats till kommerskollegium, hava från detta ämbetsverk inkommit, jämte ett stort antal yttranden från myndigheter, föreningar samt sjöfartsintresserade i övrigt, ett den 24 augusti 1912 avgivet vidlyftigt utlåtande över kommitténs förslag ävensom av kollegium utarbetade förslag till ändrad textavfattning i åtskilliga delar.

Sjöfartssäkerhetskommittén, som inom sig ägde representanter både för olika grenar av rederinäringen och för skilda fackområden inom sjömansyrket, har i viktiga delar av sitt betänkande blivit fullständigt enig, så väl beträffande motivering som förslag. Och i de avseenden, där enighet inom kommittén uppnåtts, hava väsentliga anmärkningar ej heller efteråt framställts, vare sig i kommerskollegii utlåtande eller i andra yttranden över förslagen, ehuru väl från åtskilliga sjöfartsintresserade givits uttryck åt en viss betänksamhet inför det förhållande, att den nya lagstiftningen funnits medföra nya pålagor och olägenheter för den svenska sjöfarten. Genom vad i ärendet förekommit har emellertid — framhåller chefen för justitiedepartementet i motiveringen till ovan nämnda, till lagrådet remitterade förslag till ändringar i sjölagen — konstaterats förefintligheten av det behov av ny lagstiftning i ämnet, som Riksdagen ansett böra utredas; och har därvid befunnits:

att nu gällande, allmänna bestämmelser till tryggande av säkerheten ombord å fartyg måste anses otillräckliga och böra ersättas med en lagstiftning, som närmare reglerar beskaffenheten av fartyg, förhållandena ombord och lastningen;

att förändrade förhållanden inom sjöfarten utgöra skäl för att, i samband med utfärdande av mera detaljerade bestämmelser om vad i fråga om fartygs säkerhet skall iakttagas, pålägga fartygs redare ett vidsträcktare och mera preciserat ansvar än för närvarande gäller vid begångna fel och försummelser från redarens sida;

att den nya lagstiftningen bör förstärka garantierna för en till-

fredsställande utredning efter inträffad sjöolycka och för det kriminella ansvarets effektiva utkrävande i sådana fall;

samt att, i samband med införandet av nya bestämmelser rörande passagerarångfartyg och tillsynen över dessa, jämväl andra fartyg böra underkastas en verksam statskontroll.

Inom samma ram — detaljbestämmelser under statskontroll — har ock den nyare lagstiftningen i ämnet inom andra länder utvecklats sig, varför de ifrågavarande förslagen i så måtto äro därefter anpassade.

Den föreliggande utredningen omfattar emellertid jämväl andra ämnen, än sådana som direkt kunna sägas angå säkerheten ombord å fartyg, om härmed företrädesvis avses säkerheten för människoliv mot sjöolycka. Den ovan berörda behandlingen av frågan inom Riksdagen, som i första hand föranlett utredningen, rörde sig visserligen åtminstone huvudsakligen på detta område. Men det uppdrag, som i anledning härav lämnades sjöfartssäkerhetskommittén, var avfattat i så allmänna ordalag, att, då omständigheterna syntes påkalla en utredning av åtskilliga andra spørsmål rörande förhållandena ombord å fartyg, kommittén fann sig oförhindrad att taga dessa i övervägande, så snart de funnits äga någon, om än blott indirekt inverkan på sjöfartssäkerheten. Kommittén har sålunda avgivit förslag, avseende att trygga de å fartyg ombordvarande, såväl passagerare som besättning, mot olycksfall och ohälsa i allmänhet, även där sjöolycka i egentlig mening icke ifrågakomme, och har därvid särskilt ägnat sin uppmärksamhet åt besättningens bostads- och arbetsförhållanden, vilka icke ännu äro i nämnvärd mån genom lagstiftning reglerade. Att denna uppfattning av utredningens föremål stått i överensstämmelse med vad jämväl Riksdagen sedermera ansett vara av förhållandena påkallat, visade behandlingen av en under år 1908 väckt motion om, bland annat, förändrade bestämmelser rörande skeppsfolkets bostadsförhållanden, vilken framställning, ehuru dess syfte behjärtades, icke föranledde någon Riksdagens åtgärd, enär frågan ansågs tillhöra sjöfartssäkerhetskommitténs pågående utredning.

Allmänna
grunder för
stats-
kontrollen.

Sin allmänna motivering för statskontroll å fartyg har sjöfartssäkerhetskommittén uttryckt sålunda:

Sjöfarts-
säkerhets-
kommittén.

Kommittén, som — — — ansett det vara av huvudsaklig vikt för sjöfartssäkerhetens betryggande att rätt bestämma redares och befälhavares ansvarsskyldighet samt att stärka kontrollen över det behöriga utkrävandet av sagda skyldighet, har i samband med sina förslag härom tillika funnit nödigt föreslå införandet av en efter enhetliga grunder verksam tillsyn från statens sida över fartyg i allmänhet.

Det har ovan framhållits, hurusom antagandet av mera detaljerade föreskrifter rörande säkerheten ombord å fartyg omedelbart sammanhänger med införandet av en kontrollmyndighet, som för ett likformigt utövande av sin verksamhet bör äga bestämda normer att följa, liksom det å andra sidan måste överlämnas till denna myndighet att själv i viss genom lag bestämd omfattning under tillämpningen komplettera eller begränsa räckvidden av givna bestämmelser. Samma omständigheter, vilka enligt vad tidigare anmärkts numera påkalla bestämda föreskrifter i stället för allmänna stadganden, framkalla jämväl behovet av en fortlöpande kontroll rörande vad till fartygs säkerhet hör. Befälhavarens osäkra ställning i tjänsten och hans beroende mången gång icke allenast av redarens direkta order utan av dennes på förhand träffade avtal med befraktare och stuvare gör stödet av en övervakande myndighets kontroll önskligt, även där en kompetent och omsorgsfull befälhavare bär det närmaste ansvaret för fartygets säkerhet. För övrigt kan det, beträffande större fartyg, möta svårighet även för en sådan befälhavare att jämte ledningen av fartygets ekonomiska angelägenheter och navigering övervaka alla detaljer i fartygets beskaffenhet, så hastigt som utvecklingen på det fartygstekniska området under senare tid fortgått. Vad åter de mindre fartygen beträffar, vilka ofta sakna befälhavare med mera omfattande utbildning, framträder på den grund så mycket starkare behovet av sakkunnig och opartisk kontroll. Av de korporationer och enskilda sjöfartsintresserade, vilka till kommittén härom avgivit yttrande, har ock det alldeles övervägande antalet tillstyrkt införandet av statskontroll å fartyg. Och då härtill kommer, att åtskilliga främmande länder, med vilka Sverige äger sjöfartsförbindelser, infört en omfattande statskontroll icke allenast beträffande egna fartyg, utan jämväl å andra länders fartyg, vilka trafikera deras hamnar, måste det även ur detta skäl framstå såsom ett önskemål att här i landet erhålla en kontroll, som i främmande länder anses likvärdig med den därstädes utövade. Härigenom bleve visserligen icke svenska fartyg i utrikes hamnar befriade från varje inspektion, men dels skulle där företagen inspektion, efter införandet av allmän fartygskontroll i Sverige, bliva mindre vittomfattande och hindrande för sjöfarten, och dels bleve det möjligt för svenska fartyg att i sådana fall, där intyg om undergången besiktning angående visst förhållande enligt främmande lag erfordras, från svensk myndighet erhålla dylikt intyg, genom vars företeende fartyget kunde undgå besiktning i främmande hamn. Då emellertid, såsom ofta anmärkts, icke minst fartygen i inskränkta fart äro i behov av tillsyn, har denna, liksom av kommittén föreslagna föreskrifter överhuvud, utsträckts att gälla *alla* fartyg i samtliga de avseenden, vilka beröra säkerheten och äro av den art, att de av den föreslagna kontrollmyndigheten, på sätt kommittén ansett denna böra inrättas, lämpligen kunna bliva föremål för bedömande.

Såsom ett allmänt uttalande anför kommerskollegium i dess ovan nämnda utlåtande över kommitténs betänkande, bland annat:

Kommerskollegium.

Sjöfartssäkerhetskommittén, som hade i uppdrag att — — — har framlagt förslag till en rätt vidlyftig lagstiftning i ämnet, utan att ens någon meningskiljaktighet inom kommittén givit sig tillkänna i den riktningen, att en dylik utvidgad lagstiftning skulle vara obehövlig eller olämplig. För sin del anser kolle-

gium en utvidgning av lagstiftningen å sjösäkerhetens område vara av trängande behov påkallad i många hänseenden samt finner de av kommittén avlämnade förslagen kunna i väsentliga delar läggas till grund för ordnandet av denna angelägenhet. I vissa avseenden, som beröra ämnen av endels större, endels mindre vikt, kan kollegium icke instämma med kommittén eller dess majoritet.

Kollegium anför längre fram i sitt utlåtande:

Med sitt förslag till lag om tillsyn å fartyg har sjöfartssäkerhetskommittén velat med våra svenska sjöfarts- och skeppsbyggerinärings samt andra därmed i samband stående näringar införliva en till sina verkningar oprövad, men i näringarna påtagligen djupt ingripande institution.

Kommitténs allmänna motivering för detta sitt betydelsefulla steg finner kollegium sig kunna i allt väsentligt biträda.

Om man utgår ifrån, såsom ock i det föregående blivit gjort, att särskild lagstiftning rörande fartygs säkerhet utöver den, som för närvarande finnes inrymd i sjölagens allmänna bestämmelser och i vissa specialförfattningar, är av behovet påkallad, framträder naturligen i motsvarande grad behovet av särskilda statsorgan för tillsynen därå, att författningarnas bestämmelser efterlevas. På ett annat, närstående område, där staten direkt tagit om hand angelägenheten att skydda till liv och lem de inom vissa näringar sysselsatte, nämligen yrkesinspektionen, har det ju ansetts nödigt inrätta särskilda statsorgan för övervakande av föreskrifternas efterlevnad.

Vid bestämmandet av yrkesfarelagens räckvidd är i den av 1912 års riksdag antagna lag om arbetarskydd från lagens tillämpning undantaget arbete, som utföres av sjöfolk och är att hänföra till skeppstjänst, evad arbetet utföres ombord eller icke. Förutsättningen härför har uppenbarligen varit, att samma arbete skulle falla under en särskild tillsyn.

Behovet av en allmän statskontroll å fartyg framträder än mer vid det förhållande, att de föreslagna detaljföreskrifterna rörande fartygs säkerhet till sjöss m. m., om vilkas behövlighet meningarne knappast synas vara delade, innebära i högst väsentlig grad bestämmelser av teknisk art, vilkas efterlevnad skulle vara förenad med vissa svårigheter, därest en särskild teknisk tillsynsmyndighet icke finnes. Denna tillsynsmyndighet komme förvisso att i många fall bliva till sin verkan rådgivande för den allmänhet, som av de nya bestämmelserna närmare beröres.

Kollegium får alltså för sin del förorda, att dylik allmän statskontroll å fartyg med vad därtill hörer kommer till stånd.

*Chefens för
justitie-
departementet
uttalande till
statsråds-
protokollt
den 7 mars
1913.*

Då omförmälda till lagrådet numera remitterade lagförslag anmäldes inför Kungl. Maj:t i statsrådet, hade chefen för justitiedepartementet ett inledande anförande av enahanda innehåll som mina nu inledande anmärkningar i förevarande spörsmål samt androg i fortsättningen, att av de även för den svenska sjöfarten gällande skäl, som sålunda av honom angivits, han ansåge det nödigt och lämpligt att antaga närmare säkerhetsbestämmelser rörande sjöfarten jämväl i vårt land efter

de av kommittén föreslagna huvudsakliga grunder, men att däremot för det dåvarande anledning saknades ingå på frågan vilka speciella bestämmelser, av flere möjliga, vore på det fartygstekniska området att ur säkerhetssynpunkt föredraga.

Härefter uttalade samme departementschef bland annat:

Det förslag, som jag hemställer måtte föreläggas Riksdagen, angår nämligen allenast vissa ändringar i sjölagen på grundval dels av kommitténs förslag i detta hänseende och dels av därefter åstadkommen utredning. Och därom torde icke råda tvivel, att i sjölagen böra icke intagas sådana mera i detalj utförda bestämmelser som de av kommittén föreslagna angående: vissa säkerhetsanordningar å fartyg; föreskrifter om fartygs maskineri; viss utrustning å fartyg; bärgnings- och eldsläckningsredskap; föreskrifter till undvikande av eldsvåda och explosion ombord å fartyg; samt sättet för förandet av ett stort antal olika slags laster.

Kan man utan vidare utgå ifrån, att dylika detaljbestämmelser ej böra intagas i sjölagen, hava åter något delade meningar gjort sig gällande därom, huruvida berörda stadganden borde sammanföras till en lag, vars antagande samtidigt med föreslagna ändringar i sjölagen underkastades Riksdagens prövning, eller om det vore att förorda, att, såsom kommittén föreslagit, denna del av lagstiftningen förbehölles Eders Kungl. Maj:ts prövning utan Riksdagens hörande. Sistnämnda väg har tillstyrkts jämväl av kommerskollegium och anser jag bestämda skäl föreligga för att härutinnan följa kommitténs och kollegii förslag.

På grund av vad jag sålunda anfört och i överensstämmelse med den mening, som fått sitt uttryck i vår sjölags motiver, i lagutskottets uttalande år 1902 samt i sjöfartssäkerhetskommitténs och kommerskollegii utlåtanden, anser jag i skilda avseenden behöfliga detaljbestämmelser i förevarande ämne böra förbehållas Eders Kungl. Maj:ts administrativa lagstiftning. Härvid anser jag intet avgörande skäl föreligga, varför de närmare föreskrifterna rörande en ifrågasatt tillsyn över fartyg skulle, på sätt framgår av sjöfartssäkerhetskommitténs förslag, antagas i form av civillag. Lika litet som för närvarande besiktningen och tillsynen i övrigt över passagerarångfartyg, vilket ämne väl må anses vara bland de viktigaste, underkastats reglering genom civillag, lika litet synes en utsträckning av likartade åtgärder till nya grupper av fartyg nödvändigöra en förändring härutinnan, i synnerhet som jämväl kontrollens lämpligaste anordnande kan bero på förändrade förhållanden inom administrationen och på hänsyn i vissa avseenden till lagstiftningen i andra länder. Det är nämligen att märka, att en förutsättning för att vinna befrielse från den obligatoriska tillämpningen av den engelska och franska lagstiftningen på svenska fartyg i härav berörda hamnar är icke allenast specialbestämmelsernas, utan jämväl statskontrollens tillfredsställande skick. Närmare föreskrifter rörande fartygskontrollen har jag därför icke ansett behöfligt att underställa Riksdagen på annat sätt, än att ett utarbetat förslag till dylika föreskrifter framläggas för Riksdagen i samband med framställning om anslag till kontrollens genomförande, varigenom ju tillfälle beredes Riksdagen att i detta samband taga lämpligheten av de för tillsynen avsedda anstalter under överbägande.

— — — — — Det synes vara att förorda att, i överensstämmelse med sjöfartssäkerhetskommitténs och kommerskollegii förslag, till Riksdagens prövning

hänskjuta såväl *grunderna* för den ifrågasatta lagstiftningen i dess helhet, även beträffande tillsynen å fartyg och omfattningen av tillsynsmyndigheternas befogenhet, som antagandet av sådana allmänna bestämmelser, vilka funnits erforderliga till komplettering eller förtydligande av sjölagens stadganden rörande säkerheten å fartyg. Och dessa grunder synas, jämväl i fråga om den ifrågasatta statskontrollen, utan olägenhet kunna intagas i själva sjölagen. — — — — —

Ett närmare bestämmande i sjölagen av bostads- och arbetsförhållandena ombord, som av kommittén motiverats med dess låt vara indirekta samband med säkerheten för fartyg, liv och gods, synes vara i högsta grad erforderligt för att fylla den lucka i arbetarskyddslagstiftningen, som förefinnes beträffande sjömäns arbete över huvud taget samt stuvares lastnings- och lossningsarbete ombord å fartyget. — — — — —

Utom stadgande om beskaffenheten av fartygs anordningar och redskap för arbetets utförande, vilken bestämmelse är avsedd att ligga till grund för närmare administrativa föreskrifter härom, föreslår jag intagande i sjölagen av vissa bestämmelser, som motsvara föreskrifterna i arbetarskyddslagen om minderårigas användande i arbete, varjämte på grund av skeppstjänstens krävande natur och den särskilda faran för spridning av smittosam sjukdom ombord å fartyg vissa villkor uppställts beträffande hälsotillstånd och kroppsbeskaffenhet hos dem, som över huvud må kunna anställas i tjänst å fartyg.

Men i fråga om skeppstjänst är det utan tvivel berättigat att, i likhet med vad som skett i andra länder såsom Frankrike och Tyskland m. fl., sträcka lagens reglerande inverkan längre än till sådana förhållanden, vilka rörande arbete i land i allmänhet ansetts kräva lagstiftningens ingripande. Då fartyget samtidigt är arbets- och boplatz samt då i besättningens arbetsvillkor ingår mathållning efter vissa författningensliga normer, synes lagstiftningen även böra tillse, att såväl föda som bostadsrum motsvara skäligen anspråk. — — — — —

Sjöfartssäkerhetskommittén har i sitt förslag till förordning utarbetat föreskrifter rörande bostäder ombord å fartyg. Då jag ansett, att grunden för dessa bestämmelser, såsom fallet är i de flesta främmande lagar, bör i själva sjölagen angivas, föreslår jag i detta syfte ett tillägg till nämnda lag i samband med övriga hithörande allmänna bestämmelser. — — — — —

Beträffande de lagförslagets nyheter, som innefattas 1 mom. av den nya 6 § må för övrigt i detta sammanhang uppmärksammas: beträffande andra stycket, att den inskränkning, som i kommittéförslaget gjorts till arbetes utförande »ombord», avförts ur förslaget; beträffande fjärde stycket, att dess bestämmelser om bemanning innebära en viss skärpning i jämförelse med kommitténs och kommerskollegii förslag; samt beträffande femte stycket, att, medan kommittén ville åt Kungl. Maj:ts administrativa lagstiftning överlämna hela frågan om lastlinjetvång, och kommerskollegium föreslog enahanda med det viktiga undantag att för handelsfartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart tvångslastlinje skulle vara föreskriven i sjölagen, så har i lagförslaget väl stadgats lastlinjetvång endast i sist angivna omfattning, men i övrigt formule-

ringen gjorts så, att icke för något område bestämmandet av skyldigheten att hava lastmärke å fartyg bleve överlämnat till den administrativa lagstiftningen.

2—4 mom. i den föreslagna nya 6 § upptaga de grunder för statskontrollen, vilka ansetts äga sin plats i sjölagen och äro av chefen för justitiedepartementet motiverade som följer:

I 2 mom. stadgas, att fartyg utan angiven begränsning i fråga om storlek, fart etc. skall vara underkastat tillsyn i enlighet med vad Konungen förordnar, vilket icke hindrar, att i den förordning, som må utfärdas härom, fartyg av olika storlek och fart kunna bliva föremål för skilda slag av tillsyn, eller att tillsynens omfattning på annat sätt begränsas. Härav följer ock utan uttryckligt stadgande, att Konungen äger att beträffande utländska fartyg ordna tillsynen allt eftersom de speciella föreskrifterna om fartygs beskaffenhet etc. samt eventuella internationella överenskommelser därtill föranleda.

Tillsynens närmare anordning i huvudsaklig överensstämmelse med sjöfarts-säkerhetskommitténs förslag framgår av den särskilda framställning rörande anslag för tillsynsväsendets ordnande, som är avsedd att föreläggas Riksdagen.

Bestämmelsen om tillsyn å fartyg har, i enlighet med en inom sjöfarts-säkerhetskommittén av herrar Gummesson, Hök och Lindley avgiven reservation, till vilken ett flertal yttranden anslutit sig, i förslaget fått det innehåll, att jämväl fartygs *bemannning* skulle bliva underkastad tillsyn. Den invändning, som kommitténs majoritet med instämmanden sedermera av, bland andra, kommerskollegium haft häremot, avser huvudsakligen det förhållande, att den tilltänkta tekniska tillsynsmyndigheten icke vore sakkunnig för bedömandet av denna speciella fråga. Detta må vara riktigt under förutsättning, att allenast helt allmänna bestämmelser i ärendet skulle gälla, vilka överlämnades till den tekniska kontrollmyndigheten att tolka och tillämpa. Men kontrollen i detta hänseende torde icke på detta sätt behöva anordnas. En lämplig väg för att erhålla en mera effektiv kontroll över bemanningen torde vara att, i samband med utfärdandet av mera bestämda regler, utvidga den tillsynsmyndighet, som redan i berörda avseende tillkommer sjömanshusen och som ensamt av dessa kan utövas på ett fullt verksamt sätt genom deras kontroll över mönstringen. Med en dylik anordning kan den tekniska statskontrollens befattning med bemanningen inskränkas till åtgärder, för vilka den är tillräckligt kompetent, såsom konstaterande av visst antal, där sådant må fordras, och annan mer formell tillsyn över uppfyllandet av bestämda fordringar.

Då statens tillsyn sålunda komme att gälla fartyg i allmänhet, har den befogenhet, som genom kungörelsen den 17 maj 1907 tillerkänts inspektörerna över passagerarångfartyg att i svårare fall av osäkerhet förbjuda passagerarångfartygs nyttjande, ansetts böra utsträckas till motsvarande rätt för vederbörande tillsynsmyndighet att förbjuda nyttjande jämväl av andra fartyg än passagerarångfartyg; och har denna bestämmelse funnits böra på grund av sin stora vikt inflyta i sjölagen bland grunderna för tillsynens verksamhet.

Av i sjöfartsnäringen ekonomiskt intresserade har emellertid den fordran framställts, att, därest nyssnämnda befogenhet för tillsynsmyndighet erhöles allmän

giltighet, statsverket skulle vara skyldigt att, efter redarens eller annan skadelidandes talan vid domstol, ersätta den kostnad, skada och förlust, som genom obehörigt förbud mot fartygs nyttjande vållats redare eller annan. En sådan bestämmelse, som har sin motsvarighet i den utländska lagstiftningen, särskilt i engelsk lag, torde böra förordas med hänsyn till de stora ekonomiska intressen, vilka härvidlag stå på spel, så mycket hellre som med ett dylikt stadgande vederbörande tillsynsmyndighet torde till gagn för den allmänna trafiksäkerheten vidtaga de åtgärder, som anses påkallade, mera under känslan av ansvar gent emot det *allmänna* än med tanke på sin eventuella ekonomiska risk gent emot de i sjöresan intresserade. I överensstämmelse med vad som vanligen gäller i fråga om ersättningsanspråk mot kronan, synes dock fordran på dylik ersättning böra underkastas viss kortare preskription än den för fordringar i allmänhet gällande.

Departements-
chefen.

Genom vad jag nu anfört och åberopat torde, såvitt förevarande anslagsfråga beträffar, tillräckligt material få anses förebragt för sakens överskådande i allmänna drag och särskilt för bedömande huruvida en sjösäkerhetslagstiftning i antydd utsträckning kräves. För egen del har jag biträtt det av chefen för justitiedepartementet härutinnan anmälda lagförslaget, vilket ju också tillkommit efter gemensam beredning med mig. I fråga om behovet av ifrågavarande lagstiftning och särskilt av en allmän statskontroll tillåter jag mig därjämte framhålla följande.

Även om det icke kunnat till fullo påvisas, att medeltalet av inträffade sjöolyckor är större för vårt land än för de länder, där sjösäkerhetslagstiftningen blivit mera konsekvent genomförd, kan det å andra sidan icke förnekas, att å svenska fartyg förekommit sjöolyckor av den art och under sådana omständigheter, att de torde hava kunnat förebyggas, därest en mera verksam kontroll över våra fartyg utövats.

Jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande av den 1 mars 1912 har kommerskollegium nästlidna år utgivit en redogörelse rörande svenska fartygs sjöolyckor, anmälda och behandlade hos kollegium under år 1910, samt står, enligt vad jag inhämtat, i begrepp att i dessa dagar i tryck publicera en motsvarande redogörelse för år 1911, av vars innehåll lämnats del. Dessa redogörelser innehålla nog så talande siffror.

Så hava för svenska fartygs vidkommande genom sjöolyckor av en eller annan art förlorats 88 människoliv enligt redogörelsen för 1910 och enligt redogörelsen för 1911 ej mindre än 110. Även om dessa siffror icke skulle stå i större missproportion till antalet av de inom sjöfartsnäringen sysselsatta än vad fallet är för andra näringsgrenar, konstatera de dock i varje fall ett i hög grad beklagligt förhållande,

helst om det skulle visa sig, att en del av olycksfallen kunnat genom skärpt lagstiftning med ty åtföljande kontroll undvikas.

Beträffande sjöolyckornas art och sannolika orsak innehålla nämnda redogörelser bland annat: *den för 1910*, att 10 segelfartyg och 1 ångfartyg försvunnit med man och allt, att 10 segelfartyg och 5 ångfartyg förolyckats eller övergivits i öppen sjö, att 2 segelfartyg och 1 ångfartyg bärgats efter att hava sprungit läck eller gjort haveri i öppen sjö, samt att den sannolika orsaken till dessa olyckor varit i 2 fall bristande sjövärdighet, i 1 fall bristande utrustning hos fartyget och i 2 fall olämplig lastning eller barlastning; *den för 1911*, att 4 segelfartyg försvunnit med man och allt, att 14 segelfartyg och 4 ångfartyg förolyckats eller övergivits i öppen sjö, att 7 segelfartyg och 3 ångfartyg bärgats efter att hava sprungit läck eller gjort haveri i öppen sjö, samt att den sannolika orsaken till dessa olyckor varit i 3 fall olämplig lastning eller barlastning och i 1 fall fel på skrov eller rigg. Kunna ock dylika orsaker icke skönjas i flera fall, är det dock svårt att för alla de övriga fallen helt undertrycka misstanken om sådana orsakers förefintlighet.

