

Nr 121.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen med förslag till lag om tillsyn å fartyg; given Stockholms slott den 29 maj 1914.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om tillsyn å fartyg.

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.

Axel Vennersten.

Förslag
till
lag om tillsyn å fartyg.

FÖRSTA KAPITLET.

Allmänna bestämmelser.

1 §.

Tillsyn å fartyg skall enligt denna lag utövas för utrönande, huruvida bestämmelserna i 5 a § sjölagen och de med stöd därav utfärdade föreskrifter äro iakttagna.

I fråga om fartyg, som tillhör svenska staten, är denna lag tillämplig endast i den mån Konungen därom särskilt förordnar.

De bestämmelser i denna lag, vilka ej särskilt förklaras gälla om svenska fartyg, skola, med de undantag och avvikelser Konungen må bestämma, äga tillämplighet jämväl å utländska fartyg, som här i riket finnas.

2 §.

Den i denna lag stadgade tillsyn utövas av fartygsinspektionens chefsmyndighet, i vissa avseenden under samverkan med yrkesinspektionens chefsmyndighet, samt, under förstnämnda myndighets överinseende och ledning, av fartygsinspektörer eller av andra, som av fartygsinspektionens chefsmyndighet förordnas. Utom riket utövas tillsynen av konsulerna i den utsträckning, som särskilt stadgas. I fråga om bemanningen utövas tillsyn jämväl av ombudsmännen vid sjömanshusen.

Vederbörande tillsynsmyndighet må uppdraga åt sakkunnig att biträda vid och utom riket jämväl verkställa förrättning, varom i denna lag sägs.

3 §.

Tillsyn utövas dels genom sådana besiktningar för undersökning av fartyg i vissa hänseenden, varom stadgas i 2 och 3 kap., (sjövärdighetsbesiktning och passagerarfartygsbesiktning) och dels medelst inspektion, varom sägs i 4 kap.

Vad angår fartyg, som jämlikt 2 kap. äro underkastade sjövärdighetsbesiktning, må Konungen förordna, att särskilda, regelbundet återkommande förrättningar för undersökning av maskiner, inrättningar eller utrustning skola företagas jämväl i andra fall och i annan ordning än av föreskrifterna i 2 och 3 kap. föranledas.

4 §.

Tillsynsmyndighet skall jämte tilläventyrs åtföljande biträde äga tillträde till fartyg för verkställande av förrättning enligt denna lag, med befogenhet tillika att därvid taga del av de fartyget rörande, ombord befintliga handlingar. Tillsynsmyndighet låte sig angeläget vara att så anordna förrättning, att därav såvitt möjligt rubbning i fartygets trafikförhållanden ej föranledes eller i övrigt större olägenhet förorsakas, än som kan anses oundgängligen nödigt.

5 §.

Vad i 17 kap. 11 § rättegångsbalken förordnas om dem, som rättens eller Konungens befallningshavandes bud och ärende gå, gälle ock dem, som hava att taga befattning med tillsyn enligt denna lag.

6 §.

Polismyndighet vare pliktig att lämna tillsynsmyndighet det biträde, som av dess tjänsteåligganden enligt denna lag kan påkallas.

7 §.

I fall, då beträffande fartygs säkerhet eller särskilt förhållande, som rör säkerheten, offentlig myndighets bevis (certifikat) skall meddelas, ankommer utfärdandet därav på fartygsinspektionens chefsmyndighet, där ej Konungen annorledes förordnat.

8 §.

På Konungen ankommer att bestämma, att av viss utländsk myndighet eller av viss klassificeringsanstalt företagen undersökning rörande fartyg må godkännas såsom vore den verkställd av vederbörande svenska tillsynsmyndighet, ävensom att över sådan undersökning utfärdat certifikat skall äga enahanda giltighet, som om det av svensk myndighet utfärdats.

9 §.

Fartyg, som nyttjas till handelssjöfart eller till befordran av passagerare i den omfattning att det enligt vad i 20 § stadgas skall vara försett med passagerarfartygscertifikat, skall i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel, till ledning för tillsynen å dess nedlastning, vara försett med lastmärke, utvisande fartygets minsta tillåtna fribord.

10 §.

Kostnaderna för tillsynen bäras av statsverket, där ej annorlunda stadgas i denna lag eller, beträffande ersättning åt sakkunnig, som jämlikt 2 § anlitas för förrättning utom riket, av Konungen förordnas.

11 §.

Med passagerare förstås i denna lag varje person, som medföres å fartyg, oavsett om ersättning härför skall utgå eller ej, med undantag av:

befälhavaren;

besättningen;

personer, som i 108 § sjölagen avses;

i tjänst ombord varande lotsar och andra, som därstädes utöva allmän tjänstebefattning, jämte deras medhjälpare.

Med passagerarfartyg förstås i denna lag varje fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat.

12 §.

Närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen.

ANDRA KAPITLET.

Om sjövärdighetsbesiktning.

13 §.

Med sjövärdighetsbesiktning förstås undersökning, som, i de särskilda fall nedan i detta kapitel sägs, anställs för utrönande, huruvida fartyg må anses sjövärdigt med hänsyn till dess användning och den fart, vari det nyttjas eller är avsett att nyttjas.

Vid sjövärdighetsbesiktning åligge redaren eller befälhavaren att, i den mån sådant finnes för besiktningens utförande oundgängligt, låta verkställa uthuggning och borrarning, öppna fartygets klädsel och garnering, våghålsplankor och ribbor i garneringshål samt manhålsluckor, pröva drivning med rabb och järn samt i övrigt göra fartyget och dess rum tillgängliga för besiktningen. Vägrar redare eller befälhavare att verkställa åtgärd, som sålunda åligger honom, vare tillsynsmyndigheten befogad att låta verkställa denna på redarens bekostnad.

Det åligge jämväl redaren eller befälhavaren att, där ej besiktningen försiggår under fartygets byggande, låta för besiktning av skrovet utan kostnad för statsverket torrsätta eller kölhala fartyget.

