

Nr 225.

Av herr Indebetou, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 121, med förslag till lag om tillsyn å fartyg.

Såsom en följd av i kungl. propositionen nr 116 föreslagna förändringar av vissa paragrafer i nu gällande sjölag har Kungl. Maj:t i sin proposition 121 till innevarande riksdag framlagt förslag till lag om tillsyn å fartyg.

Bland de många för sjöfarten nya bestämmelser, som återfinnas i sistnämnda lagförslag, är otvivelaktigt den, som i § 9 avhandlar fartygs förseende med lastmärke, ej endast den för sjöfarten mest betydande utan även den mest omtvistade. § 9.

I denna paragraf föreslås nu införande i sjölagen av obligatoriskt lastmärke för fartyg i nordsjö- och vidsträcktare fart. Häremot vore ju ej så mycket att invända, om lagtexten samtidigt medgåve möjligheten till införande av särskilt lastmärke vid trälast, såsom fallet är med motsvarande lag i Norge, eller om lagen rent av stadgade undantag från denna bestämmelse för fartyg lastade med trä eller andra liknande lätta varuslag, såsom trämassa, kork m. m. — I den norska lagen av 18 september 1909 har, med klart förutseende av att en trälastlinje inom närmaste tiden med all sannolikhet kommer att införas hos de flesta nationer, intagits ett särskilt stycke under par. 55 mom. 2, vars ordalydelse ej endast ger utrymme för införande av trälastlinje, utan även särskilt omnämner densamma. Då därjämte provisoriskt förslag till detaljbestämmelser för sådan trälastlinje redan den 12 juni 1912 upprättats av delegerade för de tre skandinaviska länderna, så synes ännu större skäl böra förefinnas för att giva det svenska lagförslaget sådan avfattning, att bestämmelser om trälastlinje tydligen inrymdes däri. Sådan innebörd torde man ej ens med den välvilligaste tolkning kunna giva det framlagda förslaget.

Visserligen har i statsrådsprotokollet å sid. 50 och 55 angående ovannämnda lastlinjer omnämnts möjligheten av vissa modifikationer i förordningen av den 21 maj 1910, särskilt med hänsyn till fartyg förande däckslast av trä, men lagtexten har dock ej fått en tillräckligt klar lydelse härutinnan.

Otvivelaktigt hade varit lämpligast, om särskilt på trälastlinje-frågans nuvarande oklara internationella läge lagförslaget hade följt sjöfartssäkerhetskommitténs förslag till lagtext: »På Konungen ankomme att, där med hänsyn till fartygs beskaffenhet och fart *eller lastens beskaffenhet* sådant prövas nödigt, bestämma, att å fartyget skall vara anbragt lastmärken, utvisande dess minsta tillåtna fribord.»

Det lämpligaste tillvägagångssättet för lastlinjes införande i vårt land vore därför om lagtexten nu avfattades så, att det lades i Konungens hand att bestämma såväl om och när lagen skulle träda i kraft som även innebörden av de närmare förordningarna härför. Dock torde det vara lämpligt, att riksdagen vid frågans avgörande gjorde ett uttalande om önskvärdheten av att någon förordning om lastlinjes införande ej utfärdades, förrän särskilda bestämmelser om trälastlinje samtidigt därmed kunde fastställas.

I den föreslagna lagtexten förekommer ordet »lastmärke», varav torde kunna förstås att endast ett enda sådant märke vore avsett att anbringas å resp. fartyg. Men för att bestämmelsen om lastmärke skall medföra det önskade resultatet fordras ett i varje sida av fartyget. Ordet lastmärke torde därför i texten till denna paragraf böra få pluralisform.

§ 14.