Även om trots befintligheten av en effektiv statskontroll rörande fartygs sjövärdighet sjöolyckor icke kunna helt undvikas, skulle man dock då känna sig vida mera tillfredsställd än under nuvarande förhållanden över att härutinnan gjorts allt, vad som kunnat göras.

Såsom i det föregående erinrats, har man vid lagstiftandet i vårt land på detta område hittills huvudsakligen lagt vikten på att genom ett strängt undersökningsförfarande *efter* timad olyckshändelse söka skärpa ansvarskänslan hos den eller dem, som haft sig avgörandet beträffande fartygens säkerhet närmast anförtrott, nämligen i vanliga fall befälhavaren (eventuellt redaren). Det har nu invänts, att en från statens sida utövad kontroll skulle vara ägnad att minska ansvarskänslan hos befälhavare och redare. Jag kan för min del så mycket mindre finna detta, som i det uppgjorda förslaget till ändringar i sjölagen befälhavarens och redarens ansvar fastslagits i än högre grad än i nu gällande bestämmelser samt den förutsatta kontrollen ju skulle närmast bliva ett medel att underlätta fullgörandet av befälhavarens och redarens åligganden.

På samma gång jag erkänner värdet av de medel och utvägar man förut i vårt land i allmänhet anlitat för betryggandet av sjösäkerheten, eller ett undersökningsförfarande *efter* timad olycka, håller jag dock bestämt före, att det är av än större vikt att söka för ändamålet

vidtaga de mått och steg, som stå till buds, *innan* en olycka verkligen föreligger, det vill säga utöva en preventiv kontroll.

Tillika beder jag få särskilt understryka, dels att de nu föreslagna ändringarna i sjölagen redan till följd av sin natur kräva ett statsorgan för övervakandet av bestämmelsernas efterlevnad, likasom den nya lagen om arbetarskydd krävt sin institution för kontrollens utövande, dels ock att de påtänkta detaljföreskrifterna rörande sjöfartssäkerheten, om vilkas behövlighet meningarna knappast synas vara delade och vilka bliva alltmera av nöden i samma mån som transportmedlet till sjös bliver i tekniskt hänseende mera invecklat samt konkurrensen inom sjöfarten bliver allt hårdare, göra behovet av en allmän statskontroll än mera framträdande.

Statskon-
trollens
uppgift.

Får detta behov alltså anses oavvisligt, må tillses, vilka uppgifter förestå de härav föranledda nya statsorganen (fartygsinspektionen med underlydande lokala tjänstemän).

Sjöfarts-
säkerhets-
kommittén.

Sjöfartssäkerhetskommittén anför härom i huvudsak.

Omfattningen och beskaffenheten av fartygsinspektionens liksom de underordnade tillsynsmännens verksamhet ävensom de sistnämndes antal och kvalifikationer måste åter bliva beroende af det syfte tillsynen är avsedd att tjäna och det behov, som med avseende å kontrollens föremål och de svenska fartygens antal och beskaffenhet är att tillgodose. Vid bestämmandet af ändamålet med den åsyftade tillsynen har lagstiftningen att välja på två vägar: *antingen* att, i överensstämmelse med grunderna för exempelvis den franska lagstiftningen, låta undersökningen af fartyget resultera i ett af tillsynsmyndigheten utfärdat certifikat, varigenom tillstånd lämnas att för viss tid eller tills vidare använda fartyget i sjöfart och varigenom staten sålunda i viss mån kan anses lämna garanti för fartygets goda tillstånd, *eller ock* att, under fullständigt bibehållande af redarens och befälhavarens ansvarighet och tillsynsskyldighet, låta den fortlöpande tillsynen å fartyg från statens sida inskränka sig till en undersökning, i allmänhet eller i särskilda avseenden, rörande fartygets beskaffenhet vid den tidpunkt, undersökningen företages. och detta huvudsakligen i syfte att konstatera, huruvida respektive tillsynspliktiga vid berörda tid fullgjort dem åliggande skyldigheter. Med den uppfattning, kommittén gjort gällande i sina förslag angående regleringen af redares och befälhavares ansvarighet, är det uppenbart, att kommittén förordar en anordning af tillsynen efter sist här ovan angivna grund. Införandet af en teknisk myndighets tillståndsbevis såsom allmänt villkor för fartygs nyttjande till sjöfart har kommittén icke funnit sig böra tillstyrka, lika litet som ansvarigheten för fartygs säkerhet i någon mån syns böra flyttas över till staten. Då sålunda tillsynen å fartyg i allmänhet enligt kommitténs förslag icke skulle erhålla uttryck i utfärdandet af tillståndsbevis (certifikat) från kontrollmyndighetens sida, komme det förhållande, att fartyg vid en viss tid varit föremål för dess undersökning och lämnats utan anmärkning,

icke att innebära annat eller mera, än att fel eller brist å fartyget beträffande undersökta delar vid berörda tidpunkt icke upptäckts, men skulle redarens och befälhavarens lagliga ansvarighet ej därigenom upphöra ens i fråga om brist, som vid undersökningen i allt fall var till finnandes, än mindre för fel eller brist, som därefter uppkommit.

Beträffande passagerarfartyg stå dessa enligt kommitténs förslag, liksom enligt gällande svenska bestämmelser och även främmande lagstiftningar är fallet, i en särställning så till vida, att de skola vara försedda med ett intyg av viss beskaffenhet över undergången besiktning för att få nyttjas i sjöfart. Besiktningso-bevisets betydelse jämlikt svensk rätt för spørsmålet om befälhavarens ansvarighet har visserligen varit omtvistad. Men kommittén har för sin del härvidlag utgått från den uppfattning, som jämväl legat till grund för utarbetandet av kommitténs förslag till speciella föreskrifter rörande passagerarfartygsbesiktning, att häröver av tillsynsmyndigheten utfärdat intyg, låt vara att det utgör villkor för fartygets nyttjande såsom passagerarfartyg, väl kan inverka på bevisskyldighetens fördelning vid uppkommen tvist rörande visst förhållande, men icke förändrar arten och omfattningen av redarens och befälhavarens ansvarighet i fråga om sådant, som dessa till säkerhetens vidmakthållande äga skyldighet att iakttaga.

Vid sidan av nyssberörda besiktningsointyg, som kommittén i överensstämmelse med den engelska lagens och andra främmande lagars uttryckssätt benämmt passagerarfartygscertifikat, har i förslaget till lag om tillsyn å fartyg förutsatts, att certifikat dels rörande fartygs lagliga fribord, där sådant kan komma att enligt antagna lastlinjeregler bestämmas, och dels beträffande andra särskilda förhållanden, vilka röra säkerheten ombord å fartyg, må kunna utfärdas. Utfärdandet av certifikat över lagligt fribord är naturligen nödigt för kontrollen angående lastmärkes rätta läge, som är resultatet av vissa på förhand gjorda beräkningar. Behovet av certifikat angående vissa särskilda förhållanden kan göra sig gällande i fråga om fartyg, vilka trafikera exempelvis franska hamnar, där företeende av dylika certifikat påfordras för fartygets befriande från besvärande kontrollåtgärder. Men innebörden av sådana certifikat är icke avsedd att vara annan än den, att kontrollmyndigheten vid en viss tidpunkt funnit vissa föreskrifter iakttagna i de avseenden, som i det särskilda fallet äro i fråga.

Med berörda utgångspunkt för sitt förslag, enligt vilket kontrollmyndighetens undersökning icke avser att lämna ett formligt tillstånd till fartygs användande i sjöfart, utan blott att tillse, huruvida några brister förefinnas, vare sig i allmänhet eller i vissa avseenden, har kommittén, vid övervägande av fråga om, huru den lokala kontrollen lämpligen borde inrättas, funnit den vidlyftiga anordningen av besiktningso-nämnder kunna undvaras och tillräckligen ersättas med en fullt lämplig och skicklig tjänsteman. Där, såsom i Frankrike, ett fartygs användande i sjöfart grundar sig på ett formligt tillstånd i det över fartygets besiktning upprättade certifikatet, det är helt naturligt, att prövningen härav icke överlämnas till en enda tjänsteman, utan till en nämnd avsedd att inom sig representera de olika synpunkter, ur vilka frågan om fartygets nyttjande bör bedömas. Men så långt förrättningen endast är en inspektion, det vill säga avser att ur teknisk synpunkt utröna fartygets tillstånd med hänsyn till säkerheten i syfte att beivra därutinnan befunda brister, bör förrättningen kunna, utan förfång för berättigade intressen, utföras av en enda, med fartyg fullt förtrogen och opartisk person, på sätt inspektion i alla länder,

där statskontroll å fartyg finnes inrättad, numera utföres och jämväl beträffande svenska passagerarångfartyg av inspektörerna för dessa bedrives. De anmärkningar, vilka framkommit gent emot tillräckligheten av de sistnämndas kontrollåtgärder, måste säkerligen hänföras till ofullständigheten i de föreskrifter de hava att iakttaga, det ringa antalet inspektörer och svårigheten för dessa att reglera sådant, som av andra personer, besiktningmännen, vid passagerarfartygsbesiktning bestämts, men torde icke i något avseende vara att tillskriva det förhållande, att inspektion förrättats av en enda person. Då nu den av kommittén föreslagna kontrollen utgöres av inspektion i ovan angivna bemärkelse, har kontrollförfarandet ansetts kunna grundas på förrättning av en enda tjänsteman så mycket hellre, som det vid anordnandet av den nuvarande passagerarfartygsbesiktningen visat sig, att det på flera platser möter svårighet att erhålla tillräckligt antal kompetenta besiktningmän även för besiktning av allenast passagerarångfartygen, varförutom garanti för besiktningmännens fullt opartiska ställning icke genom gällande bestämmelser lämnats. Berörda olägenheter vid en besiktning sinstitution, motsvarande den nuvarande vid passagerarångfartyg, torde icke kunna undvikas utan att staten eller redarna finge vidkännas kostnader, vilka icke skäligen kunna någondera åläggas. Tjänstemannens opartiskhet har kommittén velat trygga genom föreskrift, att han icke skulle tillåtas äga del i eller anställning å fartyg eller skeppsvarv. Hans oberoende bör jämväl i möjligaste mån främjas genom att avlöningen icke allt för knappt tilltages. Därest åter den ordinarie kontrolltjänstemannens fackkunskap i ett speciellt fall icke skulle vara tillräcklig för bedömande av visst förhållande, har förslaget velat bereda fartygsinspektionen möjlighet att giva honom biträde av en eller flera personer med erforderlig speciell sakkunskap.

Ehuru det av kommittén föreslagna kontrollförfarandet kan betecknas som inspektion i ovan angivna mening, har det likväl ansetts i olika fall böra innefatta vidtagandet av mer eller mindre omfattande åtgärder samt med avseende härå och å förrättningens egenskap av att periodiskt återkomma eller icke i förslaget angivits under skilda benämningar av *inspektion* och *besiktning*.

Varje fartyg, utländskt som svenskt och av vad beskaffenhet eller storlek det vara må, skulle vara underkastat skyldigheten att lämna statens kontrolltjänsteman, för vilken kommittén föreslagit benämningen *fartygsinspektör*, tillträde för verkställande av inspektion antingen för granskning av visst på säkerheten inverkan förhållande eller för allmän undersökning i de avseenden, lagförslaget angiver. Att härvid medgiva undantag för utländska fartyg bör så mycket mindre ifrågakomma, som svenska fartyg i flera främmande länder äro underkastade inspektion. Den enda begränsning, förslaget gör i berörda skyldighet, är den, att fartyg, å vilket ingen finnes för betalning anställd och ingen heller färdas som passagerare, skulle vara undantaget från inspektion. Förrättningen må kunna gälla såväl beskaffenheten av fartygets skrov och fasta delar i övrigt som dess utrustning, förande av last och passagerare samt dess för arbetes utförande ombord avsedda inrättningar och redskap. Härmed har kommittén under kontrollmyndighetens tillsyn velat innefatta allt, varöver denna, på sätt den inrättats, skulle vara kompetent att yttra sig. Därvid har frågan om fartygets behöriga bemanning ansetts böra undandragas tillsynsmyndighetens bedömande såväl på grund av svårigheten för en fartygsteknisk myndighet att vid ett givet tillfälle bedöma detta förhållande, som till följe den omständigheten, att, enligt vad härförut på sitt ställe

anmärkts, bemanningen torde komma att underkastas närmare kontroll än för närvarande är fallet av därtill behörig myndighet, sjömanshusen i riket.

Utöver denna på icke bestämda tider företagna inspektion har kommittén funnit sig böra föreslå, att särskild tillsyn utövas å vissa fartyg på bestämda tider eller med anledning av särskilda förhållanden, vilka påkalla undersökning av fartygets tillstånd. Av de olika förhållanden, som inverka på säkerheten ombord å fartyg, utgör otvivelaktigt beskaffenheten av skrovet och fartygets fasta delar i övrigt det viktigaste, och kräver fartyget särskilt i detta avseende tid efter annan tillsyn för upptäckande av eventuellt uppkommen skada samt för nödigt underhåll och vårdande. Kommittén torde icke hava gått längre i sina fordringar på kontroll i detta hänseende, än vad en omsorgsfull redare i allmänhet opåkallat vidtager, då kommittén föreslår bestämmelse om, att varje svenskt fartyg av en viss större bruttodräktighet, därvid gränsen satts från 150 registerton, ävensom varje passagerarfartyg och fartyg, vilket en gång blivit kondemnerat, skall i avseende å dess skrov och fasta delar på tider och sätt, som i förslaget angives, närmare efterses av behörig kontrolltjänsteman.

Då det för utrönande av fartygs beskaffenhet i fråga om dess skrov och fasta delar kan bli nödvändigt att göra en mera tidsödande och ingående undersökning, än vid inspektion i allmänhet är av behovet påkallat, måste det för undvikande av större olägenhet för sjöfarten anses angeläget, att redaren kan på förhand ordna sitt fartygs trafikförhållanden med hänsyn till en sådan mera ingående undersökning, liksom å andra sidan det förhållande, att syn å berörda viktiga delar av fartyget är i lagen bestämd till vissa tider och tillfällen, torde innebära en viktig garanti såväl för kontrollens rätta utövande som för redarens behöriga vårdande av fartyget under den tid, det till sjöfart användes.

Den särskilda syneförrättningen rörande fartygs skrov och fasta delar i övrigt med syfte att på ett mera ingående sätt utröna fartygs sjövärdighet har kommittén ansett böra inskränkas att gälla svenska fartyg. Däremot har ett inom kommittén framkommet förslag att undantaga klassade fartyg från tillämpningen av hithörande bestämmelser icke ansetts böra tillstyrkas, enär ändamålet med statens tillsyn är att undersöka, huruvida i lagar och föreskrifter stadgade fordringar å säkerheten blivit iakttagna, oberoende av huruvida dessa motsvaras av de måhända växlande reglerna inom enskilda klassificeringsanstalter. Med en dylik ståndpunkt i lag är likväl förenligt, att innehavd klass må underlätta den prövning, fartyg har att underkastas av statens kontrollmyndigheter, i den utsträckning sådan lättnad av förhållandena betingas.

Finnes denna regelmässiga, mera ingående inspektion, som av kommittén nämnts besiktning, vara av behovet påkallad, synes det redan med hänsyn till redarens intresse av att äga förvisning om att icke hans fartyg kommer att av statens tillsynsmyndighet anses såsom osäkert i de delar, där en förändring vore, om icke alldeles omöjlig, så dock besvärlig och kostsam, vara önskligt, att besiktningsskyldigt fartyg redan vid nybyggnaden underkastas den centrala kontrollmyndighetens prövning rörande dess byggnadssätt och material med fäst avseende såväl å dess tilltänkta fart som å dess blivande användning för visst ändamål. En sådan anordning skulle dessutom bereda tillsynsmyndigheten en synnerligen fullständig kännedom om den svenska handelsflottans beskaffenhet, vilken kännedom icke blott skulle bli av största gagn för ett rätt utövande av den följande kontrollen över

varje fartyg, utan även ur andra synpunkter kunde bliva fruktbringande. Naturligen är det emellertid av vikt, att fartygsinspektionens granskning av inkomna ritningar och uppgifter för godkännande av fartygs byggnadssätt och material utövas uteslutande ur säkerhetssynpunkt, med största grannligheten och minsta möjliga tvång gent emot den enskilda redaren. Även här måste fasthållas, att endast sådant bör underkännas, som skulle utgöra en fara för säkerheten, varemot fartygsinspektionen icke bör äga att uppställa vissa fordringar på byggnadssätt och material med uteslutande av andra, försvarliga anordningar. Å andra sidan bör redaren hava rätt att inom bestämd tid erhålla besked om resultatet av fartygsinspektionens prövning, liksom ock, i fall godkännande vägras, om skälen för denna vägran. En dylik förberedande prövning torde icke lämpligen kunna anordnas beträffande andra svenska fartyg än sådana, som byggas här i riket. Bygges fartyg för svensk mans räkning utom riket, då detta vanligen sker för erhållande av klass, fordras enligt kommitténs förslag i allt fall besiktning, varom här nedan skall förmålas.

Efter det den nämnda förberedande prövningen företagits, skulle fartyg vid nybyggnad enligt förslaget underkastas en fortlöpande besiktning såväl på stapeln som efter sjösättningen. Rapport häröver skulle av förrättningsmannen insändas till fartygsinspektionen, där inberättat förhållande antecknas. När sedan redaren hos kommerskollegium begär registrering, efterhör kollegium fartygets tillstånd hos fartygsinspektionen, och om där utvisas, att besiktningen verkställts utan anmärkning, som hindrar fartygets användande i sjöfart, registreras fartyget och nationalitetscertifikat utfärdas.

Det måste anses angeläget, att motsvarande trygghet, som sålunda skulle vinnas för den sjövärdiga beskaffenheten av nybyggda svenska fartyg, även erhålles beträffande de fartyg, vilka redan gå i fart och av vilka särskilt de äldre, oklassade fartygen torde vara i behov av närmare tillsyn. Av den utredning, kommittén låtit verkställa om antalet och beskaffenheten av oklassade fartyg med 150 tons bruttodräktighet och däröver vid slutet av år 1909, framgår, att sådana fartyg dåingo i fart till följande antal:

lastångare av järn eller stål	37 st.
» » trä eller trä på järnspant	105 »
passagerarångare av järn eller stål	348 »
» » trä eller trä på järnspant	23 »
segelfartyg av järn eller stål	2 »
» » trä eller trä på järnspant	354 »

Det synes kommittén uppenbart, att dessa fartyg böra besiktigas för prövning av deras sjövärdighet, men då det med hänsyn till deras stora antal torde vara olämpligt att härför bestämma någon viss tid, därest den blivande kontrollmyndigheten skall bliva i tillfälle att fylla de olika krav, som icke minst under början av dess verksamhet lära komma att ställas på densamma, har kommittén förutsatt, att besiktningen av de äldre fartygen skulle äga rum efter hand, allt eftersom behov och tillfälle lämpligen må därtill föranleda.

En fråga, som tilldragit sig största uppmärksamhet, är den, huru säkerhet skulle kunna vinnas för att fartyg, som en gång kondemnerats, icke skulle åter användas i sjöfart, förrän dess sjövärdighet blivit styrkt.

— — — I sitt förslag till lag om tillsyn föreslår kommittén därjämte, att ett fartyg, som en gång ansetts eller av besiktningsmän förklarats vara icke iståndsättligt, icke må åter användas till sjöfart, med mindre det undergått besiktning. — — —

Övergår utländskt fartyg här i riket i svensk ägo, i vilket fall, även om fartyget här för utländsk mans räkning nybyggt, det icke kommit att till byggnadssätt och material av fartygsinspektionen godkännas, måste den nye svenske ägaren, för utrönande av fartygets sjövärdighet, låta fartyget undergå besiktning före dess användande. — — —

Efter den *första* besiktning, som enligt berörda grunder skulle, med förut angivna undantag, vidtagas med:

varje såsom svenskt nybyggt fartyg;

svenskt fartyg, som vid lagens ikraftträdande nyttjas i sjöfart;

svenskt fartyg, som en gång kondemnerats; samt

utländskt fartyg vid dess övergång i svensk ägo,

skall enligt lagförslaget förnyad besiktning företagas med vissa, i lagen angivna mellantider, därvid vad särskilt angår passagerarfartyg i viss vidsträcktare utrikes fart hänsyn tagits till allmänt för motsvarande fart i främmande länder gällande bestämmelser om ett års mellantid. Däremot har tiden för besiktningen av passagerarfartyg i inskräntare fart ansetts kunna, utan förfång för säkerheten, bestämmas med två års mellantid, varjämte besiktningsperioder för skilda slag av andra fartyg föreslagits till fyra, respektive sex år. I vissa fall har kommittén dock funnit sig böra föreslå en oftare återkommande delbesiktning rörande vissa viktigare och för skada särskilt utsatta delar av fartyget. Desslikes har fartygsinspektionen funnits böra äga befogenhet att med hänsyn till särskilda omständigheter fastställa vissa kortare mellantider för de förnyade besiktningarna. Slutligen har kommittén, i överensstämmelse med grunderna för gällande förordning angående passagerarångfartyg, velat beträffande fartyg i allmänhet föreslå besiktningsskyldighet i varje fall och till av fartygsinspektionen anbefalld utsträckning, så snart fartyg till någon huvudsaklig del ombygges eller efter liden skada undergår större reparation.

Kommerskollegium, som synes hava i sitt utlåtande i allt väsentligt anslutit sig till sjöfartssäkerhetskommitténs uppfattning angående uppgifterna för de nya inspektionsorganen och omfattningen av deras verksamhet, har endast mera distinkt definierat arten av de olika verksamhetsgrenarna, inspektion och besiktning, samt anför härom huvudsakligen följande:

Kommerskollegium.

Inspektionen skulle innebära en allmän tillsyn för utrönande av vissa förhållanden samt utövas av fartygsinspektörerna, respektive konsul, genom besök, avlagda ombord på tid och plats, som de själva ägde bestämma med nödig hänsyn allenast till föreskrifterna i 9 §. Huru inspektionen skall utföras, är icke i förslaget närmare angivet, utan är det överlåtet åt inspektören att själv bestämma sättet för verkställande av den undersökning, han anser erforderlig.

Besiktningen skulle innebära en efter vissa bestämda regler utövad tillsyn från myndighetens sida, dels därå att fartyg redan vid dess nybyggnad bliver tillfredsställande, dels därå att från utlandet anskaffat fartyg är i fullgott skick, dels ock slutligen därå att fartygen sedermera behörigen underhållas.

Denna art av tillsynen skulle alltså närmast utgöra en motsvarighet till den tillsyn, som för närvarande utövas av de privata klassificeringsinstitutionerna, dock med den skillnad måhända, att fartygsinspektionens organ väl uteslutande komma att uppmärksamma själva sjösäkerheten och därför, särskilt beträffande underhållet av fartyg, möjligen förfara något mindre strängt än klassificeringsinstitutionerna, vilka även fästa stort avseende vid att fartygen bibehållas i sitt ursprungliga skick.

Nämnda uppdelning av tillsynsmyndighetens verksamhet synes kollegium vara lyckligt funnen. — — —

Kollegium kan icke biträda vissa reservanters förslag om att fartygsinspektör skulle äga rättighet att i trängande fall, och om han anser detta vara absolut nödvändigt för att utröna fartygets tillstånd, låta torrsätta detsamma för att undersöka dess botten. Det synes vara tillräckligt med den befogenhet, som härutinnan är inrymd åt centralmyndigheten.

Svenska teknologföreningens avdelning för skeppsbyggnadskonst förmenar, att fartyg, som bygges efter erkänd klass, skall då, och om klassen vidmakthålles, sedermera vara befriat från ifrågavarande inspektion i så stor utsträckning, som omfattas av klassens certifikat. Häremot må anföras, att det knappast synes vara lämpligt, att svenska staten överlåter den kontroll, som man nu vill få effektivt tillämpad å svenska fartyg, åt privata klassificeringsinstitutioner, vilkas styrelser icke ens bestå av svenska undersåtar eller över huvud kunna förutsättas äga tillräcklig kännedom om svenska förhållanden. Visserligen har i Norge statskontrollen i ganska hög grad överlåtits åt den enskilda klassificeringsinstitutionen »Det Norske Veritas», men detta är en helt och hållet norsk institution, vartill saknas motsvarighet i vårt land. I det förslag till omorganisation av den norska statskontrollen, som i dagarna blivit framlagt av den norske sjöfartsdirektören, finnas tvenne alternativ, det ena att bibehålla den nu rådande anordningen med samarbete mellan sjöfartskontoret och Det Norske Veritas, det andra att från statskontrollens utövande utestänga helt och hållet den privata klassificeringsinstitutionen. Det senare alternativet uppgives hava stora utsikter att bliva antaget, huvudsakligen av här ovan anförda skäl, nämligen angelägenheten av att kontrollen förbehålles staten själv.

I fråga om huru kostnaderna för ifrågavarande tillsyn böra gäldas har sjöfartssäkerhetskommittén, utan att i de över dess betänkande avgivna yttranden någon gensaga däremot framkommit, andragit att

fullständig enighet inom kommittén varit rådande därom, att, med hänsyn såväl till kontrollens utövande på det mest verksamma sätt som till sjöfartsnäringsens berättigade intresse, kostnaderna för den allmänna tillsynen böra bäras av staten. Undantag från denna regel skulle endast förekomma så till vida, att:

lösen för passagerarfartygscertifikat och annat certifikat, som av redaren begäres, skulle av denne gäldas;

kostnad för överbesiktning och förnyad passagerarfartygsbesiktning skulle, där högre myndighet, hos vilken talan föres, så bestämmer, vidkännas av klagande part.