14 §.

1 mom. Å fartyg, som för svensk mans räkning nybygges, skall sjövärdighetsbesiktning verkställas innan det må till sjöfart nyttjas.

Har utländskt fartyg övergått i svensk mans ägo, skall, så snart ske kan, sjövärdighetsbesiktning å fartyget verkställas.

Vad nu sagts gäller ej om fartyg, som har mindre bruttodräktighet än 100 registerton.

2 mom. Om sjövärdighetsbesiktning å fartyg, innan det må förses med passagerarfartygscertifikat, stadgas i 3 kap.

15 §.

Svenskt fartyg, som enligt 6 § sjölagen förklarats icke vara istånd-sättligt, skall undergå sjövärdighetsbesiktning, innan det må åter till sjöfart nyttjas.

16 §.

Passagerarfartyg, så ock annat fartyg, som är svenskt och äger en bruttodräktighet av 100 registerton eller däröver, skall, så länge det till sjöfart nyttjas, underkastas förnyade sjövärdighetsbesiktningar med nedan-nämnda mellantider:

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

b) för 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 botten utvändigt, ävensom maskindrivet fartyg i avseende å botten utvändigt, propelleraxel, bottenkranar och dylikt undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning vid utgången av halva den stadgade mellantiden.

Med hänsyn till särskilda omständigheter, såsom skrovs, maskineris eller ångpannas ålder eller beskaffenhet, äger fartygsinspektionens chefsmyndighet bestämma, att förnyad sjövärdighetsbesiktning i avseenden, som provas nödiga, skall verkställas inom kortare tid än ovan sägs.

Förnyad sjövärdighetsbesiktning må, utan rubbning i den gällande tidsföljden för efterföljande besiktning, företagas högst tre månader före eller efter föreskriven tidpunkt.

Chefsmyndigheten må meddela skäligt anstånd med förnyad sjövärdighetsbesiktning, dock ej för längre tid än sex månader efter den tidpunkt, då besiktningen skolat senast ske, och skall i sådant fall från den tidpunkt, då besiktningen äger rum, tiden för därefter följande besiktning räknas.

17 §.

Om fartyg, varom i 16 § sägs, till huvudsaklig del ombygges eller lidit skada av väsentligare omfattning, må fartygsinspektionens chefsmyndighet förordna att, utan hinder av att den mellantid, som enligt sagda § skulle gälla, icke förflutit, förnyad sjövärdighetsbesiktning skall

ske i den utsträckning, som prövas nödig; ägande chefsmyndigheten i mån av omständigheterna förordna, att från den tidpunkt besiktningen äger rum tiden för därefter följande besiktning skall räknas.

18 §.

Fartygsinspektionens chefsmyndighet må för visst fall, där särskild anledning finnes föreligga, förordna om sjövärdighetsbesiktning å svenskt fartyg, som ej eljest på grund av bestämmelserna i detta kapitel är underkastat sådan besiktning.

19 §.

I fall, som avses i 14 § 1 mom. och 15 §, må fartyget ej i fartygsregistret införas, ej heller förses med nationalitetshandling eller i 4 § sjölagen omförmält hemortsbevis, förrän genom besiktningen blivit utränt, att fartyget är i sjövärdigt skick.

TREDJE KAPITLET.

Om passagerarfartygsbesiktning.

20 §.

Nyttjas maskindrivet fartyg uteslutande eller huvudsakligen till att mot ersättning befordra passagerare, eller medföras eljest å fartyg, som framdrives annorledes än medelst rodd, på en gång flera än tolv passagerare, skall fartyget vara försett med passagerarfartygscertifikat.

I nämnda antal inräknas ej: bärgare och deras medhjälpare, vilka, efter det sjöskada drabbat fartyget, medfölja detsamma; personer, vilka till hamn införas, efter att hava bärgats ur sjönöd; samt sjöfolk, som fortskaffas genom konsuls försorg jämlikt 34 § sjölagen.

Ej heller inräknas i passagerarantalet, så vitt angår kortare fart mellan svenska hamnar, stuvare eller stuveriarbetare eller andra arbetare och deras förmän, vilka för arbete ombord medfölja fartyg, eller sjömän eller i 108 § sjölagen avsedda personer, vilka efter erhållen eller avslutad anställning sändas till eller från annat samma redare tillhörigt far-

tyg. Vad med kortare fart skall förstås, så ock huruvida i fart mellan utländska hamnar personer, som nu sagts, må undantagas vid beräkningen, därom förordnar Konungen.

21 §.

För undersökning, huruvida fartyg uppfyller de särskilda betingelser, som av Konungen må hava stadgats för fartygs förseende med passagerarfartygscertifikat, skall det undergå passagerarfartygsbesiktning. Därvid skall särskilt utrönas och bestännas, i vilken fart fartyget må nyttjas samt vilket antal passagerare fartyget äger högst medföra.

Fartyg må ej förses med passagerarfartygscertifikat, med mindre det, ändå att det icke enligt reglerna i 2 kap. skolat undergå sjövärdighetsbesiktning, underkastats sådan och därvid befunnits sjövärdigt med hänsyn till den fart, vari det är avsett att nyttjas, samt efter sjövärdighetsbesiktningen ej så lång tid förflutit eller sådana omständigheter förekommit, att förnyad sjövärdighetsbesiktning skolat enligt de i sagda kapitel i fråga om passagerarfartyg givna regler verkställas.

22 §.

Passagerarfartygscertifikat gälle för fartyg i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel ett år samt för fartyg i inskränkare fart två år, från och med dagen för dess utfärdande, skolande dock, därest fartyget befunnits vara i sådant skick, att fulla säkerheten icke kan antagas äga bestånd så länge, tiden förkortas i motsvarande mån. Den tid, för vilken certifikat är gällande, skall däri utsättas.