Kungl. Maj:t föreslår i denna paragraf, att alla fartyg även 100 brutto tons skola vara underkastade besiktning, därvid följande vad inom sjöfartssäkerhetskommittén av några reservanter förordats. Kommitténs majoritet har däremot ansett lämpligare att nu stanna vid en gräns av 150 bruttoton för besiktningstvång av andra fartyg än passagerarfartyg och kondemnerade fartyg. Med hänsyn dels till svårigheten för besiktningsmyndigheterna att inom föreskriven tid medhiinna ett ordentligt utförande av alla sjövärdighetsbesiktningar, vilka i den kungl. propositionen beräknas till ej mindre än cirka 1,150 på ett år eller om klassade fartyg undantagas till cirka 900 pr år och dels med tanke på huru betungande de föreslagna lagbestämmelserna helt säkert i de flesta fall bleve för de mindre fartygens ägare, som ju i allmänhet utgöres av folk i små omständigheter, vill jag här upptaga kommitténs förslag och frikalla alla fartyg — utom passagerarfartyg och kondem-

nerade fartyg — under 150 bruttotons från dem enligt lagförslaget åliggande besiktningstvång.

Om man i likhet med chefen för finansdepartementet följer 1913 års skeppslista, så finner man därav, att 230 fartyg, som ej kunna hänföras till passagerarefartyg, mäta mellan 100 och 150 bruttoton. Av dessa skulle enligt kungl. propositionen 174 vara skyldiga underkasta sig besiktning, medan de återstående 56 tillhörde något klassificeringssällskap. Fördelas dessa 230 fartyg efter driftkraft och ändamål, så finner man att 29 voro lastångare, 8 lastfartyg, framdrivna med motorer, 21 bogserångare och 24 ångfiskefartyg. Av dessa 82 maskindrivna fartyg tillhörde endast 2 något klassificeringssällskap. 148 voro segelfartyg, därav 54 »klassade».

Härav finner man att en höjning av besiktningssgränsen till kommitténs förslag om 150 bruttotons huvudsakligen skulle medföra en fördel särskilt för de små segelfartygen, vilka som bekant, driva sitt hårda yrke under i allmänhet mycket små ekonomiska förhållanden.

Av de 21 bogserångarna torde de flesta redan hava gjort passagerarebesiktning eller komma att undergå sådan.

Som en följd av besiktningssgränsens höjande till 150 bruttoton bör § 16.
även siffran 100 registerton i denna paragraf ändras till 150 registerton.

Lagförslagets bestämmelser om förbud mot nyttjande äro samtliga § 24.
avfattade under den förutsättningen att *underordnad* tillsyningsmyndighet skulle äga rätt förbjuda *fartygets* nyttjande, då resa ej skulle kunna företagas utan uppenbar livsfara för de ombordvarande. Emot att en sådan makt lägges i en lokal fartygsinspektörs hand har från flera håll gjorts så starka invändningar, att man endast kan förvåna sig över att de lämnats obeaktade och att lagförslaget såsom nu skett kommit att tillerkänna dessa underordnade tillsyningsmyndigheter en makt, som ofantligt lätt kan missbrukas. Den största faran för missbruk ligger givetvis däri, att den i de flesta fall mycket olika personliga uppfattningen hos dessa tillsyningsmän skall vara avgörande för, när sådan fara för resans påbörjande eller fullgörande verkligen föreligger, att den bör förhindras. Vida säkrare garantier för en likformig uppfattning och lika beslut erhöles om avgörandet av ett så viktigt ärende som fartygs kvarhållande uteslutande lades hos fartygsinspektionens chefsmyndighet. Däremot synes det vara mindre att invända mot om fartygs inspektör erhöi rätt att förbjuda användande av fartygs inrättningar

eller redskap för arbetets utförande ombord. Kronans ersättningsskyldighet för obehörigt kvarhållande av fartyg bör dock bibehållas i lagen.

Vunne denna min framställning vederbörligt beaktande komme den att medföra en del ändringar av §§ 24, 25 och 26. Ävenså finge, som en konsekvens av vad som anförts under § 14, en slutlig ändring av siffran 100 till 150 i övergångsstadgandet vidtagas.

Under hänvisning till vad jag härövan anfört, får jag hemställa,

att riksdagen ville besluta ändringar av paragraferna 9, 16, 24, 25 och 26 i Kungl. Maj:ts proposition nr 121 angående förslag till lag om tillsyn av fartyg i överensstämmelse med vad härövan anförts.

Stockholm den 26 juni 1914.

E. Indebetou.