Med det tillägg att ifrågavarande tillsyn bör omfatta vad som avses i 6 § 2 mom. enligt det omnämnda förslaget till ändringar i sjölagen och således även fartygs bemanning, biträder jag vad sjöfartssäkerhetskommittén och kommerskollegium sålunda anfört rörande arten och omfattningen av den verksamhet, som skulle tillkomma de nya tillsynsorganen, och jag hänvisar till ett på grundvalen därav utarbetat utkast i form av förslag till förordning om tillsyn å fartyg m. m., vilket förslag torde få såsom bilaga åtfölja detta protokoll, på det att tillfälle må beredes Riksdagen att vid behandlingen av frågan om anslag till statskontrollens genomförande taga lämpligheten av de för tillsynen avsedda anstalter under övervägande. Detta förslag återgiver i huvudsak kommitténs förslag till lag om tillsyn å fartyg efter åtskilliga av kommerskollegium däri gjorda ändringar. I den mån oförmålda förslag till ändringar i sjölagen varder genom statsmakternas beslut reviderat, kommer naturligtvis ifrågavarande administrativa förordning att därefter anpassas.

Innan jag övergår till en närmare redogörelse för, huru man tänkt sig funktionen av de olika organen, de lokala och det centrala, och deras inbördes ställning till varandra, skall jag något uppehålla mig vid omfattningen av det arbete, som skulle bli föremål för den nya kontrollverksamheten, därvid jag vill till en början uteslutande hålla mig till den del av denna verksamhet, som utföres inom landet och som obetingat bör utgöra det väsentligaste i kontrollverksamheten.

Jag har låtit företaga en uppdelning av den svenska handelsflottans fartyg i sådana med en bruttodräktighet av 150 ton och däröver och fartyg med en bruttodräktighet understigande 150 ton — den föreslagna allmänna gränsen för besiktningsplikt. Ång- och motorfartygen hava dessutom inom vardera huvudgruppen uppdelats i lastfartyg, passagerarfartyg och bogserbåtar, därvid hänsyn tagits till den i författningsförslaget § 35 antagna bestämmelsen att med passagerarfartyg förstås varje fartyg, som medför flere än tolv passagerare.

Däremot har jag icke låtit avskilja de klassade fartygen. Jag håller nämligen på den särskilt av kommerskollegium hävdade principen om att svenska staten bör förbehålla sig själv kontrollens utövande och att således icke något därav bör överlätas åt privata klassificeringsinstitutioner. I varje fall skulle det vara synnerligen olämpligt att, såsom av reservanter inom kommittén yrkats, genom uttrycklig lagstiftning fritaga de klassade fartygen från svensk tillsynsmyndighets ingripande i något avseende, om det ock är troligt, att tillsynsmyndigheterna under den första tiden, då hela den nya apparaten igångsättes, låta sin hand

tyngst vila å de oklassade fartygen och lämna de klassade tillsvidare mera eller mindre oberörda till dess det nya systemet kommit till full utveckling. På samma gång jag alltså håller före, att de klassade fartygen böra övervakas av svensk myndighet, är jag förvissad om, att den svenska centralmyndigheten skall hålla sin hand däröver, att icke den svenska sjöfarten härigenom onödigtvis betungas, och att, i fall då mera omfattande, tidsödande och kostbara besiktningsåtgärder påkrävas, genom samförstånd mellan respektive klassificeringssällskaps expert och statens inspektör så ordnas, att ej dubbelbesiktningar behöva ifrågakomma.

Den ovanberörda uppdelningen av den svenska handelsflottans fartyg, vilken uppdelning dock endast blivit så pass fullständigt genomförd, som det varit möjligt utan att igångsätta någon vidlyftigare undersökningsapparat, — något som knappast lärer påkrävas för nu ifrågasvarande syfte — är grundad på den senast utkomna upplagan, den för 1911, av den officiella publikationeu »Sveriges Skeppslista». Visserligen hava efter tiden för denna upplagas utgivande dels nya fartyg tillkommit, dels åtskilliga fartyg blivit avförda, men varken antalet eller storleken av dessa fartyg är av beskaffenhet, att i avsevärd mån inverka på resultatens inbördes förhållanden. Uppdelningen, i vilken pråmfartygen, 111 till antalet, ej medtagits, har givit följande resultat:

Ång- och motorfartyg om 150 tons bruttodräktighet och däröver:

Lastfartyg	676 stycken.
Passagerarfartyg	180 »
Bogserfartyg (även bärgnings- och isbrytarfartyg)	19 »

Ång- och motorfartyg av mindre bruttodräktighet än 150 ton:

Lastfartyg	167 stycken.
Passagerarfartyg	175 »
Bogserfartyg (även bärgnings- och isbrytarfartyg)	100 »

Segelfartyg om 150 tons bruttodräktighet och däröver 317 stycken.

Segelfartyg av mindre bruttodräktighet än 150 ton ... 1,253 stycken.

Enligt § 15 i det nyss åberopade förslaget till förordning om tillsyn å fartyg m. m. skulle periodisk besiktning företagas av passagerarfartyg i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel varje år, av annat passagerarfartyg vartannat år, samt av annat fartyg än passagerarfartyg, om det är maskindrivet eller segelfartyg av järn, vart fjärde år och eljest vart sjätte år. Dessutom skall segelfartyg i fart

bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel beträffande dess botten utvändigt ävensom maskindrivet fartyg i avseende å botten utvändigt, propelleraxel, bottenkranar och dylikt undergå förnyad besiktning vid utgången av halva den stadgade mellantiden.

De svenska passagerarångfartygen i vidsträcktare fart, vilka skulle besiktigas varje år, torde kunna begränsas till ångfartygsaktiebolaget Thules i fart mellan Göteborg och England gående fyra ångare, för vilka alltså skulle krävas årligen tillhoppa 4 besiktningar, en var av mer eller mindre omfattande art.

Antalet övriga passagerarfartyg skulle då utgöra 351, men härtill bör läggas kanske hela antalet bogserfartyg eller 119, enär snart sagt alla dessa under sommartiden en eller flera gånger användas för lustresor. Hela antalet blir då 470, och enär desamma skola besiktigas vartannat år, blir antalet årliga besiktningsförrättningar, om ock stundom av mindre omfattande art, 235.

Beträffande dem av de maskindrivna lastfartygen om vilka här är fråga, nämligen dem om 150 tons bruttodräktighet och därutöver, får man väl antaga att, sedan kontrollinstitutionen inträtt i full utveckling, det övervägande antalet besiktningar företages inom landet, om huvudsyftet med hela den nya anordningen — statens övertagande av kontrollen — skall vinnas, och att endast beträffande ett mindre antal, åtminstone ej mer än en tredjedel, den i nyssnämnda författningsförslag medgivna möjligheten att få besiktningen utförd utomlands kommer till användning. Under sådant antagande skulle de för dessa fartyg ifrågakommande årliga besiktningsförrättningarna, av mer eller mindre omfattande art, uppgå till 225.

Av de segelfartyg, om vilka här är fråga, nämligen dem om 150 tons bruttodräktighet och däröver, kunna väl två tredjedelar antagas gå i den nyss angivna vidsträcktare farten, — möjligen är denna siffra väl låg — vadan, då dessa skola undergå besiktning av en eller annan art vart tredje år (de svenska segelfartygen av järn äro så fåtaliga, att de här utelämnas), antalet årliga besiktningsförrättningar bliver allenast 70.

Då övriga segelfartyg om 150 tons bruttodräktighet och däröver skola besiktigas vart sjätte år och man väl får antaga, att besiktningsarna så ordnas, att de någorlunda jämnt fördelas över hela sexårsperioden, bliver antalet årliga besiktningar av denna art 17.

Härtill kommer vidare antalet av de besiktningar, som skola under arbetets gång företagas å nybyggnader av fartyg. Under år 1912 hava, enligt Engelska Lloyds senaste statistik över nybyggda fartyg, i

Sverige nybyggets 22 fartyg med en bruttodräktighet över 150 ton. Siffran 22 må således härvidlag antagas såsom årligt medeltal.

Sammanlagda antalet årliga besiktningar av mer eller mindre omfattande art bliver sålunda 573, en ganska aktningvärd siffra, vilken dock bör höjas med antalet av de extra besiktningar, som kunna betingas av uppkomna haveriskador eller av annan grund. Beräknas detta antal till 52 per år, skulle hela antalet *besiktningar* under ett år bliva 625.

Rörande den andra grenen av kontrollverksamheten, nämligen inspektionen, finnes ingen bestämmelse om huru ofta sådan skall företagas. På grund av det i förslagets § 7 angivna viktiga syftet med inspektionen bör sådan för varje fartyg företagas så ofta det lämpligen kan ske, utan att rubbning i fartygs trafikförhållande föranledes. Dock torde man ej kunna antaga, att i genomsnitt inspektion företages för varje fartyg oftare än vartannat år. Härvid är att märka, det varje svenskt fartyg, å vilket någon finnes för betalning anställd eller såsom passagerare färdas, skulle vara underkastat inspektion. Så ock under enahanda förutsättning i Sverige befintliga utländska fartyg — dessa lämnas dock tillsvidare åsido.

Antalet fartyg, som underkastas *inspektion*, utgöres alltså icke blott av alla i registret över svenska fartyg införda, till ett antal av 2,998 — de registrerade pråmfartygen därvid medräknade — utan även av de många icke registreringspliktiga och ej ändock i registret införda fartygen. Dessa sistnämndas antal torde näppeligen kunna fixeras, men lär under inga förhållanden understiga det antal av svenska fartyg om mindre än 20 tons nettodräktighet, som kommit till kommerskollegii kännedom och enligt den kollegii statistiska sjöfartsberättelse, som senast innehåller uppgifter härutinnan, nämligen den för år 1910, utgör ej mindre än 1,536. Hela antalet av inspektion underkastade fartyg bliver då 4,534 eller i runt tal 4,500, varför, om i genomsnitt varje fartyg undergår inspektion en gång vartannat år, antalet årliga inspektionsförrättningar skulle bliva ej mindre än 2,250, därvid dock är att märka, att inspektionsförrättningen ofta nog ej behöver bliva särdeles tidsödande.

Lägges härtill det ovan angivna antalet besiktningförrättningar, eller 625, bliver hela antalet förrättningar av ifrågavarande slag, som skulle för varje år ankomma på de nya kontrollorganen, ej mindre än 2,875, av vilka åtskilliga förrättningar kunna bliva nog så omfattande och tidsödande.

Härvid äro ändock ej medtagna de förrättningar, som kunna föranledas därav, att fartygsinspektörerna jämlikt författningsförslaget skola tillhandagå med råd och upplysningar.

Även frågan om inspektioners och besiktningars verkställande i utlandet är upptagen av sjöfartssäkerhetskommittén, som härom anför i sin motivering följande.

Förrättningar
utomlands.

Kommittén har emellertid icke förbisett, att omständigheterna kunna påkalla hållandet av sådana förrättningar jämväl utom riket, och har för detta fall framlagt förslag till olika bestämmelser.

Sjöfarts-
säkerhets-
kommittén.

Vad då först angår inspektion i allmänhet torde, särskilt med den befattning tillsynsmyndigheterna i flera länder taga med kontrollen över säkerheten å främmande fartyg, sådan icke ofta böra ifrågakomma, men där av särskild anledning dylik förrättning är av nöden, synes konsul lämpligen böra tillerkännas befogenhet att, med biträde av sakkunnig, om han därav finner sig äga behov, företaga inspektion i samma ordning som gäller om fartygsinspektör inom riket.

Beträffande vidare besiktning av fartyg, kan såväl den förnyade besiktningen som besiktning, vilken skall på grund av särskilt i lagen nämnd anledning företagas, komma att verkställas utom riket. I sistberörda hänseende bör särskilt anmärkas det fall, att utländskt fartyg å utrikes ort övergår i svensk ägo eller att fartyg för svensk mans räkning utom riket nybyggs. Kommittén har för dylikt fall uttalat, att besiktning skall hållas och, där så lämpligen kan ske, företagas av en eller flera sakkunniga efter förordnande av fartygsinspektionen, därvid kommittén utgått ifrån, att fartygsinspektionens uppdrag jämväl kunde lämnas till en eller flera utländska sakkunniga. Härvid vore det sålunda fartygsinspektionen själv, som genom sina delegerade utförde besiktningen på alldeles samma sätt, som om den verkställdes inom riket. Därest åter förhållandena äro sådana, att de påkalla besiktning utrikes, men denna icke under fartygsinspektionens kontroll kan på angivna sätt företagas, föreslår kommittén, att fartygsinspektionen må kunna förordna om besiktning rörande fartygs sjövärdighet genom två av konsul tillkallade, på visst sätt kvalificerade sakkunniga. Då en besiktning av sistberörda beskaffenhet likväl icke torde utan vidare böra tillerkännas samma vitsord som en genom svensk myndighet eller dess delegerade företagen besiktning, har fartygsinspektionen enligt förslaget tillerkänts befogenhet att, därest så finnes erforderligt, förordna om ytterligare besiktning å fartyget. Härtill gives särskilt anledning, därest fartyget icke vid den tidigare besiktningen blivit vederbörligen torrsatt eller kölhalat.

I fråga om inspektion utomlands har kommerskollegium icke gjort någon erinran mot kommitténs förslag och beträffande besiktning utomlands endast tillstyrkt några ändringar i förslaget av huvudsakligen formell art.

Kommers-
kollegium.

På samma gång man måste anse, att ifrågavarande förrättningar böra så långt möjligt verkställas av statens egna tjänstemän, är det å andra sidan av vikt, att sådana anordningar vidtagas, att sjöfarten ej allt för mycket betungas av de nya lagstiftningsåtgärderna, och en sådan anordning är den i författningsförslaget inrymda rätten för svenska

Departement-
chefen.

redare att få de fartyget obligatoriskt påvilande besiktningarna utförda även i utlandet, där sådant av vissa skäl kan påfordras.

Denna fråga synes mig emellertid böra närmast skärskådas ur kostnadssynpunkt.

Att staten, då den genom att utöva en offentlig kontroll över vissa föreskrifters efterlevnad, på ett ganska betungande sätt griper in i den enskilde näringsidkarens handlingsfrihet, själv bör så långt möjligt draga kostnaden härför, torde vara obestridligt, och en sådan uppfattning har jämväl varit normerande vid uppgörandet inom sjöfartssäkerhetskommittén av förslaget till lag om tillsyn å fartyg. Jag instämmer också i kommitténs förut åberopade, av kommerskollegium utan erinran lämnade principuttalande att kostnaderna för den allmänna tillsynen böra bäras av staten. Vill man nu tillgodose behovet att med tillsynen kunna nå även de svenska fartyg, som äro så gott som uteslutande sysselsatta i fart mellan utländska hamnar allenast, men på samma gång sörja för att särskilt de periodiskt återkommande obligatoriska besiktningarna med åtföljande torrsättningar kunna utföras utomlands, så att fartygen icke skola nödgas för ändamålet med stora kostnader och olägenheter besöka Sverige, förtjäna även följande synpunkter anläggas på saken.

Då svenska staten genom inrättandet av en offentlig kontroll å fartygens sjövärdighet fastslagit såsom en dess angelägenhet att en sådan sjövärdighet verkligen åstadkommes, bör det också vara en angelägenhet av vikt, att kontrollen så långt möjligt utövas av svenska funktionärer, vilka, såsom lydande direkt under en svensk central myndighet, självfallet måste handla under en helt annan känsla av ansvar än i främmande länder mera tillfälligtvis förordnade funktionärer. Av denna grund synes kontrollväsendet icke böra läggas så, att det direkt inbjuder till att låta verkställa de obligatoriska förrättningarna i främmande länder i stället för i hemlandet. Fara härför synes emellertid förefinnas, om staten såväl åt sådan i utlandet utförd förrättning tillmåter samma verkan som åt en i hemlandet utförd förrättning som ock tager på sig kostnaden jämväl för den i utlandet utförda förrättningen.

Att åt en sådan i utlandet verkställd förrättning i allmänhet måste tillerkännas samma verkan som åt en inom hemlandet utförd motsvarande förrättning därom torde väl icke mera än en mening råda, eljest vore ju syftet med hela anordningen förfelat. I detta avseende finnes alltså icke någon möjlighet att undanröja den olägenhet, som ligger däruti, att de svenska redarne av vissa skäl — ekonomiska eller lämplighets-skäl — föredraga att låta sina fartyg undergå vederbörlig besiktning i

utlandet. Däremot synes det icke skäligen kunna påfordras, att, såsom sjöfartssäkerhetskommittén och jämväl kommerskollegium synas hava förutsatt, sådan i utlandet utförd förrättning även bekostas av staten. Då nämligen denna anordning huvudsakligen tillkommit för att bereda de svenska redarne lättnad, synes det icke vara för mycket begärt, om å andra sidan dessa redare själva få vidkännas ersättningen till förrättningsmännen för i utlandet verkställd besiktning, helst som denna kostnad icke lär spela någon avsevärd roll i jämförelse med den vinst i tid och penningar, som den i utlandet verkställda förrättningen kan bereda.

Tager man fasta härpå, torde man icke behöva ingå på en undersökning rörande storleken av de belopp, vartill kostnaden för de utom riket utförda besiktningsförrättningarna skulle komma att belöpa sig. En sådan undersökning lär i övrigt knappast låta sig utföra. Så är det omöjligt att förebringa en uttömmande eller i varje fall något så när tillförlitlig utredning, om och i vilken mån de svenska redarne för närvarande låta sina fartyg undergå vederbörlig tillsyn av klasseexpert eller av annan kontrollant i främmande hamnar, den enda tillsyn som för närvarande utövas å flertalet fartyg. Visserligen kan man ur respektive klassificeringsinstitutions registerböcker inhämta kännedom om, huruvida torrsättningar av fartyg i allmänhet äga rum i större mån utomlands än i hemlandet, men dels är det icke utan vidare givet, att proportionen i detta avseende kommer att bibehållas efter inrättandet av en statskontroll med därav följande bättre tillgång på inhemska inspektörer, än vad för närvarande är fallet, dels utgöra ju själva torrsättningarna och därmed i samband stående undersökningar endast en del av besiktningsarbetet. I vad mån de återstående delarne av sådan besiktning för närvarande utföras och för framtiden kunna beräknas bliva utförda i främmande länder, därom torde det bliva mycket svårt att bilda sig ett riktigt omdöme.

Vidare är det naturligen svårt att på förhand bestämma en taxa, efter vilken de främmande ländernas besiktningsmän skulle äga att göra sina debiteringar, ty när icke något fast efter längre tid beräknat arvode lär kunna för dessa bestämmas, bör väl ersättningen utgå olika allt efter arten och graden av det presterade arbetet, men även bliva beroende på den å respektiv ort gängse praxis vid debiteringar av ifrågasvarande art.

Man torde nog få beräkna, att kostnaderna för i utlandet verkställda besiktningar, om de drabbade statsverket, skulle belasta detta

med utgifter ej avsevärt understigande de kostnader, vartill inom landet verkställda besiktningar komme att belöpa sig.

På nu angivna skäl utgår jag från att kostnaderna för i utlandet utförda besiktningar icke böra drabba staten.

Vad åter beträffar sådan förrättning utomlands, som är att anse såsom inspektion, och vilken enligt författningsförslaget § 8 skall ske, då särskild anledning därtill förekommer, samt verkställas av svensk konsul med befogenhet för denne att kunna såsom biträde tillkalla sakkunnig, helst svensk man, föreligger enligt min tanke icke samma anledning att befria statsverket från utgiften härför. Kostnaderna för dylika inspektioner torde, under förutsättning att konsulerna icke berättigas till någon särskild gottgörelse härför utöver dem enligt gällande expeditionstaxa tillkommande förmåner, stanna vid relativt obetydliga belopp. Konsulernas ingripande med hänsyn till sådana förrättningar och därav tilläventyrs föranledda utgifter för sakkunniga torde komma att närmast regleras av de särskilda föreskrifter, som genom tillägg till konsulatinstruktionen och eljest lära för konsulernas vidkommande krävas genom tillkomsten av den nya sjösäkerhetslagstiftningen.

Kontrollen å
främmande
fartyg.

På frågan om de svenska kontrollmyndigheternas ställning till de svenska hamnar besökande främmande fartygen torde jag icke här behöva närmare ingå, när jag, i anslutning till kommerskollegii ståndpunkt härutinnan, anser detta vara en fråga, som närmast bliver beroende på, vilka överenskommelser kunna träffas med främmande makter om ömsesidigt erkännande av den utav vederbörande lands kontrollmyndigheter utövade tillsynen över fartygens sjövärdighet. I alla händelser läser icke för den närmaste tiden tillsynen från svensk sida å främmande fartyg bliva så ingående, att den kan anses nämnvärt inverka på frågan om kostnaderna för tillsynen i dess helhet.

Organ för
tillsynen.

Jag övergår nu till frågan om de nya statsorgan, som erfordras för utövande av den ifrågasatta statskontrollen å fartygs sjövärdighet med mera.

Sjöfartssäkerhetskommittén har tänkt sig, att statskontrollen skulle utövas dels av en central myndighet, dels av densamma underordnade lokala myndigheter. Kommerskollegium har intagit samma ståndpunkt, och även jag finner anordningen lämplig, varjämte jag, då även bemanningen skall bliva föremål för kontrollen, anser vissa myndigheter, som hava att förrätta sjöfolks på- och avmönstring, kunna, åtminstone till en början, anlitas som lämpliga biträden för kontrollens utövande

såvitt angår bemanningen. I Sverige skulle de utgöras av sjömanshusens ombudsmän. Utomlands sammanfalla dessa myndigheter med de såsom biträden därstädes för den övriga tillsynen avsedda, nämligen de svenska konsulerna.

Det synes mig lämpligast att först uppehålla mig vid frågan om de lokala myndigheterna samt deras åligganden och befogenheter.

Sjöfartssäkerhetskommittén anför härom till en början:

Sjöfartssäkerhetskommittén.

Härjämte erfordras, att den centrala tekniska myndigheten erhåller biträde för tillsynens utövande av *lokala* tjänstemän inom olika delar av riket. Även om de nuvarande inspektörerna för passagerarångfartyg bibehålles och organisationen av besiktningsförfarandet i fråga om dessa fartyg lämnades orubbad, skulle kontrollens utsträckning till att gälla fartyg i allmänhet påkalla införandet av regelmässig tillsyn genom kontrolltjänstemän i olika orter. Ett allsidigt övervakande av den mängd skilda detaljer, vilka måste iakttagas för sjöfartssäkerhetens upprätthållande, och ett skyndsamt vidtagande av de åtgärder, som må finnas nödiga för att hindra ett osäkert fartygs användande i sjöfart, kunde den nya tillsynsverksamheten ej väntas åvägabrinda, därest denna, i fråga om andra fartyg än passagerarångfartyg, skulle inskränkas till tillfälliga eller av särskilda skäl vidtagna kontrollåtgärder enbart på föranledande av central myndighet.

I fortsättningen angiver kommittén såsom åtgärder, vilka fartygsinspektör efter hållen besiktning har att utföra, följande:

att avgiva rapport till fartygsinspektionen för dess anteckning om besiktningen och vad därvid förekommit;

att lämna underrättelse till redaren eller befälhavaren om anmärkta brister för deras avhjälpan samt att vid förnyat besök konstatera fartygets tillstånd efter mottaget meddelande, att befunda brister avhulpits;

att göra anmälan till polismyndighet för laga beivran av fel eller försummelse vid iakttagandet av gällande föreskrifter, där sådan anmälan finnes befogad;

samt att i förekommande fall utfärda förbud mot fartygs användande helt och hållet eller i viss utsträckning, vilket förbud skulle delgivas fartygsinspektionen och efter anmälan verkställas av polismyndighet;

och har kommittén uttalat, att vad som vid inspektion iakttagits må föranleda till motsvarande åtgärder.

Till stöd för sitt förslag att förläna även lokal fartygsinspektör befogenhet att utfärda förbud av nyss angivna art har kommittén yttrat:

Det må härvid anmärkas, att i främmande länder, där förbud mot fartygs nyttjande kan meddelas, detta i några länder förutsätter beslut av en besiktningsnämnd eller sjörätt eller av högre administrativ myndighet, men att åter i andra länder förbud kan utfärdas av en statens kontrolltjänsteman, antingen definitivt eller i avvaktan på en besiktningsdomstols beslut i ärendet. Kommittén har ansett, att i fartygsinspektörernas oberoende tjänsteställning och i de anspråk på kompetens, man på dem måste ställa, förefunnes tillräcklig garanti för ett omdömesgillt och opartiskt utövande av rätten att meddela förbud; och har kommittén därför tillstyrkt att giva fartygsinspektörerna likaväl som fartygsinspektionen sagda befogenhet, så mycket hellre som det, med de mångenstädes långa avstånden mellan hamnarna utesluter Sveriges kust, både ur kostnadssynpunkt och med avseende å faran i dröjsmål torde möta den största svårighet att anordna besiktningsnämnder av fullt kompetenta personer. Därjämte bör fartygsinspektionen genom sina instruktioner rörande inspektörernas verksamhet vara i tillfälle att giva dessa ledning för en riktig utövning av rätten att meddela förbud medelst anvisning att särskilt i sådana tveksamma fall, där förbud kan ifrågakomma, inhämta annans sakkunniga yttrande, om sådant kan erhållas o. s. v., varförutom begränsning i vissa fartygsinspektörers rätt att meddela förbud torde kunna i meddelad instruktion vidtagas. Ett överlämnande till fartygsinspektör av befogenheten att beträffande fartyg i allmänhet utfärda förbud mot nyttjande överensstämmer slutligen med den uppfattning, som ligger till grund för bestämmelsen om inspektörernas för passagerarfartyg nuvarande rätt att jämlikt kungl. kungörelsen den 17 maj 1907 icke allenast företaga inspektion å, utan även utfärda förbud mot nyttjande av passagerarfartyg, vilken sistnämnda åtgärd skall vidtagas, så snart överhängande fara för passagerarnas säkerhet skulle uppstå genom fartygets användande. Fall, då berörda myndighet missbrukats, hava icke avhörtts och lära än mindre väntas förekomma efter inrättande av en central teknisk myndighet, fartygsinspektionen, som även direkt är befogad att utfärda förbud och vars yttrande fartygsinspektören tvivelsutan torde före slutlig åtgärds vidtagande inhämta, så snart detta utan fara på grund av tidsutdräkten kan ske.