Är svenskt fartyg utom riket vid tid, då för detsamma utfärdat passagerarfartygscertifikat skulle upphöra att gälla, varde tiden för certifikatets giltighet utsträckt, till dess fartyget återkommit till svensk hamn.

Där särskild anledning prövas vara för handen, må fartygsinspektionens chefsmyndighet förklara passagerarfartygscertifikat giltigt för viss tid eller viss resa efter utgången av den tid, för vilken certifikatet eljest skulle gälla.

Har passagerarfartyg lidit skada av väsentligare omfattning eller ock vid inspektion eller sjövärdighetsbesiktning befunnits vara så bristfälligt, eller eljest av sådan beskaffenhet, att det ej utan fara kan vidare

nyttjas till befordran av passagerare i den utsträckning certifikatet medger, äger chefsmyndigheten förklara certifikatet icke längre vara gällande.

Jämväl på begäran av vederbörande redare må chefsmyndigheten förklara passagerarfartygscertifikat icke längre vara gällande.

FJÄRDE KAPITLET.

Om inspektion.

23 §.

Fartyg, varå någon är mot betalning anställd eller färdas såsom passagerare, är underkastat inspektion för utrönande, huruvida fartyget är i behörigt skick. För sådant ändamål må tillsynsmyndighet närhelst så finnes påkallat eller lämpligt och i ett vart hänseende, vari fartyget är föremål för tillsyn, företaga undersökning, dock att för inspektionens verkställande icke må krävas vidtagande av sådana åtgärder, varom i 13 § förmäles.

FEMTE KAPITLET.

Om förbud mot nyttjande.

24 §.

Finnes fartyg hava sådana brister till skrov, maskin eller utrustning eller vara så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att resa därmed icke kan företagas utan uppenbar livsfara för dem, som äro ombord, äger vederbörande tillsynsmyndighet i erforderlig utsträckning förbjuda fartygets nyttjande, intill dess missförhållandet blivit undanröjt.

Tredskas redare eller befälhavare att låta torrsätta eller kölhala fartyg i de fall, då sådant enligt 13 § åligger honom, äger vederbörande tillsynsmyndighet likaledes förbjuda fartygets nyttjande, intill dess åtgärden vidtagits.

Äro fartygs för arbetes utförande avsedda inrättningar eller redskap så bristfälliga, att arbetet därmed är förbundet med uppenbar fara för olycksfall, äger vederbörande tillsynsmyndighet i erforderlig utsträckning förbjuda nyttjandet därav, intill dess bristen blivit avhjälpt.

Förbud, som meddelats av annan tillsynsmyndighet än fartygsinspektionens chefsmyndighet, skall ofördröjligen underställas chefsmyndighetens prövning.

Myndighet, som meddelat förbud, skall utan avgift tillhandahålla fartygets redare eller befälhavare skriftligt besked om förbudet och anledningen därtill.

Till förhindrande att meddelat förbud mot fartygs nyttjande överträdes äger svensk konsul avfordra befälhavaren för fartyget gällande nationalitetshandling.

25 §.

Har till följd av förbud, som jämlikt 24 § första och tredje styckena meddelats av annan tillsynsmyndighet än fartygsinspektionens chefsmyndighet och ej av denna godkänts, fartyg hindrats att gå till sjöss, vare kronan, där skälig anledning till förbudet finnes icke hava förelegat, skyldig ersätta den skada, som genom förbudet må hava vållats.

Talan om sådan ersättning skall anhängiggöras genom stämning till Stockholms rådstuvurätt 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.

SJÄTTE KAPITLET.

Om besvär samt om överbesiktning m. m.

26 §.

Den som icke åtnöjes med beslut, som av tillsynsmyndighet meddelats, äger att, såvida ej beslutet jämlikt 24 § underställts högre myndighets prövning, inom den tid och i den ordning, som är stadgad för klagan i mål, vilka handläggas av förvaltande myndighet, anföra besvär, över beslut av annan tillsynsmyndighet än fartygsinspektionens chefsmyndighet hos denna samt över beslut av chefsmyndigheten hos Konungen; dock att den, vilken beslutet delgivits under resa med fartyget utom riket, äger anföra besvär inom ett år därefter.

Förbud, som i 24 § sägs, stånde fast intill dess detsamma kan varda av högre myndighet upphävt. Vad nu sagts gälle ock om beslut, varigenom passagerarfartygscertifikat förklarats icke längre vara gällande.

27 §.

I ärende, som genom besvär eller underställning kommit under prövning av fartygsinspektionens chefsmyndighet, skall denna, om part sådant påkallar eller det finnes för ärendets prövning erforderligt, förordna om syn å fartyget (överbesiktning).

Kostnad för överbesiktning skall förskjutas av part, därest förretningen tillkommit på dennes begäran. Vid slutlig prövning av ärendet bestämmes tillika, huruvida med hänsyn till förekomna omständigheter sålunda förskjutet belopp skall till parten återgåldas.

SJUNDE KAPITLET.

Ansvarsbestämmelser.

28 §.

Hindrar redare eller befälhavare sjövärdighetsbesiktning eller inspektion eller underlåter han något av vad enligt 13 § andra stycket honom åligger, eller vägrar befälhavare i fall som i 24 § sista stycket sägs att till konsul utlämna där omförmäld handling, straffes med böter från och med tio till och med ettusen kronor, där ej gärningen efter allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff.

29 §.

Nyttjas fartyg utan att vara vederbörligen försett med lastmärke, där sådant är föreskrivet, straffes befälhavaren med böter från och med tio till och med ettusen kronor.

30 §.

Nyttjas fartyg till befordran av passagerare på sätt eller i den omfattning varom i 20 § sägs, utan att vara försett med gällande passagerarfartygscertifikat, eller nyttjas passagerarfartyg i strid mot bestämmelse i det för fartyget gällande passagerarfartygscertifikatet, straffes befälhavaren med böter från och med tio till och med femtusen kronor.

31 §.

Nyttjas fartyg eller dess för arbetes utförande avsedda inrättningar eller redskap i strid mot förbud, som meddelats jämlikt 24 §, straffes befälhavaren med böter från och med etthundra till och med femtusen kronor eller, därest omständigheterna äro synnerligen försvårande, med fängelse i högst sex månader, såvitt ej gärningen efter allmänna strafflagen eller sjölagen bör beläggas med strängare straff.

32 §.

Till enahanda straff som befälhavaren dömes redare eller annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, där han uppsåtligen förlätt befälhavaren till förseelse, som i 29, 30 eller 31 § sägs, eller med råd eller dåd främjat sådan förseelse.

33 §.

Den som under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse, varom förmåles i 28, 29, 30 eller 31 §, fortsätter samma förseelse, skall för varje gång stämning därför utfärdats och delgivits fällas till det ansvar, som är bestämt för sådan förseelse.

34 §.

Allmän åklagare skall tala å förseelse, varom i denna lag sägs.

35 §.

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

36 §.

Om domstol i mål rörande förseelse, varom i denna lag sägs, skall vad i 328 § sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1915.

Fartyg, som vid denna lags ikraftträdande nyttjas till sjöfart och är av beskaffenhet varom i 16 § sägs, skall undergå sjövärdighetsbesiktning, första gången å tid, som bestämmes av fartygsinspektionens chefsmyndighet, och därefter i enlighet med vad i nämnda § stadgas.

Besiktningensbevis, som vid lagens ikraftträdande är utfärdat för fartyg enligt förordningen angående vad i avseende å passagerarångfartygs byggnad, utrustning och begagnande iakttagas bör den 12 februari 1864, må gälla såsom passagerarfartygscertifikat intill dess den för bevisets giltighet bestämda tid utgått.

Fartyg av mindre bruttodräktighet än 100 registerton, som före den 1 januari 1915 nyttjats till sjöfart, må, där det ej är ångfartyg, till den 1 januari 1916 användas för befordran av passagerare såsom i 20 § sägs, ändock att det icke är försett med passagerarfartygscertifikat.

Under tiden till den 1 januari 1917 skall den omständigheten, att fartyg icke undergått sjövärdighetsbesiktning, ej utgöra hinder att fartyget förses med passagerarfartygscertifikat.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott fredagen den 30 januari 1914.

Närvarande:

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 anmälde det i chefens för justitiedepartementet yttrande till protokollet över justitiedepartementens ärenden denna dag omförmälda förslag till lag om tillsyn å fartyg samt anförde, efter gemensam beredning med cheferna för sistnämnda departement och för civildepartementet, följande:

»Det utarbetade lagförslaget rörande tillsyn å fartyg är till sina grunder byggt på ett av den år 1906 tillsatta sjöfartssäkerhetskommittén framlagt förslag, till vilket kommerskollegium i huvudsak anslutit sig. I åtskilliga avseenden har dock kommitténs förslag icke följits, utan reservationsvis till kommittébetänkandet avgivna meningar upptagits. Därjämte hava över kommittébetänkandet eller eljest i ärendet gjorda yttranden och förslag tjänat till ledning vid lagförslagets upprättande.

Under ärendets beredning inom departementet hava dessutom representanter för olika, med sjöfarten förbundna intressen samt för fartygstekniken hörts över förslaget i dess skilda delar, varjämte representanter för socialstyrelsen deltagit särskilt vid behandling av frågan om tillsynsmyndigheternas organisation och deras förhållande till yrkesinspektionens verksamhet, i den mån spørsmålet härom ägt betydelse för det föreliggande förslaget.

Den kontroll, som här är i fråga, är av *preventiv* natur, i första rummet ägnad att genom tillsyn från statsmyndigheternas sida över fartygs säkerhet förekomma sjöolyckor, häri inbegripna olycksfall under skeppsarbets utförande, varemot i sjölagen behandlas den kontroll rörande sjöfartssäkerheten av *repressiv* art, som utövas genom anställande av undersökning om inträffade sjöolyckor i syfte särskilt att utkräva stadgat straffansvar för eventuellt vållande.

Huru den svenska lagstiftningen för närvarande är anordnad med hänsyn till dessa båda slag av statskontroll framgår av chefens för justitiedepartementet anförande till statsrådsprotokollet den 7 mars 1913 vid remiss för lagrådets yttrande av förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen. Här skall endast anmärkas, att den preventiva statskontrollen enligt gällande rätt huvudsakligen är inskränkt till de årligen återkommande, av lokala besiktningsmän företagna besiktningarna å svenska passagerarångfartyg; att dessa fartyg emellertid också äro underkastade inspektion på obestämda tider av tre inom skilda distrikt under kommerskollegii inseende verksamma inspektörer; att inspektörerna numera, enligt en kungl. kungörelse den 17 maj 1907, äro utrustade med befogenheten att i svårare fall av bristande säkerhet utfärda förbud mot nyttjande av passagerarångfartyg; men att beträffande *andra* fartyg än passagerarångfartyg en ordnad statskontroll icke utövas annat än i vissa avseenden, beträffande vilka obligatoriskt eller fakultativt gällande specialföreskrifter undantagsvis blivit utfärdade. Dylika specialföreskrifter med därav följande tillsyn över deras efterlevnad gälla, utom beträffande rätten att fortskaffa utvandrare enligt kungl. förordningen den 4 juni 1884, om fartygs *signallanterner* och *nautiska instrument*, vilka på visst sätt stå under nautisk-meteorologiska byråns kontroll (marinförvaltningens kungörelse den 4 mars 1898; instruktioner för nautisk-meteorologiska byrån den 29 november 1907 och för dennas kontrollstationer den 27 november 1908 samt kungl. förordningen om fartygslanterner den 27 november 1908); om *båtar och andra bärgningsredskap* å fartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart enligt kungl. förordningen den 13 juli 1909; om *lastmärke* å fartyg i Nordsjön och där bortom enligt kungl. förordningen den 21 maj 1910, varigenom tillfälle beretts svenska redare att, därest de så önska, få svenskt lastmärke åsatt sina fartyg; samt om transport av explosiva varor och annat *farligt gods*, för vilka olika kontrollföreskrifter utfärdats. Bärgningsredskap å fartyg i sådan fart, för vilken specialföreskrifter äro utfärdade, ävensom lastmärke i de fall, där redare begagnat sig av rätten att få sådant med tillämpning av den svenska författningen åsatt, stå under tillsyn av kommerskollegium och dess för ändamålet tillsatta tekniska biträden.