I fråga om de lokala fartygsinspektörernas antal, kompetensvillkor och avlönande anför sjöfartssäkerhetskommittén.

För beräklandet av vilket antal fartygsinspektörer kunde anses erforderligt för utförandet av tillsynsverksamheten i dess olika delar och vilka tjänstgöringsdistrikt lämpligen borde tilldelas dessa, har kommittén föranstaltat om undersökning, så gott ske kunnat, rörande förekomsten av fartyg inom svenska hamnar. Härvid har, bland annat, utrönts, huru svenska fartyg, som enligt kommitténs förslag blevo underkastade besiktningssskyldighet, äro fördelade mellan respektive hemorter, till ledning för eventuell distriktsindelning efter nämnda grunder (Bil. III). Emellertid torde behovet av fartygsinspektörer icke uteslutande kunna bedömas från berörda utgångspunkt, utan har kommittén sökt vinna en lämplig fördelning av tjänstedistriktet efter de olika kust- och vattenområdenas beskaffenhet och belägenhet samt ungefärliga antalet av de fartyg, som förekomma på olika platser, därvid kommittén stannat för ett antal av 22 fartygsinspektörer med distrikt, som utvisas av en vid betänkandet fogad tablå (Bil. IV).

De 22 fartygsinspektörer, som kommittén sålunda anser behövliga för till-

synens utövande, kunna emellertid icke alla väntas fylla samma anspråk på teknisk utbildning och kvalifikationer i övrigt. Till fartygsinspektörer torde böra utses personer, vilka äga tillräcklig erfarenhet och kunskap såväl i skeppsbyggeri som beträffande fartygs maskineri för att kunna med sakkunskap utföra förrättningar, som för kontrollens verksamma utövande i allmänhet äro erforderliga. Härvid bör det förhållande beaktas, att inom åtskilliga kustområden de fartyg, vilka kräva tillsyn, företrädesvis äro segelfartyg av trä, varför vid utseende av fartygsinspektörer för dylika områden huvudsakligt avseende lärer böra fästas därpå, att de utsedda personerna äga erfarenhet och skicklighet i bedömandet av sådana fartyg.

Avlöningen för fartygsinspektörerna torde, med hänsyn till olikheter i kvalifikationer och i tjänstgöringens omfattning, icke böra bestämmas till samma belopp för samtliga dessa tjänstemän. Kommittén har förslagsvis tänkt sig, att årliga avlöningen bör bestämmas till 5,000 kronor för vardera av 8 inspektörer, 4,000 kronor för vardera av 8 inspektörer och 3,000 kronor för vardera av 6 inspektörer. För en var av de 22 inspektörerna torde böra beräknas en årlig resekostnad av 2,000 kronor. Sammanlagda kostnaden för den lokala inspektionen skulle sålunda uppgå till 134,000 kronor.

Kommerskollegium har på denna punkt följande uttalande.

*Kommers-
kollegium.*

Beträffande organisationen av de lokala inspektörerna har kommittén tänkt sig, att desamma skulle utgöra till antalet 22, enligt fördelning, som framgår av bilaga IV till kommitténs betänkande.

Enligt denna bilaga skulle i regel endast en inspektör finnas inom varje distrikt, men två i Sundsvall, tre i Stockholm och tre i Göteborg. Kommittén har emellertid icke närmare angivit, huru den tänkt sig arbetet fördelat mellan inspektörerna i dessa sist nämnda tre städer, om i mån av deras olika kvalifikationer — för skeppsbyggeriteknik, maskinteknik och sjömanskap —, eller om var och en skulle hava särskilt geografiskt bestämt underdistrikt, exempelvis för inspektörerna i Stockholm dess hamnområde, Mälarhamnar och Saltsjöhamnar, eller på annat tänkbart sätt. Kollegium anser, att i de fall, då flera inspektörer stationeras å en och samma plats, åt en av dem bör givas ett visst förmanskap, så att han kan ordna och fördela arbetet.

Kommitténs förslag till distriktsindelning är ju rätt obestämt, och torde kräva en omarbetning med angivande av bestämda geografiska begränsningar. Då detta emellertid är en fråga, vilkens ordnande icke är av någon större principiell betydelse, särskilt om de i förslaget skisserade tjänstgöringsområdena i det stora hela bibehållas, torde frågan bäst avgöras först i sammanhang med de olika inspektörsbefattningarnas tillsättande. Detta gäller även beträffande platsernas fördelning efter de olika löneklasserna. Att nu på förhand, innan någon erfarenhet av fartygsinspektionens verksamhet vunnits, avgiva ett tillfredsställande förslag till slutgiltig stat för inspektörerna med angivande av noggrant bestämda distrikt och avlöningsbeloppet för en var inspektör, förefaller omöjligt, helst som frågan också, isynnerhet i början, är beroende av tillgången inom de olika orterna på lämpliga kandidater samt på deras löneanspråk.

Det synes därför kollegium lämpligast att kostnaderna för den lokala inspektionen beräknas tills vidare till den av kommittén angivna totalsumman, 134,000

kronor, att till avsedda ändamål fördelas av Kungl. Maj:t efter förslag av kollegium (fartygsinspektionen).

Kollegium biträder kommitténs uttalande (å sid. 225) i fråga om kompetensvillkoren för inspektörerna.

*Departements-
chefen.*

Att en konsekvent genomförd statskontroll över fartygs sjövärdighet och vad därmed äger samband kräver tillgång på lokala statsorgan, ligger i sakens natur och torde ej erfordra någon vidare motivering från min sida. Såsom jag redan sökt utreda kan den lokala kontrollinstitutionen beräknas medföra förrättningar av olika slag till ett antal av ej mindre än 2,875 om året, antagligen ännu flera. Huru dessa förrättningar komma att fördela sig på de olika hamnarna är naturligen omöjligt att med bestämdhet angiva. Vore det endast fråga om de förrättningar, som under namn av besiktningar mera regelbundet återkomma och äro av den omfattande art, att de väl måste antagas komma att äga rum samtidigt med fartygens vårutrustning eller periodvis återkommande överhalning, kunde det ju lätt ordnas så, att dessa förrättningar, till övervägande del åtminstone, förlades till de större hamnplatser, där erforderligt varvsarbete jämte annat nödigt arbete bäst kan presteras. Under sådan förutsättning skulle nog lokalinspektörerna kunna inskränkas till ett fåtal, stationerade en eller flere just på sådana platser.

Men nu utgöres en mycket viktig, att ej säga den viktigaste grenen av fartygsinspektörernas verksamhet av fortlöpande inspektioner, vilka, ehuru med vederbörligt iakttagande att, så vitt möjligt, rubbning i fartygens trafikförhållanden ej föranledes, böra företagas å fartygen, då dessa äro i användning. Vidare erbjuda Sveriges långsträckta kuster så många olika hamnar, vilka fartygen under seglationen besöka, att detta med nödvändighet medför en betydlig utskiftning av den lokala kontrollinstitutionens verksamhet, varav följer behovet utav ett jämförelsevis stort antal inspektörer fördelade så långt möjligt utefter de svenska kusterna, varjämte en inspektör bör finnas att tillgå för sjöfarten å Vänerne med därmed förbundna älvar och sjöar.

Jag finner då för min del intet skäl föreligga att frångå det antal, som föreslagits av sjöfartssäkerhetskommittén och av kommerskollegium lämnats utan erinran. Även de föreslagna stationerna finner jag på det hela taget lämpliga, men förmenar, i anslutning till kommerskollegii uttalande, att den av sjöfartssäkerhetskommittén antydda distriktsindelningen är ganska obestämd, särskilt ur administrativ synpunkt. I nu föreliggande sammanhang synes det dock ej nödigt att närmare ingå på denna fråga, vilken icke är av större principiell betydelse, än

att den till en början bäst ordnas provisoriskt i samband med lokalinspektörernas tillsättande.

För att emellertid komma till en bestämd anslagssumma att hos Riksdagen anmälas till beviljande har jag låtit redan nu uppgöra ett förslag till arvoden och resekostnader för de lokala fartygsinspektörerna å de olika stationerna slutande på 91,000 kronor i arvoden och 38,200 kronor i resekostnader eller tillsammans 129,200 kronor. Detta förslag ävensom ovannämnda, av sjöfartssäkerhetskommittén avlämnade bil. IV torde få bifogas detta protokoll.

Det må uppmärksammas, att ehuru antalet av de högst avlönade inspektörerna ökats till nio i stället för förut föreslagna åtta, man, genom att upptaga de föreslagna resekostnaderna till belopp, som synas stå i antagligt förhållande till de olika distriktens storlek och kommunikationsmöjligheter, lyckats med 4,800 kronor nedbringa det av kommittén och kommerskollegium härutinnan beräknade totalbeloppet, 134,000 kronor.

Jag vill dock genast uttala en bestämd reservation för de tänkbara fall, att eventuell kandidatnöd samt möjligen vunnen bättre utredning om den blivande fördelningen på de olika orterna av förrättningarne kunna med nödvändighet påkalla mindre ändringar i mitt nu uppgjorda förslag.

Beträffande storleken av de tre olika arvodesbeloppen, läser i varje händelse någon avprutning icke vara tillrädlig, om man vill för de ifrågakvarande befattningarna försäkra sig om någorlunda sakkunniga och även eljest lämpliga personer. Det är ock av denna grund jag ökat antalet av de högst avlönade inspektörerna till nio i stället för förut föreslagna åtta.

Man torde med ganska stor visshet kunna förutsäga, att, även om befattningarna under tid för minskad eller upphörd seglation kräva mindre arbete, det bliver svårt att omedelbart erhålla ett tillräckligt antal kompetenta inspektörer, särskilt med de föreslagna löneförmånerna, vilka i jämförelse med de löner, som ofta bjudas ingenjörer i privat verksamhet, lära vara att anse som låga, och vilka ju till en början, såsom beroende på ett extra anslag, ej kunna förbindas med fullmakt å beställningen. Man inser detta lättare, om man besinnar att, för att kunna tillfredsställande fylla den ansvarskrävande posten som fartygsinspektör, innehavaren måste äga ej endast teoretiska insikter och en viss allmänbildning utan även stor praktisk erfarenhet, en erfarenhet, som i vårt land är så mycket svårare att vinna, som genom förhållandenas makt ringa tillfälle inom landet, åtminstone för närvarande, gives att förvärva sådan erfarenhet. Det kan på goda grunder antagas, att de

ingenjörer eller andra fackmän på området, som verkligen sitta inne med tillräcklig erfarenhet och övrig kompetens, i regel icke äro villiga att mot de tänkta löneförmånerna åtaga sig det ansträngande och grannliga arbetet med fartygsbesiktningar och fartygsinspektioner för statens räkning, då säkerligen mera inkomstbringande sysselsättningar stå dem till buds, helst som, för betryggande av verklig opartiskhet, är förutsatt att i högst väsentlig grad begränsa möjligheten för inspektörerna att bereda sig extra inkomster utom tjänsten. Det torde till en början få räknas med möjligheten av att en och annan fartygsinspektörsbefattning kommer att besättas med jämförelsevis unga personer, vilka väl så småningom få, så att säga, läras upp av den centrala myndighetens personal, vilken bör förväntas komma att bestå av tillräckligt erfarna och även eljest kompetenta män. Men det är då av vikt, att löneförmånerna för lokalinspektörerna fixeras till sådana belopp, att deras befattningar innebära för innehavarna tillräcklig lockelse att stanna kvar i dem, och att alltså ej riskeras, att befattningarna bliva mera allmänt betraktade såsom ett slags skola och övergivnas, så snart innehavarna inhämtat tillräckliga insikter och erfarenheter för att slå sig bättre fram i privat verksamhet.

Till skrivmaterialier och andra expenser torde få beräknas åtminstone lika mycket för dessa inspektörer som nu tillgodokommer inspektörerna för passagerarångfartyg eller 300 kronor årligen för en var. Det må härvid ifrågasättas, huruvida icke lokalinspektör borde av expensmedlen erhålla ersättning för de ej alldeles oväsentliga kostnader, som anskaffandet och renhållningen av så kallade »överdragskostymer» medföra. För min del finner jag det rimligt att inspektörerna erhålla ersättning för denna med tjänsten direkt förenade kostnad. Därför torde rörande de för expenser avsedda medel sådana bestämmelser givas, att utgifterna i fråga om överdragskostymer kunna ersättas av samma medel.

I detta sammanhang bör kanske ej alldeles förbigås behovet för lokala inspektörer av tillgång, på statens bekostnad, till telefon och måhända även till tjänstelokal. Behovet i det förra hänseendet kan emellertid tillgodoses utan Riksdagens besvärande därmed, och frågan om fri tjänstelokal torde ej vara så trängande, att den under det första verksamhetsåret kräver sin lösning utom möjligen i något enstaka fall, i vilket då saken lär kunna av Kungl. Maj:t ordnas utan hänvändelse till Riksdagen.

På frågan om arbetsfördelningen mellan de lokala inspektörerna å sådan plats, där flere än en inspektör är erforderlig, torde icke vara

behöfligt eller ens lämpligt att här ingå i vidare mån än att jag för min del biträder kommerskollegii åsikt, att i dessa fall bör åt en av inspektörerna givas ett visst förmansskap, så att han kan ordna och fördela arbetet.

Mot sjöfartssäkerhetskommitténs av kommerskollegium biträdda uttalande angående kompetensvillkoren för de lokala inspektörerna har jag ej funnit anledning till erinran. Frågan regleras för övrigt av tillgång på kandidater. Dock synes önskvärt, att en av inspektörerna i Stockholm samt möjligen inspektören vid Vänern eller å annan lämplig station i eller i närheten av de större stålverksdistrikten jämväl besitta erforderliga insikter för att kunna fullgöra de materialprovningar, som torde betingas av eventuella bestämmelser därom, att fartyg samt dess maskineri och ångpanna skola jämväl beträffande materialets beskaffenhet vara underkastade fartygsinspektionens godkännande.

I en under gårdagen till Kungl. Maj:t inkommen skrift har Stockholms styrmansförening med hänsyn till den förestående organisationen av statskontrollen å fartygs sjövärdighet framhållit såsom angeläget — förutom att tillsynsmyndigheten för fartygsinspektörerna förlades till socialstyrelsen, till vilken fråga jag återkommer i det följande — att till inspektörer jämväl utsåges sjöfolk, som styrkt sin kompetens, enär ifrågavarande inspektörsbefattningar icke kunde eller borde reserveras ensamt åt ingenjörer, vilka med än så utmärkt teknisk utbildning icke hade den insikt och erfarenhet beträffande sjömansyrkets praktiska sidor, som måste vara en oundgänglig förutsättning för att inspektörerna skulle kunna fylla sitt värv till gagn för alla parter.

Detta giver mig anledning särskilt betona, att vad redan blivit åberopat och anfört i fråga om inspektörerna ingalunda motsäger, att nautiskt utbildade personer kunna anställas såsom fartygsinspektörer, om än till följd av sakens natur flertalet av dessa måste vara ingenjörer. Det är tvärtom förutsatt, att till sådana skulle utses även nautiskt utbildade personer, för att sålunda statsinspektionen skulle få draga gagn av dessas insikter och erfarenhet till förverkligande av statskontrollens ändamål. Beträffande både Stockholm och Göteborg, som vardera skulle få tre inspektörer, och sannolikt även vidkommande Sundsvall, som skulle bliva station för två inspektörer, lär en av befattningarna, om lämplig kandidat kan fås, besättas med en nautiskt utbildad man; likaså å en eller annan av de övriga stationerna, särskilt i orter där rederirörelse idkas mera väsentligt med segelfartyg. I varje särskilt fall kommer

naturligtvis att övervägas, huruvida bland aspiranterna skall antagas en ingenjör eller en nautiskt utbildad person.

Redan på detta ärendes föregående stadium hava ifrån fartygsbefälets sida önskemål i likartat syfte kommit till synes. Så hava ångfartygsbefälhavaresällskapet, Sveriges fartygsbefälsförening och sjökaptenssocietyten i Stockholm uttalat, att i varje distrikt borde finnas två inspektörer, av vilka en borde hava avlagt sjökaptensexamen och fört handelsfartyg. Att tillsätta flere än en inspektör i något annat än de tre åsyftade distrikten torde dock, såsom ock kommerskollegium beträffande nämnda uttalande erinrat, icke behövas endast ur nyss angivna synpunkt, om eljest arbetet ej är mera omfattande än att det medhinner av en person ensam. Det bör vidare bemärkas, att de intressen, man sålunda velat tillvarataga, lära bliva i sin mån tillgodosedda genom ovillkorligt anställande inom centralmyndigheten (fartygsinspektionen) av en sjötekniskt utbildad och i sjömanskap väl förfaren tjänsteman, varom närmare i det följande.

Centralmyndigheten.

De lokala inspektörerna skola enligt det i det föregående åberopade förslaget till förordning om tillsyn å fartyg m. m. vara underordnade en centralmyndighet, som har att leda deras verksamhet samt äger överinseendet över den svenska sjösäkerhetskontrollen.

Sjöfartssäkerhetskommittén.

Sjöfartssäkerhetskommittén anför i detta ämne.

Liksom kommittén anser, att för den repressiva kontrollens utövande på effektivt sätt det är nödigt att den centrala myndighet, som härmed äger befattning, verkligen gives ledningen vid övervakandet av sjölagens bestämmelser angående undersökning efter inträffad sjöolycka, så finner kommittén det jämväl vara en ovillkorlig förutsättning för ett rätt utövande av statens tillsyn å fartyg, att handhavandet härav lämnas till en *central* myndighet, så inrättad, att dess tillsynsverksamhet må utövas efter enhetliga grunder, med genomförd likformighet i tillämpningen av givna säkerhetsbestämmelser, med full sakkunskap i de ärenden, vilka ankomma på dess prövning, och med möjlighet att skyndsamt vidtaga nödiga åtgärder till fartygssäkerhetens betryggande under minsta möjliga olägenhet för sjöfartsnäringsens idkare. Nödvändigheten att för det angivna syftet äga en särskild centralmyndighet framgår redan av det tidigare anmärkta förhållande, att tillsynsmyndigheten måste förutsättas utöva icke allenast en kontrollerande utan jämväl en normerande verksamhet medelst utfärdande bland annat av tekniska föreskrifter om vad för godkännande av vissa föremål erfordras. Även synes det vara ett villkor för att vinna slutligt godkännande i åtskilliga främmande länders hamnar av de föreskrifter, vilka röra beskaftenheten av svenska fartyg, att kontrollen över

dessas föreskrifters efterlevnad är, liksom i berörda främmande länder, överlämnad till en härför ansvarig central myndighet.

I Storbrittannien med flera länder utövas den högsta övervakande kontrollen över fartyg av ett statsdepartement, med eller utan biträde av ett sakkunnigt råd eller en särskild teknisk myndighet för utövande av den närmare tillsynen. Vid övervägande av det sätt, varpå en blivande teknisk centralmyndighet för fartygskontroll lämpligen skulle kunna inordnas i den nuvarande statsförvaltningen här i landet, har kommittén funnit den ifrågasatta myndighetens blivande verksamhet vara av den beskaffenhet, att den lämpligast borde övertagas av kommerskollegium, som för närvarande handlägger till sjöfarten hörande ärenden i allmänhet och särskilt har till uppgift att övervaka säkerheten ombord å fartyg i de avseenden denna är genom gällande bestämmelser underkastad offentlig kontroll. I stället för en sådan anordning har, i saknad av ett särskilt departement för sjöfartsärenden, allenast inrättandet av ett fristående, under något av statsdepartementen direkt lydande verk kunnat komma i betraktande. Men då frågan om införandet av en centralmyndighet för behandlingen av tekniska ärenden i allmänhet icke för närvarande är aktuell och inrättandet av ett dylikt verk speciellt för fartygskontrollen så mycket mindre syns böra ifrågakomma, som detta innebure lösryckandet från kommerskollegium av en verksamhet, för vilken denna myndighet, så långt som den nuvarande kontrollen sträcker sig, redan är inrättad, har kommittén icke funnit anledning föreslå ett anordnande av tillsynen å fartyg på sistberörda sätt. Ett bestämt skäl för att hos kommerskollegium förlägga ledningen av kontrollen jämväl på av kommittén föreslagna nya områden förefinnes också däruti, att kommerskollegium enligt sjölagen, i vars grunder kommittén icke i detta avseende tillstyrker någon ändring, har till uppgift att övervaka undersökningsförfarandet efter inträffad sjöolycka. Det synes kommittén uppenbart, att en likformig och skyndsamt tillämpning av givna säkerhetsföreskrifter bör väsentligen främjas genom att den preventiva och repressiva kontrollen över fartygs säkerhet förenas hos samma överordnade myndighet. Tillräcklig garanti för sakkunskap, opartiskhet och självständighet hos de personer, vilka äga att utföra de olika åtgärderna för kontrollens utövande i skilda riktningar bör därjämte erhållas genom tillseende därav, att olika härför inrättade organ bliva för sina respektive ändamål lämpliga och skickliga samt i viss mån av varandra oberoende. Liksom det sjötekniska biträdet och den särskilda åklagaren enligt kommitténs förslag skulle direkt under kommerskollegium vara verksamma för utredning och åtal på grund av inträffade sjöolyckor, anser kommittén, att kommerskollegium bör utöva den tillsyn, varigenom fartygs beskaffenhet skall kontrolleras, genom särskilt för ändamålet inrättade organ, som inom sitt anvisade område skulle under självständigt ansvar uteslutande öva den *tekniska tillsynen* med vad därmed äger omedelbart samband för säkerhetens be-
tryggande. — — — — —

Med den uppfattning, kommittén hyser angående de kontrollåtgärder av huvudsakligen rent teknisk art, som böra ankomma på den föreslagna kontrollmyndighetens utförande, har kommittén utgått ifrån, att det centrala organet härför, fartygsinspektionen, bör utgöras av en i sjöväsendet kunnig och med sjöfartsnäringens krav förtrogen man såsom chef samt två assistenter, av vilka den ene bör vara utrustad med de största möjliga tekniska kvalifikationer beträffande fartygsbyggnad och fartygsmaskineri och den andre, som närmast skulle hava att svara för de rent administrativa göromålen, äga därför nödiga förutsättningar. Fartygsin-

spektionen skulle hava till uppgift att leda och övervaka tillsynen och därunder låta verkställa undersökningar rörande fartyg; föra anteckningar angående fartygs därvid befunda tillstånd och vad därmed står i sambad; följa teknikens utveckling på förevarande område, med skyldighet att tillhandagå andra myndigheter med utredning i fråga om vad som rör fartygs säkerhet; samt att, på grund av givna bestämmelser, lämna nödiga föreskrifter om sättet för fullgörandet av dessa. Dessutom skulle fartygsinspektionen äga att utfärda certifikat rörande vissa förhållanden, när sådant enligt gällande bestämmelser erfordras. Huru fartygsinspektionens arbete i organisatoriskt avseende skulle inordnas under kommerskollegii verksamhet torde bliva föremål för utredning av den kommitté, som är sysselsatt med utarbetande av förslag om anordnandet efter nya grunder av kommerskollegii verksamhet i allmänhet, men synes det sjöfartssäkerhetskommittén önskvärt, att fartygsinspektionens chef, med den självständiga ställning han avsetts erhålla, bör i ärenden, som skola i kollegium behandlas enligt den föreslagna lagen om tillsyn å fartyg, såvitt hans egen vidtagna åtgärd icke är föremål för bedömande, vara föredragande och eventuellt äga medbeslutanderätt hos kollegium.

I fråga om kostnaderna för själva centralmyndigheten utlät sig sjöfartssäkerhetskommittén sålunda.

Vad först beträffar själva fartygsinspektionens stat, torde chefens avlöning icke böra sättas under det belopp, som utgör begynnelseavlöning för ledamöter i de med kommerskollegium likställda centrala ämbetsverk, där löneroglering genomförts, eller 8,100 kronor årligen. Av assistenterna synes den fartygstekniskt utbildade böra åtnjuta en årlig avlöning å minst 7,000 kronor och den andre assistenten minst 5,000 kronor. Därtill komma, förutom sådana expenser, vilka kunna beräknas ingå bland kommerskollegii för dess samtliga avdelningar gemensamma utgifter, särskilda kostnader, såsom arvode till speciellt fackkunniga personer, resor, överbekiktningar m. m., vilka utgifter förslagsvis torde böra upptagas till 10,000 kronor årligen. Med denna beräkning skulle utgifterna för den centrala administrationen av fartygskontrollen uppgå till omkring 30,000 kronor om året.

Kommers-
kollegium.

Kommerskollegium tillstyrker inrättandet av en central tillsynsmyndighet och anför härom.

Vad då beträffar organisationen av denna kontroll — — — lärer behovet av en central tillsynsmyndighet ligga i öppen dag, redan av den grund, att genom tillvaron av en sådan myndighet lättare åstadkommes den likformighet i författningarnas tillämpning, vilken är desto mera önskvärd, som föreskrifterna i sig själva äro synnerligen mångskiftande. På spörsmålet huru denna centrala myndighet bör vara organiserad torde det ej tillkomma kollegium att i detta sammanhang närmare ingå, då detta ämne för närvarande utgör föremål för behandling av den kommitté, som har att verkställa utredning rörande förändrad organisation av kommerskollegium m. m. Kollegium torde härutinnan kunna för närvarande inskränka sig till några uttalanden i fråga om centralmyndighetens personal och dennas kompetens.

Så vitt kollegium nu kan överskåda saken, bör enligt kollegii mening den centrala myndigheten införlivas med kollegium eller annat i dess ställe blivande ämbetsverk samt utgöras av en mer eller mindre självständigt ställd chef, vilken i regel bör vara fartygstekniskt (både skeppsbyggeri- och maskintekniskt) utbildad,

samt minst tre underlydande tjänstemän (assistenter), därav en med juridiskt-administrativ utbildning, en i sjömanskap väl förfaren och en om möjligt i såväl skeppsbyggeri som maskinteknik utbildad, med iakttagande att i den mån chefen är mindre utbildad i dessa grenar den sist nämnda assistenten bör i stället äga nödig utbildning. Vidare torde erfordras ett eller två skrivbiträden.

Kollegium vill i detta sammanhang erinra om, att, enligt vad för kollegium blivit upplyst, »Det norske sjöfartskontor» i Kristiania, som dock har överlåtit en väsentlig del av sitt arbete åt det norska klassificeringssällskapet »Det norske Veritas», sysselsätter över ett tjugotal tjänstemän förutom de lokala besiktningsmännen, ett antal, som ju ingalunda kan sägas stå ens tillnärmelsevis i samma proportion till de här ovan för Sverige föreslagna som den norska handelsflottan står till den svenska.

Frågan om kvalifikationerna för erhållandet av chefskapet för den ifrågasatta nya fartygsinspektionen bör naturligen närmast avgöras med hänsyn till det makt-påliggande i denna befattning och vikten av att därför erhålles så lämplig person som möjligt. Blir frågan alltså i sista hand en personfråga, är det i varje fall av stor vikt med hänsyn till fartygsinspektionens så gott som uteslutande fartygstekniska uppgift, vilket i övrigt även kommittén särskilt framhållit, att just denna kunskapsgren bliver starkt representerad inom fartygsinspektionen.

Behovet av en central tillsynsmyndighet synes mig vara så uppenbart och i övrigt så förenligt med de i vårt land tillämpade principer i fråga om statsförvaltningens organisation, att jag anser mig icke behöva närmare utveckla samma behov.

*Departements-
chefen.*

Föreligger alltså ett klart behov av denna centrala tillsynsmyndighet, fartygsinspektionen, återstår det att lösa spørsmålet om dess organisation. För så vitt frågan gäller en slutgiltig lösning bör den närmast ankomma på utlåtande av kommerskollegiikommittén, eventuellt gemensamt med departementalkommittéerna. Något dylikt utlåtande är emellertid ännu icke avgivet. Det gäller nu att omedelbart framlägga plan till sakens provisoriska ordnande, åtminstone för tiden till 1914 års slut, och i sådant syfte tillåter jag mig framhålla följande synpunkter och önskemål.

Det synes vara en fullt naturlig och riktig anordning att, såsom sjöfartssäkerhetskommittén förutsätter, den högsta ledningen av statskontrollens verksamhet förläggas till den myndighet, som har att i främsta rummet företräda sjöfartsintressena i statsförvaltningen. Så är ock i allmänhet fallet i andra länder. En dylik anordning är även ur den synpunkten förmånlig, att densamma ställer sig ekonomiskt vida mindre betungande, än om man för ändamålet skulle inrätta ett särskilt ämbetsverk. Den fara ligger jämväl nära till hands, att, om fartygsinspektionen anordnas som ett från den centrala sjöfartsmyndigheten fullt fristående organ, den åsyftade kontrollen kan till skada för sjöfartsnäringen komma

att handhavas utan tillräcklig kännedom om samma närings villkor och behov. Vidare må erinras om det förhållande, att den visserligen efter ringa mått tilltagna fartygsinspektion, som, enligt vad jag förut erinrat, redan nu är anordnad dels för passagerarångfartyg dels ock för vissa begränsade områden av den allmänna sjösäkerheten, lyder under eller är anknuten vid sjöfartsorganet, vadan för kontinuitetens bevarande samt för tillgodogörande av hittills vunnen erfarenhet av detta slag synes helt naturligt, att jämväl den blivande, vida mera omfattande allmänna fartygsinspektionen nära anknytes vid samma sjöfartsorgan. Synnerligt viktigt är det att genom fartygsinspektionens förläggande till statens allmänna sjöfartsorgan detta på ett för sjöfarten synnerligen betydelsefullt område kommer att tillföras en fond av sakkunskap och erfarenhet, som kan väntas bliva till mycket gagn för denna myndighets verksamhet i allmänhet.

Vid behandlingen av detta spörsmål har jag tagit under övervägande, om och i vilken mån den sociala förvaltningen och dess centrala organ, socialstyrelsen, böra övertaga eller äga inflytande å den gren av statsförvaltningen, som skulle hava omsorgen om de med den nya lagstiftningen och dess tillämpning avsedda intressen, däri ingår, bland annat, hänsynen till arbetarskydd.

Till belysning av ämnet må här återgivas det viktigaste av vad kommerskollegiikommittén och departementalkommittéerna i sitt med underdånig skrivelse av den 18 november 1911 avlämnade betänkande om socialstyrelsen anført i fråga om hänförandet till socialförvaltningen av arbetarskydd i vissa på speciallagstiftning beroende näringar, däribland sjöfarten, så lydande.

Kommerskollegiikommittén och departementalkommittéerna.

Dessa olika grenar av speciallagstiftning innehålla obestriddigen viktiga sociala moment, i det att de äsyfta skydd mot de med yrkesutövningen å respektive områden förenade risker. Men detta skydd avser ej blott anställd personal utan utsträcker här till att gälla, allt efter omständigheterna, enskild och allmän egendom, offentlig ordning och säkerhet, allmän trafik m. m. Härmed sammanhänger, att ifrågavarande författningar innehålla ingående bestämmelser rörande vederbörande arbetsföretags anordnande och drift. De sociala momenten i dylika specialförfattningar äro sålunda så nära sammanvävda med de tekniskt-ekonomiska, att författningarnas tillämpning i avseende å det ena området med nödvändighet måste inverka även på det andra. Och då författningarnas tyngdpunkt ligger på det ekonomiska området, anse kommittéerna lämpligast, att ärenden av hithörande slag icke tillhöra den sociala förvaltningen utan det blivande organet för de ifrågakommande näringsintressena. Sistnämnda förvaltning bör sålunda handhava lagstiftningsarbetet på dessa områden samt utfärda föreskrifter och anvisningar till

ledning för de tjänstemän, som skola tillämpa författningarna. Men givetvis måste den sociala förvaltningen — — — tillförsäkras behörigt inflytande i vad angår arbetarskyddet.

Av det nu anförda framgår, att jämväl de tjänstemannakårer, åt vilka den speciella tillsynen över hithörande författningar anförtrotts, böra anknytas till näringsförvaltningen. Det vill dock synas, som om dessa tjänstemän därjämte borde, med avseende på sina uppgifter på arbetarskyddets område, stå i viss närmare beröring med den till socialförvaltningen förlagda yrkesinspektionens chefsmyndighet.

Såsom jag redan omförmålt har i en under gårdagen till Kungl. Maj:t inkommen skrift Stockholms styrmansförening uttalat sig för att tillsynsmyndigheten för fartygsinspektörerna förläggas till socialstyrelsen och icke till kommerskollegium samt till stöd härför anfört, i huvudsak, att då kollegii huvuduppgift inom statsförvaltningen vore att på alla områden tillvarataga näringarnas rent ekonomiska intressen, men sjösäkerhetslagstiftningen på många håll inom redarkretsar komme att betraktas såsom ett intrång i den ekonomiska förvärvsfriheten och som ett avbräck för rörelsens största möjliga avkastning, kollegium måste såsom tillsynsmyndighet komma i en ömtålig mellanställning; att med hänsyn härtill yrkesinspektionen överflyttats till socialstyrelsen; samt att genom den inom socialstyrelsen för närvarande pågående arbetsstatistiska undersökningen rörande sjömansyrket socialstyrelsen på grundval av undersökningens materiel fått en inblick i sjömansyrkets olika förhållanden, vilket torde bliva till stort gagn för den blivande inspektionsverksamhet.

Det gäller för närvarande att taga ståndpunkt till detta spörsmål endast med hänsyn till den närmaste tiden, och från denna utgångspunkt samt med stöd av vad som anförts av sjöfartssäkerhetskommittén och kommerskollegium ävensom på de av mig nyss angivna grunder tvekar jag icke förorda, att den centrala fartygsinspektionen tillsvidare inordnas i kommerskollegium, något som ock står i överensstämmelse med det anförda principuttalandet av kommerskollegiikommittén och departementalkommitterade, vilket jag för min del biträder. Men själva förläggningen till kommerskollegium bör ej hindra att intresset av arbetarskydd, inom sjöfartsnäringen, vinner beaktande även under det stundande provisoriet. Jag hyser den tillförsikt, att vid tillämpningen från fartygsinspektionens och de underlydande organens sida av sjölagens och de av Kungl. Maj:t utfärdade administrativa författningarnas bestämmelser på området man skall taga vederbörlig hänsyn till nyssnämnda intresse, och ett ytterligare i sådant syfte verkande medel är den i nuvarande instruktioner för kommerskollegium och socialstyrelsen fastslagna be-

fogeheten för det ena verket att påkalla deltagande för sig vid behandling hos det andra verket av frågor utav förevarande art. Med nyss anförda principuttalande skulle det visserligen vara förenligt att gå något längre samt överväga spörsmålet om en tudelning av de sjöfartssäkerheten rörande förvaltningsfrågor därhän, att de som enbart eller i övervägande grad röra arbetarskydd komma under direkt behandling av socialstyrelsen och denna underordnade organ. Men den av sjöfartssäkerhetskommittén och eljest i ämnet förebragta utredningen innefattar ej tillräcklig grund för att ett sådant steg må tagas, helst som ej heller tiden medgivit kommerskollegii och socialstyrelsens hörande över ett dylikt uppslag. Under nuvarande omständigheter får jag begränsa mig till ett uttalande, att denna fråga innefattar en framtidsstanke, som förtjänar att efter vederbörlig utredning tagas i grundligt övervägande.

Vad angår själva formen för fartygsinspektionens inordnande i statsförvaltningen synes den av sjöfartssäkerhetskommittén härför föreslagna anordningen icke vara i allo lämplig. Kommittén har visserligen hävdadt den uppfattningen, att fartygsinspektionen skulle anknytas vid kommerskollegium såsom överordnad myndighet, men denna anknytning synes dock enligt kommitténs förslag bliva av ganska löslig beskaffenhet, och fartygsinspektionen skulle komma att bliva en i det hela självständig organisation med fristående beslutanderätt. Konsekvensen härav skulle bliva, att fartygsinspektionen komme att bilda en särskild instans, vars beslut skulle kunna hos ämbetsverket överklagas. En organisationsform av denna beskaffenhet synes bliva mera invecklad än vad som är nödigt och nyttigt. Det syfte, som kommittén härmed till äventyrs velat tillgodose, nämligen att möjliggöra och underlätta fattandet av beslut och vidtagandet av åtgärder utan onödig omgång, lär på annan väg lika väl kunna ernås, vadan anordningen icke är av sådan hänsyn betingad. Vidare må anmärkas, att i motsats till den tendens att inskränka antalet instanser inom statsadministrationen, som på senare tid i vissa fall kommit till synes, förslaget i själva verket leder till att instansernas antal i vissa fartygsinspektionsärenden skulle komma att bliva ej mindre än fyra, nämligen: de lokala fartygsinspektörerna, den centrala fartygsinspektionen, kommerskollegium och Kungl. Maj:t. Tydligt är, att en sådan anordning skulle medföra åtskilliga olägenheter och minst av allt befördra det allmänna intresse, som särskilt på detta område ej får lämnas obeaktat, nämligen vikten att sörja för att ärendena med minsta möjliga tidsutdräkt kunna få sitt slutliga avgörande. Vissa av de här ovan angivna fördelarne, som fartygsinspektionens anknytning till det centrala sjöfarts-

organet skulle medföra, torde också endast i ofullständig grad vinnas genom den av kommittén tänkta anordningen.

Jag får därför uttala min anslutning till ett ändringsförslag av kommerskollegium i syfte att den avsedda tillsynen utövas av kommerskollegium »såsom fartygsinspektion». Detta innebär, att fartygsinspektionen skulle helt införlivas med kollegium och utgöra en del av detta ämbetsverk. Den avdelning av näringsförvaltningen, som omfattar den egentliga fartygsinspektionen, skulle alltså fullgöra sina funktioner i ämbetsverkets namn och, i enlighet med de närmare instruktionsbestämmelser, som böra komma att utfärdas, antingen själv besluta i vissa frågor, eller ock ansvara för en frågas beredning och föredragning till avgörande i den ordning, som därför är för ett vart fall stadgad. Den egentliga kontrollverksamheten skulle alltså även enligt denna anordning kunna utövas så, att självständigheten och möjligheten att fatta snabba beslut bleve bevarad, så långt omständigheterna göra det nödigt och önskligt. De från fartygsinspektionen i ämbetsverkets namn utgående besluten kunna givetvis påräkna vida större auktoritet, än om de skola utfärdas ensamt av inspektionen och i dess namn. Särskilt av internationella hänsyn torde detta vara av viss betydelse vid utfärdandet av certifikat och andra dylika handlingar, för vilka giltighet påkräves i främmande länder. Det centrala sjöfartsorganet såsom sådant bör sålunda utåt svara för de funktioner, som skola tillhöra fartygsinspektionen.

De göromål, som skulle tillkomma det sålunda ifrågasatta nya centrala organet för fartygskontrollen, finnas i mera allmänna drag angivna i § 3 av det av mig framlagda förslag till förordning om tillsyn å fartyg m. m. Till ledning särskilt för bedömande av behovet utav olika befattningshavare inom fartygsinspektionen samt storleken av envar tillkommande avlöningsförmåner meddelas här en översikt huru jag tänkt mig att under det provisorium, som saken nu gäller, den lämpligaste formen för avgörande av de olika frågorna och den i övrigt mest ändamålsenliga organisationen skulle te sig. För ändamålet har jag sökt indela förekommande frågor i olika grupper, allt efter deras beskaffenhet och innebörd.

I anslutning till kommerskollegii förut återgivna yttrande i fråga om en definitiv organisation — vilket yttrande torde vara tillräckligt upplysande för att det nu föreliggande spørsmålet om en enbart provisorisk organisation må kunna underställas Kungl. Maj:t utan kollegii förnyade hörande — har jag för min del funnit fartygsinspektionens personal böra med ingången av giltighetstiden för den nya sjösäkerhetslagstiftningen bestå av

en chef (överinspektör),
en juridiskt-administrativt utbildad tjänsteman (sekreterare),
en i såväl skeppsbyggeri som maskinteknik eller åtminstone på
ettdera området väl utbildad tjänsteman (förste inspektör),
en sjötekniskt utbildad och i sjömanskap väl förfaren tjänsteman
(inspektör), samt
minst ett kvinnligt skrivbiträde;
och skulle fartygsinspektionen anslutas till den byrå inom kommers-
kollegium, till vilken sjösäkerhetsfrågan och åtskilliga andra viktiga
ärenden på sjöfartens område höra, nämligen byrån för ärenden angående
utrikes handeln och sjöfarten (utrikesbyrån).

De på fartygsinspektionen ankommande göromål synas lämpligen
kunna indelas i fyra huvudgrupper, nämligen: 1) kontrollärenden, 2)
författningsärenden, 3) administrativa ärenden samt 4) besvärsmål.

Till *kontrollärenden* hör den enligt § 3 a) i författningsförslaget
fartygsinspektionen tillkommande uppgift att låta verkställa de inspektioner
och besiktningar å fartyg, som skola äga rum enligt samma förslag,
så ock besiktning, som eljest må ankomma på fartygsinspektionen,
ävensom att i övrigt vidtaga de åtgärder till sjöfartens säkerhet, vilka
enligt lag eller särskilda föreskrifter skola av fartygsinspektionen utföras.

Vidare äro hit att räkna den under b) i nyssnämnda paragraf an-
givna uppgift att leda och övervaka fartygsinspektörernas verksamhet
samt i viss mån även den under c) i samma paragraf angivna uppgift
att föra noggranna anteckningar om hållna inspektioner och besiktningar
med särskilt avseende å därvid vunna upplysningar om fartygs sjövärd-
ighet och vad därmed står i samband.

Till *författningsärenden* höra uppgiften jämlikt f) i sagda paragraf
att föreslå sådana ändringar i gällande bestämmelser, som för sjöfartens
säkerhet eller för tillsynens utövande anses erforderliga, och på offentlig
myndighets framställning tillhandagå med teknisk utredning i fråga om
vad som berör fartygs säkerhet, samt den under b) angivna uppgift
att leda och övervaka fartygsinspektörernas verksamhet, i vad denna
avser utfärdande av sådana cirkulär, som innebära närmare förklaring
av författningarnas innebörd och således utgöra rena författnings-
tolkningar.

Till *administrativa ärenden* höra under d) i § 3 angiven uppgift
att utfärda fribordscertifikat och passagerarfartygscertifikat, uppgiften
enligt e) att beträffande särskilda förhållanden, vilka beröra säkerheten
å fartyg, utfärda certifikat, då sådant enligt lag eller författning på-
fordras, samt slutligen under g) angiven uppgift att varje år avgiva

berättelse över verksamheten under nästföregående året. Ävenledes torde hit höra den beredning, som kan ankomma på fartygsinspektionen med hänsyn till åtal, som må anses av behovet påkallade för överträdelser av föreskrifterna, samt tillsättandet av fartygsinspektörer och utseendet av sådana sakkunniga, som i § 24 omförmålas.

Till *besvärsärenden* höra alla ärenden, som avse besvär, vilka anföras hos ämbetsverket över tjänsteåtgärd av fartygsinspektör eller konsul, ävensom utlåtanden och förklaringar rörande besvär, som hos Kungl. Maj:t anföras mot inspektionens eller ämbetsverkets eget beslut.

Vad angår de till första gruppen hörande ärendena och huru de lämpligast böra fördelas, tillåter jag mig först hänvisa till vad i det föregående förekommer rörande de två olika former för kontrollverksamheten, som bestå i besiktning och inspektion.

Då besiktningarna skola företagas endast på bestämda mellantider eller i samband med förekommande reparationer av större omfattning, kan beträffande företagandet av *besiktning* icke något direktiv, åtminstone icke i vanliga fall, förekomma från fartygsinspektionens sida, utan inträder dennas omhändertagande av sådan besiktning, först sedan rapporten inkommit ifrån vederbörande inspektör eller sakkunnige, som avses i förslagets § 24. Dock är att märka, att fartygsinspektionen har att utfärda cirkulär med upplysningar, råd och instruktioner till fartygsinspektörerna beträffande *sättet* för besiktningens utförande.

Den inkomna rapporten, vilken avfattas enligt av fartygsinspektionen uppgjort formulär, bör granskas av de bägge tekniska inspektörerna i de delar, som falla under området för deras sakkunskap. Efter granskning, med eventuellt gjorda anmärkningar, torde från rapporten, sedan fartygsinspektionens chef tagit del av densamma och påtecknat godkännande eller erinran, böra i ett å fartygsinspektionen fört särskilt register införas de anteckningar rörande besiktningens resultat, som kunna finnas erforderliga. Motsvarande bör tillämpas i fråga om ritningar, som föreskrivas i § 11. Med löpande ärenden av ifrågakvarande slag synes alltså i regel endast befattningshavare inom själva fartygsinspektionen behöva taga befattning.

Om vid besiktningen upptäckes fel eller brist, som gör fartyget sjöovärdigt, skall jämlikt § 21 i förslaget fartygsinspektören därom underrätta redaren eller befälhavaren och därvid, om anmärkta felet eller bristen är av beskaffenhet att kunna avhjälpas, angiva därför erforderliga åtgärder, varjämte fartygsinspektören skall före besiktningens avslutande övertyga sig om, att anmärkt fel eller brist avhulps. För denna gren av fartygsinspektörs verksamhet kan naturligen icke några

allmängiltiga föreskrifter utfärdas, då ju de reparationsåtgärder, som fartygsinspektören kan hava att föreslå, alltid bliva beroende på de olika förhållanden, som äro för handen i varje särskilt fall. Ej heller kan, enär reparationsåtgärderna redan äro vidtagna, då rapporten ingives, förekomma, att fartygsinspektionen tager befattning härmed annat än i det fall, att vederbörande inspektör, i brist på tilltro till egen omdömesförmåga, hänvänt sig till den överordnade myndigheten. För sådant fall måste emellertid fartygsinspektionen omedelbart ingripa, möjligen i form av resa till och undersökning å den plats, där fartyget befinner sig. På grund av den brådskande naturen av sådant ärende och jämväl av dess rent tekniska art, bör avgörandet härutinnan kunna träffas av fartygsinspektionens chef utan hänvändelse till överordnad.

Det kan vidare tänkas, att de reparationsåtgärder, som av fartygsinspektören föreslagits och i enlighet därmed blivit utförda, finnas vid granskning av inkommen rapport vara av otillfredsställande art och i behov av omedelbar eller framtida rättelse. Då sådan rättelse emellertid i regel kan antagas komma att vålla obehag, tidsförlust och ekonomiska uppoffringar för vederbörande enskilda intressenter, synes beslutet härutinnan böra efter föredragning av fartygsinspektionens chef fattas av överordnad funktionär.

Den besiktning, varom här är fråga, kan ock hava till påföljd, att förbud mot nyttjande av fartyget eller visst tillbehör därtill utfärdas av fartygsinspektören. Sådant förbud skall enligt förslaget § 31, evad besvär anföras eller icke, stå fast intill dess förbudet kan varda av högre myndighet undanröjt. Jag har tänkt mig, att dylikt förbud, till vars meddelande de lokala inspektörerna måste berättigas kanske mest till följd av kravet på den största skyndsamhet vid frågans avgörande, bör bliva föremål för överordnad myndighets prövning oavsett anförda besvär, likasom spörsmålet om meddelande av förbud på grund av besiktning, vilken ej föranlett den lokala inspektören till förbuds meddelande, ankommer på överordnad myndighet. Avgörandet i sådana fall, vilket kan innefatta en nog så grannliga uppgift, bör i regel, efter beredning inom fartygsinspektionen och, eventuellt, föredragning av dess chef, ankomma på denne överordnad funktionär. Så ock därest besvär föreligga, varom jag vidare yttrar mig i fortsättningen.

I förhållande till den andra formen för fartygsinspektörs verksamhet, nämligen *inspektion*, läser det ankomma på fartygsinspektionen, närmast dess chef, att föranstalta om tillkomsten av de allmänna föreskrifter angående sätt och föremål för besiktning m. m., som utöver redan

gällande bestämmelser kunna finnas erforderliga och möjliga att av det centrala sjöfartsorganet meddelas. Då åter varje särskild inspektionsförrättning i regel äger rum på tid och plats, som inspektören själv bestämmer, är det tydligt, att fartygsinspektionen i ännu mindre grad än beträffande besiktning kan taga befattning härmed i annan mån än att efter rapportens mottagande och granskning godkänna eller ogilla densamma samt vidtaga mått och steg i överensstämmelse härmed. Rörande inspektionsrapportens behandling inom fartygsinspektionen och därav tilläventyrs föranledda åtgärder gäller, vad härom nyss anförts beträffande besiktning.

I ett avseende synes emellertid fartygsinspektionen kunna direkt ingripa mera beträffande inspektion än beträffande besiktning. Denna senare kontrollåtgärd kan, såsom förut anförts, i allmänhet påkrävas endast vid vissa på förhand givna tillfällen, medan inspektionen kan företagas när som helst, endast behörig hänsyn tages därtill, att rubbning ej föranledes i fartygets trafikförhållande. Denna omständighet möjliggör för fartygsinspektionen att, därest den skulle hava sig bekant befintligheten av något fel eller någon brist hos ett visst fartyg eller har anledning misstänka något sådant, anbefalla inspektions verkställande å ifrågavarande fartyg vid lägligt tillfälle. Det synes kunna överlätas åt fartygsinspektionens chef att avgöra, huruvida han anser sig själv böra giva sådan befallning eller densamma bör föregås av beslut, fattat av honom överordnad funktionär.

Beträffande av inspektion härrörande förbud mot nyttjande gäller om fartygsinspektionens åtgärder härutinnan vad nyss anförts angående besiktning.

I den till den första av nämnda fyra huvudgrupper hänfödda uppgiften för fartygsinspektionen att leda och övervaka de lokala inspektörernas verksamhet torde ingå ej blott det mera övergående, förut antydda åliggandet att söka dana ett gott inspektionsmateriel utan i synnerhet förpliktelsen att allt framgent genom cirkulär eller på annat sätt meddela upplysningar och instruktioner till de lokala inspektörerna. I den mån dessa cirkulär avse icke rena författningstolkningar utan tekniska instruktioner för det praktiska utförandet, skulle de falla under de rena kontrollärendena och vara av beskaffenhet att kunna meddelas av fartygsinspektionens chef ensam.

Den tredje till ifrågavarande huvudgrupp hänfödda uppgiften nämligen förandet av noggranna anteckningar om hållna inspektioner och besiktningar har i det föregående något berörts i samband med behandlingen av inkommen rapport om sådan förrättning och anteckning om

dennas resultat i ett särskilt register. Att här närmare ingå på, huru detta register bör föras, synes icke vara av nöden. En ren diarieföring av de insända rapporterna torde tillhöra de administrativa ärendena.