Det är emellertid icke i alla fall, där specialföreskrifter utfärdats, som en regelmässig kontroll beträffande fartyg i allmänhet utövas. I utgivna meddelanden har medicinalstyrelsen lämnat ledning för bestämmandet av *medicinförrådet* m. m. ombord å fartyg, och genom särskild *spisordning* av den 17 april 1896 har, på sätt i sjölagen förutsatts, besättningens rätt till utspisning blivit reglerad, men i intetdera av dessa avseenden utövas obligatorisk statskontroll över bestämmelsernas efterlevnad. Däremot har redaren i fråga om fartyg i Nordsjö- och vidsträcktare fart, med hänsyn till de fordringar, vilka särskilt i brittiska och franska hamnar ställts på jämväl främmande fartyg, rätt att få vederbörande myndighets prövning och bevis (*certifikat*) rörande iakttagandet av vissa av de obligatoriskt eller fakultativt gällande specialföreskrifterna. Enligt kungl. förordningen den 21 maj 1910 med provisoriska föreskrifter angående certifikat för svenska fartyg i vissa fall kan sålunda beträffande alla fartyg i ovannämnda fart certifikat meddelas 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. Certifikatet erhålles i detta fall efter hänvändelse till två sådana besiktningsmän, som omförmälas i kungl. förordningen den 12 februari 1864 angående passagerarångfartyg, av vilka besiktningsmän den ene skall vara kunnig i skeppsbyggeri och den andre i sjömanskap. Detta certifikat bör grundas å besiktningsmännens direkta iakttagelse rörande sakförhållandet utom i fråga om sådana lanternor, över vilka nautisk-meteorologiska byrån utfärdat certifikat, där ju en granskning av sistnämnda certifikats riktighet och tillämplighet är tillfyllest. Beträffande åter fartygs lastmärke beror det väl på fartygs redare, om han vill hava svenskt sådant åsatt sitt fartyg i fart, där lastmärke fordras, men begagnar han sig härav, skall ock certifikat häröver (fribordscertifikat) utfärdas, i detta fall av den centrala tillsynsmyndigheten, kommerskollegium (eller av visst klassificeringssällskap).

Det ovannämnda förslaget till ändring i vissa delar av sjölagen, som skall föreläggas den nu samlade Riksdagen, förutsätter icke allenast antagandet av nya allmänna bestämmelser om beskaffenheten av fartyg och vad därtill för sjöfartens säkra bedrivande hörer, utan jämväl i detalj gående, på administrativ väg utfärdade föreskrifter i ämnet. Av skäl, som av motiveringen till sagda förslag inhämtas, följer med införandet av dylika specialföreskrifter en motsvarande statskontroll, som sträcker sig till samtliga de delar av ämnet, vilka genom dessa föreskrifter omfattas. Icke allenast fartygs sjövärdighet i egentlig mening, utan även dess utrustning, bemanning och lastning skulle sålunda göras

till föremål för specialbestämmelser och statskontroll. Och eftersom sjölagens allmänna fordringar i berörda hänseenden avses gälla alla för sjöfart använda fartyg, oberoende av deras storlek och ändamål, bör jämväl statens tillsyn äga enahanda omfattning. Endast den inskränkning har, i överensstämmelse med innehållet av sjöfartssäkerhetskommitténs förslag, härutinnan gjorts, att fartyg, varå ingen person finnes för betalning anställd eller färdas såsom passagerare, skulle vara undantaget från den genom ifrågavarande lagstiftning ordnade preventiva statskontrollen. Praktiskt taget torde härigenom, och då beteckningen »passagerare» i förslaget fått en synnerligen vidsträckt betydelse, allenast de minsta lustfartygen och fiskebåtarna jämte vanliga roddbåtar och därmed jämförliga farkoster undantagas från tillsyn. Därjämte är det uppenbart, att örlogsfloottans fartyg böra undantagas från den här ifrågavarande statskontrollen liksom särskilda materiella säkerhetsföreskrifter gälla rörande deras beskaffenhet; och synes det jämväl beträffande övriga statens fartyg böra ankomma på Konungen att bestämma i vad mån de skola underkastas tillsyn.

Den ovan berörda tillsyn å fartyg, som för närvarande finnes, är helt och hållet av rent teknisk art — densamma gäller den för sjöfart använda *materielens* och dithörande inrättningsars beskaffenhet med hänsyn till angelägenheten att i mesta mån minska sjöresans risker. Den statskontroll, som med förevarande förslag avses, utgör huvudsakligen en utvidgning av denna tekniska tillsyn, med en vidsträcktare omfattning än den förutvarande och mera enhetligt ordnad än tillförne. Men liksom den tilltänkta nya 5 a § i sjölagen även berör åtskilliga förhållanden å fartyg, vilka icke direkt kunna sägas angå fartygs säkerhet i nyss antydda bemärkelse, så kommer också den erforderliga statskontrollen att erhålla en därefter rättad utsträckning. Så förutsätter sjölagsförslaget, att bostadsförhållandena ombord å fartyg skola regleras, vilket nu icke är fallet annat än med hänsyn till skeppsmätningen, och i anslutning härtill blir en effektiv bostadsinspektion av nöden. Under uttrycket »fartygs utrustning» kommer enligt förslaget till ändringar i sjölagen proviant, vatten och läkemedel, varför beskaffenheten härav också faller under den föreslagna tillsynen. Även arbetet ombord, särskilt i avseende å frågan om fartygs tillräckliga bemanning, tänkes bliva föremål för en närmare reglering, och jämväl i detta avseende har därför statens tillsyn ansetts påkallad. Härvid anknyter sig det föreliggande förslaget, liksom det förutnämnda inom justitiedepartementet utarbetade, till en minoritet inom sjöfartssäkerhetskommittén, varemot

kommittens majoritet icke ansåg, att bemanningen borde underkastas tillsyn av myndigheter, vilka företrädesvis inrättats med kompetens för en rent fartygsteknisk kontroll. Det befogade i denna anmärkning vill emellertid det föreliggande förslaget avhjälpa på sätt i annan ordning skall angivas.