Beskaffenheten av de ärenden, som kunna hänföras till andra huvudgruppen, författningsärenden, synes med tillräcklig tydlighet framgå av uppräknningen under denna huvudgrupp. Dessa ärenden synas i allmänhet böra avgöras av ämbetsverkets chef eller i dess plenum på föredragning av fartygsinspektionens chef eller i vissa fall, såsom i fråga om författningsbestämmelser av internationell räckvidd, på föredragning av utrikesbyråns chef. Möjligen kunna de i vissa mindre genomgripande fall avgöras av sistnämnde chef. Till författningsärenden höra väl även frågor om dispens. Sådan gives visserligen i allmänhet endast av Kungl. Maj:t, men bör väl fartygsinspektionen höras och utlåtande avgivas av ämbetsverket efter föredragning inför dess chef eller i plenum. I ett eller annat mindre viktigt fall synes dispens lämpligen kunna meddelas av utrikesbyråns chef, då på föredragning av fartygsinspektionens chef. De förut åsyftade tekniska utredningarna synas däremot böra tillkomma fartygsinspektionen ensam. Under författningsärenden torde möjligen även falla utfärdandet av cirkulär rörande materialdimensioner och dylikt, något som avser rent tekniska detaljer och synes kunna avgöras av fartygsinspektionens chef ensam.

De administrativa ärenden, som avse utfärdandet av vissa certifikat, synas lämpligen kunna i allmänhet avgöras av fartygsinspektionens chef, som ock skulle hava att i verkets namn underteckna certifikaten, med kontrasignation av fartygsinspektionens sekreterare, och den årliga berättelsen över fartygsinspektionens verksamhet synes böra undertecknas på enahanda sätt, medan åter fartygsinspektionens anpart i behandlingen av fråga om åtals anställande eller utförande mot redare, befälhavare eller annan bör såsom innefattande i huvudsak juridiska spörsmål fullgöras huvudsakligen av sekreteraren, eventuellt genom föredragning inför sjöfartsbyråns chef, därest icke ärendet är av beskaffenhet att lämpligen böra av den sistnämnde föredragas inför verkets chef.

Sjöfartssäkerhetskommittén har — varom mera i det följande — föreslagit anställandet av en särskild åklagare, som skulle äga att inom hithörande områden såväl tillhandaga de allmänna åklagarna som eventuellt själv beivra överträdelser, något som jämväl kommerskollegium i sitt utlåtande tillstyrkt under uttalande att hans uppgifter eventuellt kunde förenas med andra tjänsteuppgifter. I anslutning härtill vill jag räkna med den möjligheten att, åtminstone för det första året, de för en sådan åklagare avsedda funktioner kunde påläggas fartygsinspektionens

sekreterare. Kan denna möjlighet icke förverkligas, såsom till följd av svårigheten att erhålla en för de bägge slagen av uppgifter kvalificerad person, bör det emellertid tillkomma fartygsinspektionen att hålla en sådan åklagare, som då ej skulle vara inordnad i fartygsinspektionen, underrättad om vad till sjöfartsinspektionens kännedom kommit om överträdelse mot lagar och förordningar, vilkas efterlevnad fartygsinspektionen har att övervaka. Sådana meddelanden böra kunna ske utan någon vidare skriftlig omgång.

I de administrativa ärenden, som avse tillsättandet av fartygsinspektörer med flera, bör yttrande eller förslag avgivas av fartygsinspektionens chef till den närmast överordnade, som må hava att handlägga ärendet.

Med den sista huvudgruppens ärenden, besvärärenden, skulle förhållandet bliva något annorlunda än sjöfartssäkerhetskommittén tänkt sig, beroende därpå, att åt fartygsinspektionen icke skulle beredas den självständiga ställning, som kommittén synes hava åsyftat. Inkomna besvär över åtgärd av fartygsinspektör eller konsul böra beredas av fartygsinspektionens chef med biträde av dess sekreterare samt föredragas av chefen för utrikesbyrån. Beslut i sådant besvärsmål om överbesiktning, varom förmåles i författningsförslagets § 32, samt om utseende härför av sakkunniga böra, efter det fartygsinspektionens chef blivit hörd, fattas efter utrikesbyråchefens föredragning.

Över besvär, som hos Kungl. Maj:t anföras mot beslut i ärende, varmed fartygsinspektionen haft att skaffa, och remitteras till utlåtande av vederbörande, bör, efter erforderlig beredning inom fartygsinspektionen, dess chef yttra sig innan det begärda utlåtandet, i allmänhet efter föredragning av utrikesbyråns chef, avgives.

Då det här gäller alldeles nya förhållanden, är det, utan något stöd av vunnen erfarenhet, naturligtvis svårt, ja rent av omöjligt att ens tillnärmelsevis angiva omfattningen av de sålunda i mera skissartad form omnämnda göromål, som tillkomma fartygskontrollens centralorgan. Jag har i det föregående sökt beräkna antalet årliga förrättningar av lokalinspektörerna, och även om ej alla de förrättningar, som utgöra enbart inspektioner, äro av den omfattande art, att de påkräva en utförlig rapport, får man väl antaga, att centralorganet i en eller annan form får att taga befattning med samtliga de beräknade 2,875 stycken förrättningarne. Övriga ärenden torde naturligen, sedan kontrollinstitutionen kommit i gång och nått sin fulla utveckling, ej uppgå till ens tillnärmelsevis nyssnämnda antal.

Så mycket torde dock redan nu kunna sägas, att den föreslagna

personalen ingalunda kan anses för stor. Det är nämligen, som synes, en mångfald uppgifter av stor omfattning och maktpåliggande art, som förestå den blivande fartygsinspektionen, ett förhållande som också kräver att till de olika posterna erhållas verkligt kvalificerade personer. Man måste alltså sätta kompetensfordringarna ganska högt, isynnerhet beträffande den blivande chefen. Angående denne instämmer jag i kommerskollegii uttalande att han i regel bör vara fartygstekniskt (både skeppsbyggeritekniskt och maskintekniskt) utbildad.

Såsom ytterligare stöd för önskemålet att chefen innehar en sådan teknisk kvalifikation får jag åberopa den särskilda mening ledamoten i sjöfartssäkerhetskommittén herr Hök, med instämmande av kommittéledamöterna herrar Gummesson och Lindley härutinnan uttalat, så lydande.

Reservanter
inom sjöfarts-
säkerhets-
kommittén.

Med den uppfattning kommittén hyser och som även jag biträder, att de kontrollåtgärder, vilka ankomma på fartygsinspektionen, huvudsakligen kräva fartygstekniska insikter, och då kommittén med denna utgångspunkt jämväl tänkt sig anordnandet av den lokala kontrollen genom tjänstemän med erfarenhet i skeppsbyggeri och maskinteknik, synes konsekvensen hava fordrat, att kommittén förordat tillsättandet av en fartygstekniskt bildad och erfaren man jämväl såsom *chef* för fartygsinspektionen, varemot väl en av assistenterna må vara speciellt utbildad i sjömanskap.

»En i sjömansväsendet kunnig och med sjöfartsnäringens krav förtrogen man», som av kommittén ansetts lämplig såsom chef för fartygsinspektionen, är ej i nämnda sin egenskap kompetent att själv bedöma vad som i olika fall ur säkerhetssynpunkt fordras eller att leda de undersökningar och åtgärder, vilka med syfte att iakttaga fartygs säkerhet skola företagas av fartygsinspektionen och dess underordnade tjänstemän. Ej heller är någon annan än en fackman på det fartygstekniska området kompetent att utfärda de tekniska detaljbestämmelser, vilka fartygsinspektionen enligt kommitténs förslag skulle utfärda. Däremot har chefen för nu ifrågakvarande rent tekniska myndighet intet att skaffa med sjöväsendet i det hela eller med sjöfartsnäringens krav i annan mån än som har med sjöfartssäkerheten att skaffa.

Kan man erhålla en chef, som tillika äger de av kommittén nämnda kvalifikationerna, är det naturligen så mycket bättre, men vad som måste fasthållas är, att huvudvikten bör fästas vid den fartygstekniska bildningen och erfarenheten, när det gäller att tillsätta chefsposten. Detta förhållande framträder särskilt om man tager i betraktande, att hithörande ärenden äro i väsentlig grad av internationell karaktär och fordra ständiga förhandlingar och kommunikation i övrigt med utlandet i frågor, vilka just fordra ett bedömande ur rent teknisk synpunkt. Då Sverige i alla dessa fall lämpligen bör företrädas av fartygsinspektionens chef, följer redan härav, att denne bör äga kompetens att fullt bedöma vad varje fråga gäller för att på bästa sätt befordra vårt lands intressen. Cheferna för de stora enskilda klassificeringsanstalterna, vilka anstalter ju hava i huvudsak samma verksamhet som fartygsinspektionen skulle erhålla, äro även fartygstekniskt utbildade män.

Slutligen kan jag icke alldeles förbise, att, på det sätt kommittén angivit chefens särskilda kvalifikationer, det icke är uteslutet att en person, vars huvudintresse icke överensstämmer med fartygsinspektionens syfte — sjöfartssäkerhetens bevarande — må komma att utöva ledningen över fartygskontrollen i landet.

Ställer man dylika krav beträffande kompetensen å de olika befattningshavarna, måste ock befattningarne bliva så avlönade, att det finnes möjlighet att för desamma vinna personer med sådan kompetens, och gäller härvid i ännu högre grad vad jag i motsvarande ämne anfört beträffande de lokala inspektörerna.

På samma gång det är obestriddigt, att de sjöfarandes — både sjöfolkets och passagerarnes — risk för skada till liv eller lem kan vara särskilt överhängande, är det också på grund härav klart, att tillsynen över att denna risk, så långt detta över huvud är möjligt, undanröjes eller minskas, i särskild grad kräver ansvarskänsla och insikt hos de tjänstemän, som utöva densamma. Härtill kommer, att frågan om fartygs sjövärdighet är ganska invecklad, och att förmågan att fatta ett avgörande härutinnan och framför allt att bedöma de grunder, som härutinnan måste bliva normerande, förutsätter ej endast teoretiska insikter utan jämväl praktisk erfarenhet i berörda hänseenden ävensom god kännedom om utländska förhållanden på detta område, vilket ju i stor utsträckning är av internationell karaktär. Vidare är synnerligen angeläget att, om också icke dessa tjänstemän skulle, i opartiskhetens intresse, uttryckligen förbjudas allt sysslände på området för privat räkning, avlöningsförmånerna ändock tillmätas så, att tjänstemännen icke frestas att, för sin skäligen utkomst, bredvid tjänsten ägna sig åt dylik enskild verksamhet. Men å andra sidan måste härvidlag tagas hänsyn till den omständigheten att, då fartygsinspektionen är avsedd att åtminstone för den närmaste tiden inordnas i kommerskollegium, storleken av avlöningarna lärer, åtminstone i viss mån, få lämpas efter de löneförmåner, som tillkomma ämbetsverkets nuvarande befattningshavare.

Beträffande särskilt fartygsinspektionens chef, vars avlöning enligt kommitténs förut anförda uttalande icke borde sättas under det belopp, som utgör begynnelseavlöning för ledamöter i de med kommerskollegium likställda, nyreglerade verk, eller 8,100 kronor årligen, må följande omständigheter bemärkas.

Han skulle icke bliva fullt likställd med ledamot i kollegium beträffande göromålets handläggning, ity att han icke skulle bliva chef för en särskild byrå inom ämbetsverket. Men å andra sidan är detta nog icke så mycket beroende på, att ärendena beräknas bliva av så ringa omfattning, att av denna grund inrättandet av en helt ny byrå inom kommerskollegium anses omotiverat, utan grunden till att fartygsinspektionen icke nu ansetts böra erhålla samma formella ställning som de övriga byråerna i det nuvarande kommerskollegium är huvudsakligen

angelägenheten att ej avsöndra från varandra frågor av lika natur samt behovet att kunna beträffande de i rättsligt och administrativt avseende mången gång ganska ingripande frågorna lägga avgörandet eller inflytande därå i händerna på en härför utbildad byråchef. Det framgår i övrigt av den förut gjorda skisseringen av ärendenas fördelning inom fartygsinspektionen, att en mycket betydande del av ärendena äro av den art, att de måste avgöras eller i varje fall handläggas av inspektionens chef, vadan dennes ställning beträffande dessa ärenden, som ingalunda äro att betrakta såsom rena expeditionsgöromål, ganska nära sammanfaller med en byråchefs. Då vid de många förhandlingar och den kommunikation i övrigt, som på sjöfartssäkerhetens område måste äga rum med utlandet, fartygsinspektionens chef bör i allmänhet direkt medverka, måste han besitta de härför erforderliga viktiga kvalifikationerna — representativa egenskaper och god språkkunskap — och för förvärv av en härmed utrustad person kunna jämförelsevis höga löneförmåner påkrävas.

Nu anförda synpunkter beträffande storleken av chefens avlöning förtjäna förvisso det största beaktande, och vore här fråga om ett slutgiltigt fastställande av löneförmånerna hade nog sjöfartssäkerhetskommitténs åsikt om avlöningens storlek krävt ett grundligt övervägande. Jag föreställer mig dock att på frågans nuvarande provisoriska stadium och åtminstone för den tid saken nu närmast gäller, nämligen till 1914 års slut, årsavlöningen skulle kunna begränsas till ett belopp, som något understiger begynnelseavlöningen för ledamot i nyreglerat centralt ämbetsverk. Härigenom undvikes ock den inkonsekvens, som otvivelaktigt ligger däri att beloppet skulle för fartygsinspektionens chef vara lika högt som begynnelselönen är — och detta med hjälp av extra lönetillägg — för den honom överordnade chefen för kommerskollegii utrikesbyrå. Om jag således ej vill nu föreslå avlöningsbeloppet så högt som till 8,100 kronor för år, synes åter den för tjänstemän närmast efter byråchefer, nämligen byrådirektörer, i allmänhet gällande begynnelseavlöningen, 7,000 kronor, vara väl knapp. Ett belopp å 7,500 kronor om året torde, såvitt man nu utan vidare erfarenhet kan bedöma frågan, vara det bäst avvägda.

Beträffande fartygsinspektionens sekreterare och förste inspektören föreslår jag nu beloppet av årsavlöningen för vardera till 5,800 kronor, som utgöra begynnelselönen för tjänsteman av andra lönegraden i nyreglerat centralt verk. Beskaffenheten och omfattningen av deras blivande arbete lära skäligen icke medgiva någon avprutning å nyssnämnda belopp. Det må ock bemärkas, att förste inspektören bör vara kvalificerad att vid ledighet för chefen fungera som dennes vikarie.

För den sjötekniskt utbildade inspektören, vilkens arbete, även fastän bemanningen å fartyg skulle ingå i fartygsinspektionens tillsyn, icke gärna kan med fartygstypernas nuvarande utveckling bliva lika betungande som för förste inspektören och vilkens speciella utbildning icke kan, såsom i fråga om förste inspektören, hava krävt mera avsevärda kostnader, synes avlöningen för år kunna nu stanna vid beloppet av begynnelseavlöningen i nyreglerat centralt verk för tjänsteman av första lönegraden, nämligen 4,000 kronor.

Vidkommande kvinnliga skrivbiträden kan för den första tiden möjligen ett vara tillräckligt, men beskaffenheten av de göromål, som skulle komma på skrivbiträdet, synes kräva hos detta kvalifikationer, som motsvara dess ersättande med den för kvinnligt skrivbiträde i högre lönegrad i centralt ämbetsverk i allmänhet utgående begynnelseavlöningen å 1,600 kronor för år räknat.

Genom den nya sjösäkerhetslagstiftningen skulle omfattningen av de göromål, som för närvarande tillkomma det av mig förut omförmälda, hos kommerskollegium från och med år 1906 anställda sjötekniska biträdet, ökas. I omförmälda förslag till ändringar i sjölagen förekommer såsom en nyhet att vederbörande befälhavare skall inom riket till kommerskollegium och utom riket till närmast varande svenske konsul ofördröjligen avgiva skriftlig rapport om snart sagt varje timad händelse, som kan betraktas såsom en sjöolycka. Dessa rapporter, vilkas avgivande skulle vara obligatoriskt, äro avsedda att huvudsakligen tillgodose två ändamål, nämligen dels att tjäna kommerskollegium till ledning vid fullgörande av dess uppgift i avseende å vederbörliga undersökningar (i lagförslaget benämnda sjöförhör) i anledning av resp. olyckor dels ock att ligga till grund för en fullständig officiell statistik över sjöolyckor, vilken hittills saknats, men som givetvis skulle ur flere synpunkter vara till gagn. Enligt lagförslaget, i vilket upptagits åtskilliga nya bestämmelser i syfte att förbättra undersökningsförfarandet och säkrare utkräva det personliga ansvaret för sjöfartssäkerheten, skulle liksom enligt nu gällande sjölag rätten (resp. konsul) ofördröjligen insända protokollet över sjöförhöret till kommerskollegium för undergående av granskning. Det bliver då beroende på åtgärd av kollegium och de organ, detta får till sitt förfogande, om vid redan verkställt sjöförhör må bero eller nytt sådant förhör skall ske eller anstalt vidtagas för anhängiggörande av talan mot vederbörande om ansvar.

För ett behörigt fullgörande av denna prövning och för över-

Sjötekniska
biträdet.

vakande i övrigt av sjölagens efterlevnad i förevarande hänseende anser sjöfartssäkerhetskommittén, att ett sjötekniskt biträde fortfarande bör finnas anställt hos kollegium. Biträdet skulle utöva samma tillsyn över att behöriga rapporter verkligen inkomma från fartygsbefälhavare angående sjöolyckor, som biträdet för närvarande har att utöva rörande undersökningars hållande och domstolsprotokollens infordrande, varjämte biträdet fortfarande skulle vara skyldigt tillhandagå kollegium med utredning i sjötekniska frågor. Även borde biträdet stå i förbindelse med fartygsinspektionen på det sätt, att biträdet underrättar denna om sådana sjöolyckor, vilka anses böra efterföljas av besiktning eller inspektion.

Kommittén har emellertid uttalat sig mot framkommet förslag att inordna sjötekniska biträdet under fartygsinspektionen. För att det sjötekniska biträdet må bliva i tillfälle att på ett självständigt och opartiskt sätt bedöma och yttra sig över de frågor, som från fartygsinspektionen komma under kollegii prövning, ansåge kommittén denne tjänsteman fortfarande böra sortera direkt under kollegium. Därjämte har anmärkts, att det måhända viktigaste området av det sjötekniska biträdets verksamhet, granskningen av inkommande rapporter och sjöförklaringar, faller inom den repressiva kontrollen rörande fartygs säkerhet, under det att fartygsinspektionen endast skulle hava till uppgift att utöva en rent preventiv kontroll från statens sida i berörda avseende. Slutligen borde enligt kommitténs mening ej förbises, att det sjötekniska biträdet skulle tillhandagå kollegium med utredning även i andra sjöfartsangelägenheter än sådana, som angå fartygs säkerhet, vadan han även ur denna synpunkt lämpligast borde ställas direkt under kollegium.

Under åberopande att den del av kommitténs betänkande, som rör det sjötekniska biträdet inom kollegium och instruktionen för honom i väsentlig mån tillhörde spörsmålen om kollegii organisation och således borde ankomma på behandling närmast av kommerskollegiikommittén, har kollegium i sitt utlåtande över nämnda betänkande inskränkt sig till det uttalande att det sjötekniska biträdet eller någon motsvarande befattningshavare obetingat bör fortfarande finnas med de funktioner i huvudsak, som framgå av kommitténs förslag till instruktion för honom.

Även i fråga om en provisorisk anordning böra enligt min mening de av sjöfartssäkerhetskommittén och kommerskollegium rörande det sjötekniska biträdet sålunda angivna synpunkter göras gällande. De ökade uppgifter, vilka biträdet alltså skulle erhålla och som upptagits i ett förslag av kommittén till förändrad instruktion, komma att giva bi-

trädet en ansenlig arbetsböda, icke minst till följd av införandet av en mängd detaljbestämmelser rörande säkerheten till sjöss, vilkas rätta utförande, då fråga uppstår om ansvar, skulle komma att underkastas biträdets förberedande prövning. För verkställande av den utredning som sålunda ankomme på denne sjötekniskt sakkunniga, bleve han enligt kommitténs åsikt i behov av något biträde av underordnad personal, särskilt för fullgörandet av åliggandet att leda sammanförandet av statistiska uppgifter. Då för övrigt den nu samlade Riksdagen redan bifallit Kungl. Maj:ts i årets statsverksproposition framställda förslag om oförändrat arvode, 3,000 kronor, åt det sjötekniska biträdet även för år 1914, synes lämpligen, såvitt samma år angår, den ytterligare kostnad, som lär vara påkallad för de ökade funktionernas fullgörande, bära utgå icke i form av höjt arvode åt den sjötekniskt sakkunniga, utan i form av ersättning till biträde av underordnad personal, vilket skulle med fördel kunna utföra en del arbeten av mindre kvalificerad art, såsom enklare räkneoperationer i statistiskt syfte, de olika införingarna i liggare och så vidare. Ersättningen för sådant biträde under år 1914 torde ej behöva överstiga 1,500 kronor.

Sjöfartssäkerhetskommittén har uttalat sig för anställandet i kommerskollegium av en särskild åklagare i sjörättsmål och anför härutinnan i huvudsak.

Särskild
åklagare.

Jämlikt instruktion av den 15 december 1905 har det sjötekniska biträdet till åliggande, bland annat, dels att i första hand pröva, om skäl till åtal enligt 292, 293 eller 306 § sjölagen föreligger, dels ock att, därest talan om ansvar föres, tillhandagå åklagaren med råd och anvisningar. På sätt stadgandet om det sjötekniska biträdets prövning rörande ansvarstalan är formulerat och i saknad av särskilda åklagare i sjörättsmål, omfattar den förberedande prövningen icke allenast ett bedömande av fakta ur sjöteknisk synpunkt, utan jämväl frågan om dessa faktas rättsliga innebörd och verkan samt om utsikterna för åtal från rent processuel synpunkt. Om en mångfald nya bestämmelser skulle komma att reglera vad med säkerheten till sjöss äger beröring och därmed även inverka på ansvarets bestämmande, samtidigt med att det sjötekniska biträdet erhöle ökade uppgifter inom det rent tekniska området, torde det bliva omöjligt att upprätthålla de nya bestämmelsernas auktoritet och vederbörligen utkräva redares och befälhavares ansvar utan att den sjösakkunnige vid den rent juridiska prövningen erhöle biträde av person med rättslig bildning och erfarenhet särskilt inom sjörätten. Redan det ökade antalet ärenden, som måste bliva underkastade ett juridiskt bedömande vid fråga om åtal, lär kräva en dylik anordning, vartill kommer att den av kommittén föreslagna fördelningen av ansvaret mellan redare och befälhavare torde medföra större svårighet beträffande rättsprövningen, än fallet är med gällande lagstiftning, enligt vilken bedömandet av skälen för åtal oftast är beroende allenast

därav, huruvida tekniska fel från befälhavarens sida föreligga i avseende å fartygets ledning och vård.

Bleve det sålunda nödvändigt att hos kommerskollegium anställa ett särskilt biträde för rättsprövningen, synes det lämpligt, att denne person tillika utrustades med befogenhet att i egenskap av *särskild åklagare* på eget ansvar väcka och utföra åtal angående brott och förseelser mot i sjölagen och skilda förordningar givna bestämmelser rörande sjöfartssäkerheten. I samtliga de förslag, vilka på detta område framkommit i syfte att öka säkerheten till sjöss, har införandet av särskilda åklagare i sjörättsmål framställt såsom ett önskemål, även där detaljerade föreskrifter om beskaffenheten av fartyget samt dess utrustning och lastning icke föreslagits. Mångfalden av de med ett ordnat kontrollsystem följande detaljbestämmelser låter behovet av en särskild åklagare i dylika mål än mera framträda, enär enheten i de principer, efter vilka åtal beslutas, samt likformigheten i sättet för dess utförande härigenom blir svårare att iakttaga för de olika allmänna åklagarna i landet, vilka dessutom icke sällan äro oerfarna i sjöärenden och näppeligen kunna överblicka hela det område, i vilket deras ingripande må erfordras. En vid kommerskollegium verksam, särskild åklagare, som ägde stödet av dess sjötekniska biträdes sakkunskap och tillgång till den centrala kontrollmyndighetens iakttagelser vid prövning om befogenheten av åtal, skulle därför tvivelsutan bliva av största betydelse för en effektiv och enhetlig rättstillämpning och därigenom högeligen främja syftet med de i lagar och förordningar givna säkerhetsföreskrifter och ansvarsbestämmelser. Ivrättandet av en särskild åklagare skulle, ehuru denne själv vore åtalsberättigad för hela riket, icke medföra rubbning i de allmänna åklagarnas rätt och skyldighet till åtal inom deras respektive distrikt, men bör den särskilda åklagaren vara skyldig att, efter väckande av åtal från dessa eller dessförinnan, lämna dem begärda anvisningar och råd med hänsyn till sakens rättsliga bedömande, liksom det sjötekniska biträdet i kommerskollegium har att i tekniska frågor gå de allmänna åklagarna tillhanda. En tredje form för den särskilda åklagarens del i utredningen torde emellertid bliva den vanligaste: han uppsätter i samråd med kommerskollegii sjötekniska biträde en promemoria till den allmänna åklagarens ledning i sådana fall, där han anser åtal befogat, och denna promemoria tillställs genom kommerskollegii försorg vederbörande åklagare för den åtgärd, till vilken denne finner sig föranlåten. Vill denne ej åtala, må det ankomma på den särskilde åklagaren att fullfölja saken eller ej, varjämte Konungens befallningshavande i de olika länen säkerligen skulle draga försorg därom, att vid förefallande behov åtal väcktes och utfördes på kommerskollegii eller den därvid anställde särskilde åklagarens föranstaltande.