En särställning intager den del av hithörande lagstiftning, som kommer att avse de ombordvarandes skydd mot ohälsa och olycksfall, bland annat i avseende å arbete vid fartygs för lastning och lossning avsedda inrättningar och redskap, såsom vinschar o. d. Åtskilliga av dessa bestämmelser äro av speciellt fartygsteknisk art och gälla den egentliga skeppstjänsten, andra åter motsvara de allmänna arbetarskyddsbestämmelser, vilka gälla för arbete i land, och tjäna ombord å fartyg till skydd vid arbetet, vare sig detta utföres av sjömän eller stuvare.

I den mån arbete av stuvare utföres vid fartygs inrättningar och redskap, torde arbetarskyddslagens bestämmelser om tillsyn få anses gälla.

En dubbelinspektion kan sålunda i detta hänseende undvikas allenast genom att tillsynen anförtros åt ett gemensamt inspektionsorgan. Anordning härför torde också kunna träffas, och i allt fall torde, såsom ock lagrådet i sitt yttrande anmärkt, svårare olägenheter av en dubbelinspektion kunna förekommas genom lämpliga instruktioner till de myndigheter, vilka hava att utöva tillsynen.

En till fartyg i allmänhet utvidgad, omfattande statskontroll måste fästa särskild uppmärksamhet å passagerarfartygen, med vilken drivkraft dessa än må framföras. Dels nödvändiggör medförandet av ett flertal personer i många fall ökade garantier för säkerheten och dels måste å dylika fartyg åtskilliga förhållanden rörande hygien m. m. tillses, även där dessa icke direkt angå de ombordvarandes trygghet mot sjöolycka eller annat olycksfall. Härigenom påkallas en oftare än eljest upprepad undersökning, som sträcker sig jämväl *utöver* det vanliga området för fartygstillsyn. Och beträffande passagerarfartyg i utrikes fart framträder därjämte starkare än i fråga om andra slag av fartyg nödvändigheten att anpassa sig efter främmande länders säkerhetsfordringar och tillsynsföreskrifter, enär kontrollen å dylika fartyg i utländska hamnar är mera ingående och har större krav på likformighet än rörande andra fartyg. Berörda förhållande har ock på detta område redan tidigt framkallat en överensstämmelse i gällande föreskrifter länderna emellan, vilken icke haft sin motsvarighet inom andra delar af ämnet; och för den internationella kontrollens underlättande har därjämte fordran ställts på innehavet av *passagerarfartygscertifikat*, varigenom i sammanträngd

form av behörig myndighet intygas, att ett visst passagerarfartyg vid företagen särskild besiktning funnits uppfylla de i stort sett internationella fordringarna på ett sådant fartyg.

Den årliga besiktning av svenska passagerarångfartyg, som enligt 1864 års förordning är stadgad, utmynnar jämväl i ett certifikat (»besiktningensbevis»), som utfärdas av de av tre personer bestående lokala besiktningssamfund, vilka verkställa passagerarfartygsbesiktningen. Anmärkningar kunna dock med fog framställas mot den nuvarande besiktningssamfundens verksamhet. Fullt kompetenta personer för de tillfälliga göromålen med dessa besiktningar hava icke allestädes stått att vinna. Ej heller hava fullständiga instruktioner eller andra laga föreskrifter i varje detalj tjänat till ledning för besiktningssamfundens omdöme, varför detta i åtskilliga fall kommit att bero på växlande subjektiva intryck. Dessutom har någon tillfredsställande enhetlig ledning av besiktningssamfundens verksamhet ej med nuvarande organisation av den centrala tillsynsmyndigheten, kommerskollegium, kunnat åvägbringas, särskilt som inspektörerna för passagerarångfartyg icke erhållit direkt förmanenskap över besiktningssamfundet. Och slutligen har själva det förhållande, att den centrala tillsynsmyndigheten icke i vårt land utfärdar certifikaten och såmedelst garanterar deras tillförlitlighet, givit anledning till anmärkningar från främmande stater, särskilt England och Frankrike.

För nämnda brister vill den nu ifrågasatta tillsynslagstiftningen råda bot genom att, med upphävande av den gällande besiktningssamfundet, inordna passagerarfartygsbesiktningen under den allmänna statskontrollen, med iakttagande jämväl av angelägenheten att bringa den speciella tillsynen å passagerarfartyg i överensstämmelse med de internationella fordringarna.

Som ovan nämnts, gjorde sig behovet av likformiga bestämmelser och ömsesidig kontroll de skilda länderna emellan först känt i fråga om passagerarfartygen, detta redan på grund av varje lands intresse av att skydda sina egna innevånare mot osäkerheten hos främmande fartyg. Även 1864 års svenska förordning i ämnet står på den ståndpunkten, att utländskt ångfartyg, som för passagerare *mellan* svenska hamnar, är underkastat svensk passagerarfartygsbesiktning, varemot sådant fartyg, som går från svensk till utländsk hamn, är från besiktning undantaget, därest dess befälhavare kan ådagalägga fartygets behörighet att enligt sitt hemlands lag föra passagerare, vilket i själva verket blir liktydigt med att förete utländskt passagerarfartygscertifikat.