Kommerskollegium har härutinnan, med hänvisning till den närmast på kommerskollegiikommittén ankommande behandling av detta spörsmål, inskränkt sig till det, av mig förut delvis anförda, uttalande att inrättandet av en särskild åklagarmyndighet med de av kommittén antydda uppgifter — eventuellt i förening med andra tjänsteuppgifter — enligt kollegii mening skulle vara till gagn för sjösäkerheten och därför av kollegium tillstyrktes.

Jag anser det vara så angeläget, att en särskild åklagarmyndighet

finnes i verksamhet redan under det första året för den utvidgade sjösäkerhetslagstiftningens tillämpning, att jag, för den händelse den förut antydda möjligheten att pålägga fartygsinspektionens sekreterare de för nämnda myndighet avsedda funktioner icke låter förverkliga sig, förordar anslag till en särskild person för ändamålet till ett belopp, som emellertid för år 1914 synes kunna stanna vid 1,500 kronor.

Av de årsarvoden, som skulle utgå till fartygsinspektionens befattningshavare torde lämpliga andelar böra anses såsom lön och återstående andelar såsom tjänstgöringspenningar, i vilket senare hänseende beloppet må utgöra för chefen 2,000 kronor, för sekreteraren och förste inspektören 1,800 kronor vardera samt för inspektören 1,200 kronor.

Semester,
extra biträ-
den m. m.

Då jag utgår från att i tillämpliga delar dessa nyss nämnda befattningshavare skola i fråga om skyldigheter; däribland daglig arbetstid å tjänsterummet, likställas med ordinarie tjänstemän i kommerskollegium, synes det ej vara obilligt, om redan under det första året semester kunde dem beredas i den utsträckning, som tillkommer deras ordinarie vederlikar. Man skulle då hava att beräkna ersättning till vikarier med högst följande belopp motsvarande resp. tjänstgöringspenningar för nedan angivna tider nämligen:

för chefen, en och en halv månad	kronor 250: —
» sekreteraren, » »	» 225: —
» förste inspektören, » »	» 225: —
och » inspektören, en månad	» 100: —
	Summa kronor 800: —

Till gottgörelse för den extra arbetshjälp inom fartygsinspektionen, som till äventyrs kan finnas oundgängligen erforderlig, beräknas 1,000 kronor och till ersättningar åt sådana i § 6 av det framlagda förslaget till förordning om tillsyn å fartyg m. m. omförmälde sakkunnige, vilkas ersättande kan komma att stanna å statsverket, 2,000 kronor.

Till resekostnads- och traktamentsersättningar under år 1914 åt tjänstemän i fartygsinspektionen torde, med hänsyn till de rätt många resor, som lära bliva erforderliga för undersökningar på ort och ställe av fartyg samt för handledning på stationerna av resp. lokalinspektörer, krävas 2,000 kronor eller mera. Dessa ersättningar böra utgå från det under sjunde huvudtiteln anvisade förslagsanslaget till resekostnader.

För biträde med uppläggande från början av ett fullständigt kort-

register över de svenska fartygen avsett att inrymma fortlöpande anteckningar från de olika inspektionerna och besiktningarna lärer erfordras något mindre belopp, förslagsvis 200 kronor.

Ett genomförande av den ifrågasatta nya lagstiftningen kan ock förväntas medföra kostnader för statsverket i tre andra hänseenden nämligen dels för sådana sakkunnige, som av konsulerna kunna med stöd av § 8 i den blivande förordningen om tillsyn å fartyg m. m. tillkallas såsom biträden vid inspektioner, dels för sådan överbesiktning enligt förordningens §§ 32—34, vilken icke tillkommit på klagandes begäran, dels ock på grund av den kronan jämlikt det föreslagna nya 4 mom. i 6 § sjölagen åliggande skyldighet att för visst fall ersätta den kostnad, skada och förlust, som genom förbud mot nyttjande av fartyg eller av dess inrättningar eller redskap vållats redare eller annan. Med avseende å dessa behov, som äro rätt vanskliga att beräkna och som för övrigt ej gärna kunna förväntas bliva trängande under det första året, synes det lämpligast att härav under samma år föranledda kostnader täckas av tillgängliga statsmedel och anmälas i vederbörlig ordning till ersättande.

På sätt framgår av den föreslagna tillsynsförordningen (§§ 2 och 10) skulle ombudsmännen vid sjömanshusen tagas något i anspråk för biträde vid tillsynen i fråga om fartygs bemanning. Någon särskild kostnad härför bör dock ej drabba statsverket, åtminstone ej förrän sig visat, i vilken mån nämnda bestyr kommer att taga respektive ombudsmäns tid i anspråk.

Enligt förslaget till ändringar i sjölagen skulle den utvidgade sjösäkerhetslagstiftningen träda i kraft med ingången av år 1914, något som dels i och för sig, i betraktande av lagstiftningens ändamål att trygga sjösäkerheten, dels ock av internationell hänsyn är högst trängande. Det är då av synnerlig vikt att organisationen av statskontrollen är till dess i huvudsak genomförd samt att redan från början erforderliga instruktions- m. fl. bestämmelser finnas i ordning. Det lärer därför bliva nödigt att åtminstone fartygsinspektionens chef får träda i funktion i god tid under år 1913, ej gärna senare än den 1 september, för att närmast ägna sig åt nyss antydda uppgifter. För honom bör alltså beräknas arvode för de fyra sista månaderna av 1913 med 2,500 kronor. Däremot torde det kunna gå för sig att till erforderligt biträde åt honom under samma tid anvisas tillfälliga arbetskrafter, vilkas ersättande lämpligen må i mån av behov bero på särskild anmälan i sinom tid hos Kungl. Maj:t. Den anordningen låter sig måhända genomföra att från och med nämnda 1 september till årets slut den nya chefen får fullgöra

även de åligganden, som för närvarande påvila den förut omförmälde inspektören för fartygs bärgningsredskap och för fartygs lastlinje. Denne är förordnad tills vidare mot årligt arvode, i förra hänseendet å 2,500 kronor och i det senare hänseendet å 2,000 kronor. Det första av dessa arvoden utgår från handels- och sjöfartsfonden, och om det senare jämte vissa andra anvisade medel är förordnat, att de skola bestridas av de i § 6 i kungl. förordningen med provisoriska föreskrifter angående lastmärke å svenska fartyg i vissa fall av den 21 maj 1910 stadgade, till kommerskollegium ingående avgifter för fartygs förseende med lastmärke, i den mån de förslå härtill, samt i övrigt av handels- och sjöfartsfondens tillgångar. Då blott ett fåtal redare använt sig av den nuvarande provisoriskt-fakultativa lastlinjelagstiftningen, hava hittills ifrågavarande utgifter utgått huvudsakligen från nämnda fond.

Beträffande de övriga av statsmedel avlönade organ, som för närvarande finnas för direkt kontroll å fartygs sjövärdighet, nämligen de tre inspektörerna för passagerarångfartyg — vilka äro förordnade tills vidare för ett år i sänder samt, enligt vad redan omnämnts, tjänstgöra även såsom sådana inspektörer, som avses i förordningen angående båtar och andra bärgningsredskap å fartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart av den 13 juli 1909 — utgå deras nuvarande årsarvoden, 3,500 kronor för en var, från anslaget till befrämjande i allmänhet av handel och sjöfart, dem tillkommande resekostnads- och traktamentersättningar, till årligt belopp av numera högst 3,000 kronor för inspektören i norra distriktet och 2,500 kronor för vardera av de andra, eller tillhopa 8,000 kronor, med 1,000 kronor från nämnda anslag och med återstående beloppet, högst 7,000 kronor, från handels- och sjöfartsfonden, samt till dem anslagna medel till bestridande av utgifter för skrivmaterialier och expenser, numera högst 300 kronor om året för en var, från sistnämnda fond.

Bliver nu en utvidgad sjösäkerhetslagstiftning i angiven utsträckning genomförd i vårt land, upphöra naturligtvis därmed de interimistiska förordnandena såväl för inspektören för fartygs bärgningsredskap och för fartygs lastlinje som för inspektörerna för passagerarångfartyg. Och det synes mig vara lika naturligt att i och med detta och framgent det av sjöfartssäkerhetslagstiftningen betingade statsbehovet i dess helhet tillgodoses genom medel anslagna av Riksdagen.

För fyllandet av detta behov skulle alltså erfordras ett nytt anslag, vars belopp, såvitt angår år 1914, framgår av följande, på det nu anförda grundade sammanfattning:

Bihang till Riksdagens protokoll 1913. 1 saml. 177 häft. (Nr 234.) 10

Arvode till chefen för fartygsinspektionen	kronor	7,500: —
» » 1 sekreterare i »	»	5,800: —
» » 1 förste inspektör i »	»	5,800: —
» » 1 inspektör i »	»	4,000: —
» » 1 kvinnligt skrivbiträde i »	»	1,600: —
Extra biträden, gratifikationer och vikariatsersättningar, allt för fartygsinspektionen (1,000 + 800 + 200).....	»	2,000: —
Ersättning för arbetshjälp åt kommerskollegii sjötekniska biträde	»	1,500: —
Arvode till särskild åklagare i sjörättsmål.....	»	1,500: —
Arvoden till 22 lokalinspektörer	»	91,000: —
Resekostnads- och traktamentsersättningar till dem	»	38,200: —
Skrivmaterialier och andra expenser till dem, å 300 kr.	»	6,600: —
Sakkunniga biträden vid förrättningar i Sverige ...	»	2,000: —
	kronor	167,500: —
vartill kommer arvode för tiden 1 september—31 december 1913 åt fartygsinspektionens chef.....	»	2,500: —
	Summa kronor	170,000: —

För nu ifrågakvarande ändamål är, som nämnt, i statsverkspropositionen till innevarande års Riksdag under sjunde huvudtiteln beräknat sistnämnda belopp.

Med hänsyn till den nu föreslagna organisationens provisoriska natur bör givetvis det för ändamålet erforderliga anslaget uppföras på extra stat.

Statsverket kan förväntas erhålla avgifter för stämpel å ifrågakommande certifikat (för vilka i regel från centralverket utgående expeditioner någon avgift i form av expeditionslösen synes icke böra debiteras). Kommer, såsom väl är antagligt, för fartygs förseende med lastmärke avgifter att fortfarande utgå, i vilka dock vederbörande inspektörer (experter) då, såsom för närvarande, lära erhålla den drygaste andelen, kan behållningen därav, åtminstone för tiden till 1914 års slut, icke uppgå till någon summa, som nämnvärt inverkar på de nyss gjorda beräkningarna. Å de för lokalinspektörerna beräknade arvoden skulle åter någon besparing kunna tänkas, nämligen i den mån en eller annan av dem icke kan tillsättas förr än något in på år 1914; så ock givetvis, till följd av deras natur, på några andra av de nyss beräknade

posterna. Under förut angiven förutsättning skulle för särskild åklagare i sjörättsmål beräknade 1,500 kronor kunna inbesparas.

På grund av vad jag sålunda anfört, får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

att för anordnande av utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m. i huvudsaklig överensstämmelse med de av mig nu angivna grunder å *extra stat* under sjunde huvudtiteln för år 1914 bevilja ett anslag å kronor 170,000: —
 med rätt för Kungl. Maj:t att därav under år 1913
 använda kronor 2,500: —.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan täcktes Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall; och skulle nådig proposition till Riksdagen avlätas av den lydelse, bilagan litt. . . . vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Albert Tondén.

Beräkning för år 1914

angående arvoden samt resekostnads- och traktamentsersättningar till fartygsinspektörerna å de olika stationerna.

Station	Antal inspektörer	Årsarvode i kronor	Av årsarvodet anses såsom		Resekostnads- och traktamentsersättning
			lön	tjänstgöringspenningar	
Luleå	1	5,000	3,200	1,800	2,000
Umeå	1	5,000	3,200	1,800	2,000
Sundsvall	{ 1	5,000	3,200	1,800	2,000
	1	3,000	1,800	1,200	2,000
Söderhamn	1	4,000	2,500	1,500	1,800
Gävle	1	5,000	3,200	1,800	2,000
Öregrund	1	3,000	1,800	1,200	1,000
	{ 1	5,000	3,200	1,800	1,800
Stockholm	1	4,000	2,500	1,500	2,000
	{ 1	3,000	1,800	1,200	1,500
Norrköping	1	5,000	3,200	1,800	2,000
Visby	1	3,000	1,800	1,200	1,000
Oskarshamn	1	4,000	2,500	1,500	2,000
Kalmar	1	4,000	2,500	1,500	2,000
Sölvesborg	1	4,000	2,500	1,500	1,500
Malmö	1	5,000	3,200	1,800	1,500
Hälsingborg	1	5,000	3,200	1,800	1,800
	{ 1	5,000	3,200	1,800	1,800
Göteborg	1	4,000	2,500	1,500	2,000
	{ 1	3,000	1,800	1,200	1,500
Kristinehamn	1	4,000	2,500	1,500	2,000
Lysekil	1	3,000	1,800	1,200	1,000
Summa	22	91,000	57,100	33,900	38,200

Fartygsinspektörernas antal, boningsorter och tjänstgöringsområden enligt sjöfartssäkerhetskommitténs förslag.

(Bil. IV i kommitténs betänkande).

Antal inspektörer	Boningsort	T j ä n s t g ö r i n g s o m r å d e
1	Luleå.	Städerna Haparanda, Luleå och Piteå, kustorterna från finska gränsen till utloppet av Åbyälven jämte floddalar och lappmarkssjöar.
1	Umeå.	Städerna Skellefteå, Umeå och Örnsköldsvik, kustorterna från utloppet av Åbyälven till Ulvöarna jämte floddalar och lappmarkssjöar.
2	Sundsvall.	Städerna Härnösand och Sundsvall, kustorterna från Ulvöarna till Galtström, floddalar samt sjöar i Jämtland.
1	Söderhamn.	Städerna Hudiksvall och Söderhamn, kustorterna från Galtström till Kusön, floddalar och insjöar.
1	Gävle.	Staden Gävle, kustorterna från Kusön till Björn, floddalar och insjöar jämväl i Dalarne och Härjedalen.
1	Öregrund.	Städerna Öregrund, Östhammar och Norrtälje samt kustorter i Roslagen.
3	Stockholm.	Staden Stockholm samt städer och kustorter i Södertörn, vid Mälaren och Hjälmaren.
1	Norrköping.	Städerna Trosa, Nyköping, Norrköping och Söderköping, kustorter i Södermanland utom Södertörn samt i Östergötland, städer och kustorter vid Vättern samt vid floder och insjöar i nämnda landskap.
1	Visby.	Gotland.
1	Oskarshamn.	Städerna Västervik och Oskarshamn samt kustorter i Kalmar län norr om Påskallavik.
1	Kalmar.	Städerna Kalmar och Borgholm samt kustorter vid Kalmarsund från Oskarshamn till Utlängan jämte de småländska insjöarna.
1	Sölvesborg.	Städer och kustorter från Utlängan till Sandhammaren.
1	Malmö.	Städer och kustorter från Sandhammaren till Rå samt insjöar i Skåne.
1	Hälsingborg.	Städer och kustorter från Rå till Morup.
3	Göteborg.	Städer och kustorter från Morup till och med Marstrand, Göta älv.
1	Kristinehamn.	Städer och kustorter vid Väneren och därmed i förbindelse stående älvar och sjöar.
1	Lysekil.	Städer och kustorter norr om Marstrand.

Förslag
till
förordning om tillsyn å fartyg m. m.

FÖRSTA KAPITLET.

Allmänna bestämmelser.

§ 1.

Tillsynens
omfattning.

Angående den tillsyn av särskilda tillsynsmyndigheter, vilken, jämlikt 6 § 2 mom. sjölagen, fartyg är underkastat i de uti 1 mom. av samma § omförmälda avseenden, gäller vad här nedan stadgas.

§ 2.

Organ för
tillsynen.

1. Tillsynen utövas av kommerskollegium såsom fartygsinspektion, utom riket jämväl med biträde av svensk konsul.
2. Fartygsinspektionen biträdes i sin verksamhet inom riket av fartygsinspektörer samt i visst avseende av sjömanshusombudsmän.
3. Kostnaderna för tillsynen bäras av statsverket utom i de särskilda fall annorledes är stadgat.

§ 3.

Fartygsin-
spektionens
uppgift.

Fartygsinspektionen har huvudsakligen till uppgift:
a) att låta verkställa de inspektioner och besiktningar å fartyg, som i denna förordning föreskrivas, så ock besiktning, som eljest må ankomma på fartygsinspektionen, ävensom att i övrigt vidtaga de åtgärder till sjöfartens säkerhet, vilka enligt lag eller särskilda föreskrifter skola av fartygsinspektionen utföras;

- b) att leda och övervaka fartygsinspektörernas verksamhet;
- c) att föra noggranna anteckningar om hållna inspektioner och besiktningar med särskilt avseende å därvid vunna upplysningar om fartygs sjövärdighet och vad därmed står i samband;
- d) att utfärda fribordscertifikat och passagerarfartygscertifikat;
- e) att beträffande särskilda förhållanden, vilka beröra säkerheten å fartyg, utfärda certifikat, då sådant enligt lag eller författning påfordras;
- f) att föreslå sådana ändringar i gällande bestämmelser, som för sjöfartens säkerhet eller för tillsynens utövande anses erforderliga, samt att på offentlig myndighets framställning tillhandagå med teknisk utredning i fråga om vad som berör fartygs säkerhet; samt
- g) att varje år avgiva berättelse över sin verksamhet under nästföregående året.

2. Där enligt gällande bestämmelser fartygsinspektionens godkännande skall inhämtas, må fartygsinspektionen utfärda meddelande om vad för sådant godkännande erfordras.

3. Ytterligare föreskrifter angående fartygsinspektionens verksamhet medelas i särskild av Konungen utfärdad instruktion.

§ 4.

1. Fartygsinspektör förordnas av Konungen efter förslag av kommerskollegium för en tid av högst fem år, med tjänstedistrikt, station och befogenhet, som särskilt bestämmas.

Fartygsinspektörernas tillsättning och uppgift.

2. Fartygsinspektör åligger huvudsakligen, en var för sitt distrikt:

a) att under inseende av fartygsinspektionen utöva tillsynen å fartyg samt därvid övervaka, att givna bestämmelser rörande säkerheten till sjöss efterlevas;

b) att verkställa de inspektioner och besiktningar, som i denna förordning föreskrivas, så ock besiktning, som eljest enligt allmän författning eller på grund av särskild föreskrift skall av fartygsinspektör verkställas;

c) att i enlighet med denna förordning och de föreskrifter, som därutöver av Konungen eller fartygsinspektionen meddelas vidtagna åtgärder, som påkallas av iakttagelser vid inspektion eller besiktning;

d) att, i den mån det kan ske utan hinder för fartygsinspektörens tjänsteverksamhet i övrigt, tillhandagå fartygs redare och befälhavare med råd och upplysningar rörande tillämpningen av föreskrifter, som äro meddelade till sjöfartens säkerhet.

3. För utövningen av fartygsinspektörernas verksamhet äger fartygsinspektionen utfärda närmare bestämmelser.

§ 5.

Villkor för innehavande av fartygsinspektörsbefattning.

Fartygsinspektör må icke, utan Konungens medgivande, för egen eller annans räkning driva eller hava del eller anställning i företag, som omfattar rederi-, skeppsbyggeri- eller sjöförsäkringsverksamhet eller för sådant företag åtaga sig uppdrag mot ersättning. Han må ej vara anställd å fartyg.

§ 6.

Särskilda sakkunniga.

1. För visst fall må fartygsinspektionen anmoda en eller flera särskilt sakkunniga personer att biträda vid inspektion eller besiktning, som kräver speciell fackkunskap. Framställning härom må jämväl göras hos fartygsinspektionen av inspektör eller av den, som påkallar inspektionen eller besiktningen.

2. Sådan sakkunnig njuter ersättning enligt taxa, som av Konungen fastställes. Har biträdet påkallats av den, som begärt inspektionen eller besiktningen, bekostas ersättningen av denne.

ANDRA KAPITLET.

Om inspektion.

§ 7.

Inspektion och dess syfte.

1. Svenskt fartyg, varå någon finnes för betalning anställd eller såsom passagerare färdas, så ock under enabanda förutsättning utländskt fartyg, som finnes här i riket, är underkastat inspektion.

2. Sådan inspektion avser att utröna:

a) om de å fartyget med vad därtill hörer tillämpliga bestämmelser äro iakttagna i de olika avseenden, varom sägs i 6 § 1 mom. sjölagen;

b) om lämnade föreskrifter rörande passagerares förande iakttagas; samt

c) om i övrigt givna bestämmelser till säkerhet för fartyg, liv och gods ävensom beträffande hälsovård och bostadsförhållanden ombord behörigen fullgöras.

§ 8.

1. Inspektion verkställas inom riket av fartygsinspektör och, då Förrättnings-
särskild anledning därtill förekommer, utom riket av svensk konsul. man.

2. Då inspektion skall verkställas av konsul, må han såsom biträde tillkalla sakkunnig, helst svensk man.

3. Över verkställd inspektion skall rapport avgivas till fartygsinspektionen enligt av denna fastställt formulär.

§ 9.

1. Fartygsinspektör skall jämte honom tilläventyrs åtföljande biträde äga tillträde till varje fartyg för verkställande av inspektion, därvid jämväl fartyget rörande, ombord befintliga handlingar skola finnas för inspektören tillgängliga. Fartygsinspektör låte sig angeläget vara att, så vitt möjligt, rubbning i fartygs trafikförhållanden ej föränledes, samt att med avseende på ort och tid för inspektion ej större olägenhet förorsakas de sjöfarande, än som kan anses oundgängligen nödigt. Tillträde
till fartyg.

2. Vad sålunda är stadgat äge motsvarande tillämpning i fråga om inspektion, som av svensk konsul verkställas.

§ 10.

Ombudsman vid sjömanshus åligger att vid utfärdande av sjömansrulla för fartyg, samt eljest skyndsamt med ledning av de mönstringsanteckningar eller den manskapsförteckning, som enligt gällande författning om sjöfolks påmönstring må hava rörande fartyget inkommit till sjömanshuset, söka utröna, huruvida fartyget är behörigen bemannat, samt att, därest härutinnan är något att erinra, om förhållandet ofördröjligen göra anmälan till fartygsinspektionen. Tillsyn & be-
manningen
av sjömans-
husombuds-
man.

TREDJE KAPITLET.

Om besiktning.

§ 11.

Nybyggnad
av fartyg.

1. När fartyg för svensk räkning nybygges inom riket, skall fartygsinspektionens godkännande inhämtas rörande fartygets byggnads-sätt och material, med hänsyn till dels den fart, vari fartyget skall nyttjas, dels ock dess användning såsom passagerarfartyg eller till annat ändamål.

2. Ansökning om sådant godkännande skall göras enligt formulär, som av fartygsinspektionen fastställes samt åtföljas av de ritningar och uppgifter, vilka enligt formuläret fordras.

3. Om fartygsinspektionen finner ritningar eller uppgifter, utöver de dit inkomna, vara för ansökningens prövning behöfliga, skall inspek-tionen inom fjorton dagar, räknade från och med dagen efter den, då ansökningen inkom, därom lämna sökanden besked; och åligger det inspek-tionen att inom trettio dagar, räknade från och med dagen efter den, då alla de ritningar och uppgifter, som fartygsinspektionen förklarar vara för ansökningens prövning erforderliga, dit inkommit, över ansökningen meddela beslut. Vägras godkännande, skola skälen därför angivas.

4. Sedan fartygsinspektionens godkännande lämnats, skall fartyget i samband med byggandet undergå besiktning, dels medan fartyget är på land, dels ock sedan det blivit sjösatt.

§ 12.

Fartyg, som
vid lagens
ikraft-
trädande
nyttjas till
sjöfart.

Svenskt fartyg, som vid tiden för denna förordnings trädande i kraft till sjöfart nyttjas, skall undergå besiktning för utrönande av dess sjövärdighet med hänsyn till den fart, vari det nyttjas.

§ 13.

Kondemne-
rat fartyg.

Svenskt fartyg, som enligt 6 § sjölagen skall anses icke vara iståndsättligt, må icke åter användas till sjöfart, med mindre det under-gått besiktning för utrönande av dess sjövärdighet med hänsyn till den fart, vari det är avsett att nyttjas.

§ 14.

Utländskt fartyg, som övergår i svensk ägo, så ock fartyg, som å utrikes ort bygges för svensk räkning skall, för utrönande av dess sjövärdighet med särskild hänsyn till den fart, vari det skall nyttjas, undergå besiktning, innan det må förses med svensk nationalitetshandling.

Utländskt eller utomlands byggt fartyg.

§ 15.

1. Efter besiktning, som ägt rum enligt § 11, 12, 13 eller 14 skall fartyget, så länge det till sjöfart nyttjas och är svenskt, undergå förnyad besiktning på nedannämnda mellantider:

Periodiskt återkommande besiktning.

a) passagerarfartyg i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel ett år och sådant fartyg i inskränktere fart två år;

b) annat fartyg än passagerarfartyg, om det är maskindrivet eller segelfartyg av järn, fyra år, och eljest sex år; skolande dessutom segelfartyg i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel beträffande dess botten utvändigt ävensom maskindrivet fartyg i avseende å botten utvändigt, propelleraxel, bottenkranar och dylikt undergå förnyad besiktning vid utgången av halva den stadgade mellantiden.

2. Med hänsyn till särskilda omständigheter, såsom fartygsskrovs, maskineris eller ångpannas ålder och beskaffenhet, äger fartygsinspektionen fastställa viss kortare mellantid än i mom. 1 sägs.

3. Förnyad besiktning må, utan rubbning i den gällande tidsföljden för efterföljande förnyade besiktningar, företagas högst tre månader före och högst tre månader efter föreskriven tidpunkt.

§ 16.