Denna ömsesidighet vid statstillsynens utövande är emellertid numera ingalunda inskränkt till passagerarfartygen. Utvecklingen på det

sociala området har gjort det till en allmän grundsats, att icke blott trafikanterna utan jämväl det från fartyg till fartyg mönstrande sjöfolket ha en rätt att överallt finna fartygets säkerhet skäligen tillgodosedd. Med stöd av denna uppfattning utgör nationernas ömsesidiga fartygskontroll numera ett uttryck för en internationell rättshjälp och bör icke längre, så vitt kontrollen inom rimliga gränser avser säkerhetens upprätthållande, betraktas såsom ett obehörigt ingrepp på främmande makts område.

Därjämte har en rederirörelse, som i hemlandet är underkastad statskontroll, ett naturligt intresse av att icke behöva lida under en ojämn konkurrens med främmande redares okontrollerade och eventuellt bristfälliga fartyg.

Dessa ur olika riktningar samverkande intressen hava numera givit upphov till en allmän, ömsesidig fartygskontroll i åtskilliga länder, vilken i en nära framtid torde genomföras hos övriga sjöfartsidkande nationer.

I anslutning till vad som redan är svensk rätt på det område, där en allmän statskontroll finnes genomförd, och i överensstämmelse med den allmänna tendensen inom all modern sjöfartslagstiftning komma, enligt det föreliggande lagförslaget, jämväl främmande fartyg i svenska hamnar att underkastas tillsyn. Den mera ingående undersökning, som i förslaget benämnes »sjövärdighetsbesiktning», skulle dock, på sätt även annorstädes är fallet, i allmänhet gälla endast inhemska fartyg. »Passagerarfartygsbesiktning» skulle emellertid utländskt fartyg liksom nu vara underkastat, därest ej Konungen härutinnan medgivit undantag, t. ex. förklarar på visst sätt beskaffat utländskt passagerarfartygscertifikat vara likvärdigt med svenskt. I de fall passagerarfartygsbesiktning å ett utländskt fartyg sålunda komme till stånd, skulle det jämväl falla under de särskilda reglerna om sjövärdighetsbesiktning. Det tillkommer även eljest enligt förslaget Konungen att bestämma efter olika förhållanden rättade undantag och avvikelser i fråga om tillsynen över utländska fartyg, med iakttagande naturligen, att de allmänna fordringarna på ett utländskt fartygs nödtorftiga säkerhet icke eftergivnas. Ett uppenbarligen livsfarligt fartyg bör icke tillåtas lämna svensk hamn, därför att det är utländskt. Men däremot avser lagförslaget att möjliggöra *dels* undantag från tillsynen över utländska fartygs beskaffenhet i särskilda avseenden, därvid speciellt bostads- och arbetsvillkor ombord å främmande fartyg böra behandlas med den största försiktighet, *dels* avvikelser i sättet för tillsynens utövande och *dels* slutligen ett ömsesidigt ordnande av fartygskontrollen mellan Sverige och de främmande länder, vilkas säkerhetsbe-

stämmelser och tillsynsväsen motsvara de i vårt land stadgade. Där förefunnen brist i ett utländskt fartyg icke anses kunna eller böra föranleda till annan påföljd, bör i allt fall genom den centrala tillsynsmyndighetens försorg vederbörande i fartygets hemland erhålla meddelande om felet för att beredas tillfälle att däri åstadkomma rättelse.

Statens kontroll över ett så vidlyftigt och mångskiftande område, som det iffågavarande, tarvar uppenbarligen såväl en tekniskt-administrativt skolad chefsmyndighet som lokala organ för ett verksamt utövande av dess uppgift. Att man därvid icke kan bygga vidare på de runt omkring i landet tillfälligtvis sammanförda besiktningsmännen för passagerarångfartyg, vilka utan genomförd enhetlig ledning av överordnad myndighet bedrivit sin verksamhet, har stått klart för alla sakkunniga, som under ärendets beredning yttrat sig. Lika uppenbart har det syns envar, att införandet av en fullt kompetent central tillsynsmyndighet är en oeftergivlig förutsättning för statskontrollens lämpliga ordnande från början och dess behöriga upprätthållande i fortsättningen. Fullständig enighet har även rått därom, att den blivande fartygskontrollen icke är av beskaffenhet att påkalla bekostandet av ett särskilt ämbetsverk för ändamålet. Ända till det sista skedet av ärendets beredning har man jämväl varit enig därom, att den centrala tillsynsmyndigheten, åtminstone till dess ett särskilt handels- och sjöfartsdepartement blivit inrättat, borde anknytas till kommerskollegium, som för närvarande har att i främsta rummet företräda sjöfartsintressena i statsförvaltningen. Inom sjöfartssäkerhetskommittén gjordes ingen häremot avvikande åsikt gällande, ehuru väl herr Hök, under instämmande av herrar Gummeson och Lindley, med skiljaktigheter från majoritetens motivering framförde den mening, att man borde försäkra sig om, att tillsynsmyndighetens chef bleve en högt kvalificerad, speciellt *fartygstekniskt* utbildad person, som icke kunde befaras åsidosätta sjöfartssäkerheten för *andra* sjöfartsintressen. Därefter hava departementalkommitterade och kommerskollegiikommittén uttalat sig för, att jämväl kontrollen å arbetarskyddet inom sjöfarten borde, liksom i andra på speciallagstiftning beroende näringar, anknytas till respektive näringsförvaltning, detta företrädesvis på den grund, att »de sociala momenten i dylika specialförfattningar äro så nära sammanvävda med de teknisk-ekonomiska, att författningarnas tillämpning i avseende å det ena området med nödvändighet måste inverka även på det andra.»

2 §.

Tillsynsmyndigheter.

De nämnda kommittéerna ansågo dock, att även med en sådan anordning den sociala förvaltningen borde tillförsäkras behörigt inflytande i vad anginge arbetarskyddet inom dylika specialområden.