Besiktning, varom i § 12, 13, 14 eller 15 sägs, skall ej anses vara fullgjord i avseende å fartygs skrov, utan att fartyget därvid varit torrsatt eller kölhalat; dock må, om fartyget har klass i klassificeringssällskap, fartygsinspektionen härifrån medgiva den befrielse, som, efter prövning för varje gång av föreliggande omständigheter, må finnas skälig.

Besiktning av fartygsskrov.

§ 17.

Om svenskt fartyg, som undergått besiktning för utrönande av dess sjövärdighet, till någon huvudsaklig del ombygges eller efter liden

Besiktning efter ombyggnad eller reparation.

skada av väsentligare omfattning undergår reparation, är det underkastat ny besiktning i den omfattning, som fartygsinspektionen prövar nödig; ägande inspektionen i mån av omständigheterna medgiva den rubbning uti de enligt § 15 gällande mellantider, att dessa beräknas från tiden för den nya besiktningen.

§ 18.

Förrättnings- Besiktning inom riket verkställes av fartygsinspektör för den ort, man. där fartyget finnes.

§ 19.

Anmälan om Skall besiktning enligt § 11, 13, 14 eller 17 ske, görö fartygets besiktning. redare eller befälhavare härom anmälan hos fartygsinspektör för det distrikt, varinom besiktningen skall äga rum, men utom riket hos svensk konsul, som då har att inhämta fartygsinspektionens förordnande om besiktningen.

§ 20.

Tid för besiktning m. m. 1. Det åligger fartygsinspektör, som skall verkställa besiktning, att, innan tid härför utsättes, därom samråda med redaren eller befälhavaren.

2. Besiktningen bör företagas snarast möjligt samt med iakttagande därav, att fartygets trafikförhållanden icke därigenom rubbas mera än som skäligen kan anses oundgängligt.

Redares skyl- 3. Redaren eller befälhavaren åligger att, i den mån sådant finnes digheter. för besiktningens utförande oundgängligt, låta uthugga och borra i fartygets skrov, öppna fartygets klädsel och garnering, våghålsplankor och ribbor i garneringshål samt manhålsluckor, låta drivning prövas med rabb och järn samt i övrigt göra fartyget och dess rum tillgängliga för besiktning.

§ 21.

Vid besiktning anmärkt fel eller brist. 1. Upptäcket vid besiktning fel eller brist av sådan beskaffenhet, att fartyget anses icke vara sjövärdigt med hänsyn till den fart, vari det nyttjas eller är avsett att nyttjas, skall fartygsinspektören därom underätta redaren eller befälhavaren och därvid, om felet eller bristen är av

beskaffenhet att kunna avhjälpas, angiva därför erforderliga åtgärder. Sådan underrättelse skall, om redaren eller befälhavaren därom anhåller, skriftligen meddelas.

2. Anmäles före besiktningens avslutande, att anmärkt fel eller brist avhulpits, skall fartygsinspektören därom övertyga sig.

§ 22.

Om företagen besiktning skall fartygsinspektör ofördröjligen till fartygsinspektionen, enligt av denna fastställt formulär, avgiva rapport, innefattande jämväl uppgift å de åtgärder, som vid besiktningen befunnits erforderliga, samt i vad mån sådana åtgärder blivit vidtagna.

Rapport om
besiktning.

§ 23.

Fartygsinspektionen må, på framställning av fartygs redare eller befälhavare, meddela skäligt anstånd med besiktning, varom i § 15 förmäles, dock ej för längre tid än sex månader efter den tidpunkt, då besiktningen eljest skolat senast ske. Har anstånd sålunda beviljats, skall tiden för nästföljande besiktning dock räknas från den tidpunkt, då besiktningen bort enligt § 15 äga rum.

Anstånd med
besiktning.

§ 24.

1. Finnes fartyg utom riket, då besiktning därav skall, enligt vad ovan stadgas, äga rum, bör besiktningen ske genom en eller flera sakkunniga, som därtill av fartygsinspektionen förordnas; och skola härvid bestämmelserna i §§ 20, 21 och 22 lända till efterrättelse i tillämpliga delar.

Besiktning
utom riket.

2. Kan besiktningen icke lämpligen utföras på sådant sätt, må fartygsinspektionen förordna om dess verkställande genom sakkunniga, vilka tillkallas av svensk konsul. Dessa sakkunniga skola vara två erfarna, helst svenska, män, av vilka den ena bör hava utövat befälhavartjänst å handelsfartyg och den andra vara särskilt kunnig i skeppsbyggeri samt, då fråga är om maskindrivet fartyg, jämväl äga kännedom om maskineri av sådant slag som det ifrågavarande fartygets. Över besiktningen upprättas, enligt av fartygsinspektionen fastställt formulär, utlåtande, upptagande de anmärkningar, som de sakkunniga finna sig böra göra i fråga om fartygets sjövärdighet. Utlåtandet skall genom vederbörande konsuls försorg insändas till fartygsinspektionen,

som därefter må, om så finnes erforderligt, förordna om ytterligare besiktning å fartyget.

3. Ersättning till sakkunnig, som i denna § omförmäles, gäldas av fartygets redare eller befälhavare.

§ 25.

Undantag
från bestämmelserna i detta kapitel.

Bestämmelserna i §§ 11—24 hava icke avseende å fartyg, vars bruttodräktighet understiger 150 registerton, såvida det icke är passagerar-fartyg eller enligt 6 § sjölagen skall anses icke vara iståndsättligt.

§ 26.

Besiktning
rörande
maskineri
m. m.

Om besiktning av fartygs maskineri och andra dess inrättningar eller redskap gäller vad därom särskilt stadgas.

FJÄRDE KAPITLET.

Om förbud mot nyttjande.

§ 27.

Förbud mot
nyttjande av
fartyg.

1. Därest vid fartygs inspektion eller besiktning förefinnes i avseende, varom sägs i 6 § 1 mom. sjölagen, fel eller brist av sådan beskaffenhet, att nyttjande av fartyget är förenat med uppenbar fara för fartyg eller gods eller för ombordvarandes liv eller hälsa, äge fartygsinspektören meddela förbud, varom i 6 § 3 mom. sjölagen sägs, mot fartygets nyttjande helt och hållet eller med avseende å farvatten, lastning, antal passagerare eller annat, intill dess fartygsinspektör finner det anmärkta missförhållandet vara undanröjt.

2. Samma befogenhet tillkommer jämväl fartygsinspektionen, om denna finner av rapport eller utlåtande framgå eller genom anmälan från svensk konsul eller eljest finner uppenbart, att sådant missförhållande, som nyss är nämnt, föreligger.

3. Meddelas dylikt förbud, skall den myndighet, som meddelat förbudet, dels, på begäran av fartygets redare eller befälhavare, utan avgift tillhandahålla denne av besvärshänvisning åtföljt skriftligt besked om förbudet och anledningen därtill, dels ock ofördröjligen göra anmälan om

förbudet hos vederbörande polismyndighet; åliggande det polismyndigheten att tillse, det fartyget ej nyttjas i strid mot sålunda meddelat förbud. Har fartygsinspektör meddelat förbudet, skall han därom ofördröjligen underrätta jämväl fartygsinspektionen.

4. Utom riket verkställes förbudet av svensk konsul, som därvid har att avfordra befälhavaren fartygets nationalitetshandling.

§ 28.

Förefinnes beträffande fartyg tillhörande inrättning eller redskap uti avseende, varom sägs i 6 § 1 mom. sjölagen, fel eller brist av sådan beskaffenhet, att nyttjande därav är förenat med uppenbar fara för fartyg eller gods eller för ombordvarandes liv eller hälsa, äge inom riket i den ordning, som i § 27 stadgas, dels fartygsinspektör i samband med inspektion eller besiktning dels fartygsinspektionen samt utom riket svensk konsul att i erforderlig utsträckning meddela förbud, varom i 6 § 3 mom. sjölagen sägs, mot nyttjandet intill dess den myndighet, som äger meddela sådant förbud, finner det anmärkta missförhållandet vara undanröjt; åliggande det inom riket vederbörande polismyndighet att tillse det förbudet ej överträdes.

Förbud mot användande av inrättningar eller redskap.

§ 29.

Finner fartygsinspektör vid inspektion eller besiktning, att någon genom lag eller eljest i vederbörlig ordning meddelad föreskrift icke blivit behörigen iakttagen, skall han, evad förbud, som i § 27 eller § 28 omförmäles, meddelas eller icke, omedelbart göra anmälan om förhållandet hos vederbörande polismyndighet för laga beivran; dock att i fråga om förseelse av ringare beskaffenhet på inspektören må ankomma att låta sådan anmälan bero av, huruvida rättelse i det anmärkta förhållandet åstadkommes inom viss skälig, av inspektören förelagd tid.

Anmälan om åsidosättande av föreskrift.

§ 30.

Finner svensk konsul vid inspektion, som han må verkställa jämlikt § 8, sådant missförhållande föreligga, varom i § 27 eller § 29 sägs, eller har han jämlikt § 28 meddelat förbud mot användande av fartyg tillhörande inrättning eller redskap, skall han ofördröjligen därom göra anmälan till kommerskollegium.

Anmälan från konsul.

FEMTE KAPITLET.

Om besvär samt om överbesiktning.

§ 31.

Besvär.

1. Part, vilken icke åtnöjes med beslut, som jämlikt bestämmelse i tredje kapitlet meddelats, eller med förbud, som omförmäles i fjärde kapitlet, äger i den ordning, som är stadgad för klagan i mål, vilka handläggas av förvaltande myndighet, däröver anföra besvär över beslut eller förbud av fartygsinspektör eller konsul hos kommerskollegium samt över fartygsinspektionens eller kommerskollegii beslut eller förbud hos Konungen; dock att, om fartyget vid beslutets eller förbudets meddelande finnes utom riket, besvären må anföras inom ett år från det klaganden erhållit del av beslutet eller förbudet.

2. Evad besvär anföras eller icke, stånde meddelat förbud fast, intill dess detsamma kan varda av högre myndighet upphävt.

§ 32.

Överbesiktning.

1. Om klaganden sådant påkallar eller det finnes för besvärens prövning erforderligt, äger den myndighet, som skall pröva besvären, förordna om överbesiktning å fartyget.

2. Sådan förrättning verkställes av två ojäviga sakkunniga män, utsedda enligt bestämmande av nämnda myndighet med iakttagande att en av dem förordnas till ordförande vid förrättningen.

3. Ordföranden utsätter tid för förrättningen och skall därom i god tid förut underrätta ej mindre klaganden än även den eller dem, som utfört överklagad besiktning eller inspektion, varå överklagat beslut grundas; och må jämväl denne eller dessa närvara vid förrättningen.

4. Klaganden må utse högst två personer att såsom sakkunniga jämte klaganden närvara vid förrättningen.

§ 33.

Protokoll vid överbesiktning.

1. Vid överbesiktning skall protokoll föras, däruti beskaffenheten av anmärkta fel skall noga angivas. De i § 32 mom. 2 omförmälda

förrättningsmännens yttranden skola vart för sig i protokollet antecknas; och äge jämväl klaganden och de sakkunniga, han må hava tillkallat, ävensom den eller de, som verkställt överklagad besiktning eller inspektion, varå överklagat beslut grundas, att få sina meningar i protokollet antecknade.

2. Protokollet, som föres av ordföranden och underskrives av alla, som till detsamma avgivit yttranden, skall ofördröjligen av ordföranden insändas till den myndighet, som utsett de i § 32 mom. 2 omförmälda sakkunniga.

§ 34.

1. Kostnad för överbesiktning skall förskjutas av klaganden, därest förrättningen tillkommit på hans begäran. Kostnad för
överbesikt-
ning.

2. Vid beslut i ärendet bestämmes, huruvida kostnaden skall bäras av statsverket eller klaganden.

SJÄTTE KAPITLET.

Särskilda bestämmelser angående tillsyn å passagerarfartyg.

§ 35.

Med passagerarfartyg förstås i denna förordning och i andra författningar angående fartygs sjövärdighet varje fartyg, som medför flera än tolv passagerare. Passagerar-
fartyg.

§ 36.

Med passagerare förstås i denna förordning och i andra författningar angående fartygs sjövärdighet varje person, som medföljer ombord å fartyg på dess resa, oavsett om betalning härför är utfäst eller ej eller i vilken form betalningen utgår, med undantag av: Passagerare.

befälhavaren;

besättningen;

personer, som i 108 § sjölagen avses;

redare i fartyget;

i hans tjänst anställda personer, som i fartyget rörande ärenden medfölja;

i tjänst ombord varande lotsar och tullpersonal samt andra, som därstädes utöva allmän tjänstebefattning, jämte deras medhjälpare; stuvare och stuveriarbetare samt andra arbetare och deras förmän, vilka för arbete ombord medfölja fartyget; bärgare och deras medhjälpare, vilka, efter det sjöskada drabbat fartyget, medfölja detsamma; personer, vilka till hamn införas, efter att hava bärgats ur sjönöd; sjöfolk, som fortskaffas genom konsuls försorg jämlikt 34 § sjölagen; sjömän och i 108 § sjölagen avsedda personer, vilka efter på- eller avmönstring sändas till eller från annat samma redare tillhörigt fartyg.

§ 37.

Passagerarfartygscertifikat. Varje passagerarfartyg, skall vara försett med passagerarfartygscertifikat.

§ 38.

Ansökning om passagerarfartygscertifikat. Ansökning om erhållande av passagerarfartygscertifikat skall av redaren eller befälhavaren avlämnas till fartygsinspektör för den ort, där fartyget finnes.

§ 39.

Passagerarfartygsbesiktning. Sedan ansökning om erhållande av passagerarfartygscertifikat inkommit, skall av fartygsinspektör för den ort, där fartyget finnes, passagerarfartygsbesiktning å fartyget ofördröjligen verkställas.

§ 40.

Utsättande av tid och ort för besiktning. Innan ort och tid för verkställande av passagerarfartygsbesiktning bestämmas, bör fartygsinspektören därom samråda med fartygets redare eller befälhavare.

§ 41.

Vad vid passagerarfartygsbesiktning skall utrönas. 1. Passagerarfartygsbesiktning innefattar, att fartygsinspektören: a) utröner, i vilken fart fartyget må nyttjas; b) beräknar det antal passagerare, fartyget enligt härför fastställda grunder högst må tillåtas medföra, därvid, om så finnes behöfligt,

högsta antalet i olika avdelningar av fartyget bör särskilt angivas, varjämte de förändringar i nämnda antal, som må påkallas av olikhet i årstid, resans utsträckning, medförd last eller andra förhållanden, skola bestämmas;

samt, därest fartyget är maskindrivet,

c) undersöker, huruvida ombord befintliga ångpannors säkerhetsventiler äro fullgoda och om belastningen å dem är lämplig;

d) tillser, att elektriska och mekaniska anordningar ombord äro för fartygets och de ombordvarandes säkerhet betryggande; samt

e) uttröner, om maskineriet är tillräckligt för den fart, vari fartyget nyttjas eller är avsett att nyttjas.

2. Innan passagerarfartygsbesiktning företages, skall inspektören undersöka, om fartyget är sjövärdigt och behörigen utrustat, samt om sådana säkerhetsanordningar äro vidtagna, som må vara särskilt föreskrivna; skolande inspektören förskaffa sig upplysning, huruvida i tredje kapitlet av denna förordning föreskriven besiktning blivit utförd och, om detta försumrats, sådan besiktning förrätta.

§ 42.

1. Passagerarfartygsbesiktning skall verkställas i enlighet med instruktion utfärdad av fartygsinspektionen. Det åligger fartygsinspektör att vid besiktningen anmärka förekommande fel eller brist och att, om felet eller bristen är av beskaffenhet att kunna inom skälig tid avhjälpas, angiva därför erforderliga åtgärder; skolande i sådant fall fartygsinspektören vid förnyat besök före passagerarfartygsbesiktningens avslutande övertyga sig om att felet eller bristen avhulpits.

Instruktion
om passa-
gerarfartygs-
besiktning.

2. Ångpanna i ångfartyg, som ej förut varit författningsenligt godkänt såsom passagerarfartyg, skall vattenprovast med ett tryck, som motsvarar för ny panna dubbla beräknade arbetstrycket och för annan panna en och en halv gång det beräknade arbetstrycket; och fordras för vattenprovets godkännande, att pannan under tio minuter i följd motstått det avsedda provtrycket. Efter verkställd undersökning och utförd vattenprov skall fartygsinspektören, med ledning av ångpannans verkliga beskaffenhet, fastställa högsta tillåtna arbetstrycket.

Vattenprov.

§ 43.

Rapport över
passagerar-
fartygs-
besiktning.

Sedan passagerarfartygsbesiktning hållits, skall fartygsinspektören ofördröjligen till fartygsinspektionen insända dels rapport däröver enligt formulär, som av fartygsinspektionen fastställs, dels ock den inkomna ansökningen om erhållande av passagerarfartygscertifikat.

§ 44.

Utfärdande
av passa-
gerarfartygs-
certifikat.
Dess inne-
håll.

Därest, med hänsyn till vad vid passagerarfartygsbesiktning förekommit, hinder för utfärdande av passagerarfartygscertifikat icke funnits möta, utfärdas sådant av fartygsinspektionen.

2. I passagerarfartygscertifikat angivas:

a) den fart, i vilken fartyget må såsom passagerarfartyg nyttjas;
b) det högsta antal passagerare, fartyget må föra, med angivande tillika, om sådant finnes behöfligt, av det högsta antalet i olika avdelningar av fartyget, samt av de förändringar i antalet, som av särskilda förhållanden må påkallas;

c) de särskilda villkor, som i övrigt skola gälla för fartygets nyttjande som passagerarfartyg, såsom rörande belastning av ångpannors säkerhetsventiler, förande av last och barlast m. m.; samt

d) den tid, för vilken certifikatet är gällande.

3. Där särskilda omständigheter sådant föranleda, må fartygsinspektionen bemyndiga fartygsinspektör att, efter verkställd passagerarfartygsbesiktning å fartyg, för detsamma utfärda passagerarfartygscertifikat gällande för den tid och på de villkor i övrigt, som inspektionen må bestämma.

§ 45.

Certifikatet
anslås
ombord.

Passagerarfartygscertifikatet skall vara anslaget ombord på ett för alla ombordvarande tillgängligt ställe.

§ 46.

Avgift för
passagerar-
fartygs-
certifikat.

Om avgift för passagerarfartygscertifikat gäller vad därom särskilt stadgas.

§ 47.

1. Tiden för giltigheten av passagerarfartygscertifikat fastställs för fartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart till ett år samt för fartyg i inskräntare fart till två år från och med dagen för dess utfärdande eller, därest vid passagerarfartygsbesiktningen fartyget eller någon del därav befunnits vara i sådant skick, att fulla säkerheten icke kan antagas äga bestånd så länge, för den kortare tid, som må finnas lämplig.

Tiden för
certifikats
giltighet.

2. Är svenskt fartyg utom riket vid den tid, då dess passagerarfartygscertifikat skulle upphöra att gälla, må certifikatets giltighet anses utsträckt, till dess fartyget återkommit till svensk hamn.

3. Därest ansökning om erhållande av nytt passagerarfartygscertifikat inkommer minst en månad före utgången av den tid, för vilken utfärdat passagerarfartygscertifikat är gällande, skall detta anses gälla intill dess ny passagerarfartygsbesiktning hunnit verkställas.

§ 48.

Om passagerarfartyg lider skada av väsentligare beskaffenhet, må det ej användas såsom passagerarfartyg i ny resa, innan skadan avhulps.

Väsentligare
skada å
passagerar-
fartyg.

§ 49.

Fartygsinspektionen må före utgången av den i § 47 bestämda tid förklara passagerarfartygscertifikat ogiltigt, när efter dess utfärdande fartyget lidit skada av väsentligare beskaffenhet eller vid inspektion eller besiktning befunnits vara bristfälligt; skolande i sådant fall redaren eller befälhavaren ofördröjligen underrättas om beslutet.

Upphörande
av certifikats
giltighet.

§ 50.

1. Så snart passagerarfartygscertifikat upphört att gälla, skall redaren eller befälhavaren ofördröjligen avlämna det till fartygsinspektionen.

Avlämnande
av certifikat,
som upphört
att gälla.

2. Skulle certifikatet vara helt eller delvis förstört eller förkommet, skall uppgift härom meddelas med angivande av de omständigheter, vilka må styrka uppgiftens riktighet.

§ 51.

Besvär.

1. Part, som icke åtnöjes med beslut meddelat jämlikt bestämmelse i detta kapitel, äger däröver i den ordning, som är stadgad för klagan i mål, vilka handläggas av förvaltande myndighet, anföra besvär över beslut av fartygsinspektör hos kommerskollegium samt över beslut av fartygsinspektionen eller kommerskollegium hos Konungen.

2. Evad besvär anföras eller icke, stånde beslutet fast intill dess detsamma kan varda av högre myndighet upphävt.

§ 52.

Därest klaganden sådant påkallar eller det finnes för besvärens prövning erforderligt, skall ny passagerarfartygsbesiktning hållas; och gäller angående denna i tillämpliga delar vad i femte kapitlet stadgas beträffande överbesiktning.

SJUNDE KAPITLET.

Bestämmelser i avseende å lagens efterlevnad.

§ 53.

Förseelse
mot §§ 9 och
20: 3.

Ställer sig redare eller befälhavare ej till efterrättelse bestämmelsen i § 9 rörande fartygs handlingar eller bestämmelse i § 20 mom. 3, straffes med böter från och med tio till och med ett tusen kronor.

§ 54.

Nyttjande av
icke besik-
tigat fartyg.

Nyttjar i fall, som avses i § 11, 13, 14, 15 eller 17, redare, befälhavare eller annan fartyg till sjöfart, innan det undergått stadgad besiktning, straffes med böter från och med tio till och med ettusen kronor, där ej gärningen enligt sjölagen eller allmänna strafflagen är belagd med strängare straff.

§ 55.

Vägran att
avlämna
nationalitets-
handling.

För vägran att i fall, som i § 27 mom. 4 omförmäles, till konsul överlämna fartygs nationalitetshandling straffes befälhavaren med böter.

§ 56.

1. Redare, befälhavare eller annan, som nyttjar fartyg såsom passagerarfartyg, utan att det är försett med gällande passagerarfartygscertifikat, eller sedan det lidit skada av väsentligare beskaffenhet men innan denna avhulpits, eller nyttjar passagerarfartyg i vidstäcktare fart än som enligt det för fartyget gällande passagerarfartygscertifikat är tillåtet, eller tager ombord passagerare eller last till större mängd eller på annat sätt än enligt passagerarfartygscertifikatet är tillåtet, straffes med böter från och med tio till och med ettusen kronor, där ej gärningen enligt sjölagen eller allmänna strafflagen är belagd med strängare staff.

Överträdelse
av föreskrifter om
passagerarfartygscertifikat.

2. Överträder eller åsidosätter redare, befälhavare eller annan eljest något av vad i passagerarfartygscertifikatet är föreskrivet eller bestämmelsen i § 45, straffes med böter högst femhundra kronor.

§ 57.

Den som under tid, då han är ställd under tilltal för förbrytelse, varom förmäles i § 53, 54, 55 eller 56, fortsätter samma förbrytelse, skall, när han varder därtill lagligen förvunnen, för varje gång stämning därför utfärdats och delgivits, fällas till det ansvar, som är bestämt för sådan förbrytelse.

Fortsatt
förbrytelse.

§ 58.

Underlåter redare eller befälhavare att fullgöra vad honom må enligt § 50 åligga, straffas med böter högst etthundra kronor.

Förseelse
mot § 50.

§ 59.

Allmän åklagare skall tala å förbrytelse, varom i denna förordning sägs.

Åtalsrätt.

§ 60.

Böter, som enligt denna förordning ådömas, tillfalla kronan och skola vid bristande tillgång till deras fulla gäldande förvandlas enligt allmänna strafflagen.

Böters
användning
och förvandling.

§ 61.

Laga dom-
stol.

Om domstol i mål rörande förbrytelse, som i detta kapitel omförmäles, gäller 328 § sjölagen i tillämpliga delar.

Å fartyg, som tillhör svenska staten, är denna förordning tillämplig endast i den mån Konungen därom särskilt bestämmer.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1914; dock kan tillämpning icke påfordras av bestämmelse i § 11 såvitt angår fartyg, om vars byggande avtal träffats före nämnda dag, ej heller före den 1 januari 1916 av stadgandet i § 12.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

	Sid.
Inledande anmärkningar angående sjöfartssäkerhetslagstiftning	6
Den utländska sjöfartssäkerhetslagstiftningens tillämpning	8
Den svenska sjöfartssäkerhetslagstiftningen; historik	10
Allmänna grunder för statskontrollen:	
Sjöfartssäkerhetskommittén	20
Kommerskollegium	21
Chefen för justitiedepartementet	22
D:o för finansdepartementet	26
Statskontrollens uppgift:	
Sjöfartssäkerhetskommittén	28
Kommerskollegium	33
Departementschefen	35
Förrättningar utomlands:	
Sjöfartssäkerhetskommittén	39
Kommerskollegium	39
Departementschefen	39
Kontrollen å främmande fartyg	42
Organ för tillsynen; lokala myndigheter	42
Sjöfartssäkerhetskommittén	43
Kommerskollegium	45
Departementschefen	46
Centralmyndigheten	50
Sjöfartssäkerhetskommittén	50
Kommerskollegium	52
Departementschefen	53
Sjötekniska biträdet i kommerskollegium	67
Särskild åklagare i dito	69
Semester, extra biträden m. m.	71
Sammanfattning	73

Bilagor:

Sid.

Beräkning för år 1914 angående arvoden samt resekostnads- och traktamentsersättningar till fartygsinspektörerna å de olika stationerna	76
Fartygsinspektörernas antal, boningsorter och tjänstgöringsområden enligt sjöfartssäkerhetskommitténs förslag	77
Förslag till förordning om tillsyn å fartyg m. m.	78