Emellertid har nu från några håll gjorts gällande den ursprungligen av Stockholms styrmansförening framförda meningen, att den blivande fartygskontrollen icke lämpligen borde anförtros åt kommerskollegium. I en under april månad 1913 till Eders Kungl. Maj:t ställd underdånig skrivelse har nämnda förening uttalat sig för förläggandet av den centrala tillsynsmyndigheten till *socialstyrelsen* samt till stöd härför anført, 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 material fått en inblick i sjömansyrkets olika förhållanden, vilket torde bliva till stort gagn för dess blivande inspektionsverksamhet.

Vid avgivande av den till 1913 års Riksdag avlätna, sedermera återtagna propositionen rörande utvidgad statskontroll å fartyg var det åsyftat att mera provisoriskt träffa nödiga anstalter för berörda tillsyn, varför ock därvid föreslagen anordning att förbinda den centrala tillsynsmyndigheten med kommerskollegium angavs vara ämnad att gälla tillsvidare och sålunda ej avsåge att föregripa den slutgiltiga organisationen av tillsynsmyndigheterna. Den anordning, som alternativt ansågs möjlig, var en tudelning av de sjöfartssäkerheten rörande förvaltningsfrågor därhän, att de som enbart eller i övervägande grad anginge arbetarskydd komme under direkt behandling av socialstyrelsen och denna underordnade organ. Men i brist på tillgänglig utredning, och då vederbörande myndigheter icke hörts över ett dylikt uppslag, ansågs tillräcklig grund saknas för att då taga ett sådant steg.

I det lagförslag, som nu framlägges, har det centrala tillsynsorganet betraktats såsom en särskild myndighet med benämning *fartygsinspektionens chefsmyndighet* utan angivande av, huruvida densamma skulle verka fullt fristående från andra myndigheter eller ingå såsom del i någon förut befintlig. Vid äskande av anslag till fartygsinspektionen är det emellertid min mening att, i anslutning till den ståndpunkt, som

intagits jämväl av de i ärendets beredning härutinnan deltagande representanterna för socialstyrelsen, förorda chefsmyndighetens anknytande till det nuvarande sjöfartsorganet, kommerskollegium, och detta på de huvudsakliga grunder, som redan i detta samband skola angivas.

Till en början läser det icke kunna bestridas, att starka praktiska skäl, åtminstone vid en första organisation av den ifrågavarande tillsynsmyndigheten, tala för dess införlivande med kommerskollegium. Den repressiva kontroll över fartygs säkerhet, som utövas genom undersökning av sjöolyckor och ansvars utkrävande, ligger enligt gällande sjölager hos kommerskollegium, och från intet håll har fråga väckts om upphörandet av sagda förhållande, men väl om åvägabringandet av större enhetlighet och effektivitet i ledningen av kommerskollegii tillsyn härutinnan. På grundval av sjöfartssäkerhetskommitténs enhälligt beslutade förslag om åtgärder till vinnande av sistberörda syfte vilar ock det förutnämnda inom justitiedepartementet utarbetade förslaget till ändring i vissa delar av sjölagen. Enligt detta förslag kommer bland annat området för undersökning efter inträffad sjöolycka att utvidgas till svårare olycks- och sjukdomsfall bland de å fartyg ombordvarande, och rapporterna häröver skola insändas till kommerskollegium för åtgärd. Den sjötekniska sakkunskap, som bör anlitas vid frågan om åtals anställande, finnes ock företrädd hos kommerskollegium, liksom det är meningen att träffa motsvarande anordning vid inrättandet av den särskilda sjöåklagarmyndigheten. Naturligen är det för olika tillsynsåtgärders samverkan till sjöfartens säkerhet av betydelse att den repressiva kontrollen kan utövas i ett visst samband med den preventiva och att omedelbar tillgång till endera tillsynsgrenens erfarenhet och material står den andra till buds. Angelägenheten härav skall i ett senare samband närmare belysas. Så mycket mera naturligt förefaller det att vid en nu företagen utvidgning av statskontrollen å fartyg förlägga denna till kommerskollegium, som man därvid äger fördelen att bygga på en redan påbörjad utveckling. Den nuvarande tillsynen över passagerarfartyg utövas under inseende av kommerskollegium, och hos denna myndighet äro också de anstalter förlagda, vilka på senare tid inrättats för att provisoriskt fylla de internationella fordringarna på fartygs beskaffenhet och kontrollen däröver (inspektion å bärgningsredskap och utfärdande av fribordscertifikat). Och slutligen anmärkes det förhållandet, att fartygskontrollen i de länder, efter vilkas lagstiftning vi för vår sjöfarts obehindrade bedrivande äro nödsakade att i viktiga avseenden anpassa oss, ingår såsom ett led i den centrala sjöfartsförvaltningen. Då den internationella utvecklingen på förevarande område, med den ömse-

sidiga tillämpning av fartygskontrollen, som densamma medfört, kräver ständig kommunikation emellan de statsmyndigheter, vilka i de skilda länderna utöva kontrollen, är det av icke ringa vikt för ärendenas skyndsamma och tillfredsställande avgörande att desamma å ömse sidor behandlas av de myndigheter, vilka hava den utrikes sjöfarten inom sitt tjänsteområde. Huru angelägen man än bör vara att undvika obehörig inverkan av enskilda sjöfartsintressen på frågor, som röra säkerheten, måste väl dock erkännas, att det för behandlingen av dessa spörsmål, särskilt i deras internationella sammanhang, är nödigt att äga kännedom om sjöfartens allmänna läge, och de i berörda hänseende erforderliga kvalifikationerna hos den förvaltande myndigheten torde i allt fall företrädesvis vara till finnandes hos det centrala sjöfartsorganet. Skulle den ifrågavarande kontrollverksamheten ordnas fristående från kommerskollegium, bleve det fördenskull av nöden att tillsynsmyndigheten som regel inhämtade kommerskollegii yttrande, vilket icke allenast komme att välla tidsutdräkt, utan även lätt gäve upphov till en viss osäkerhet i tillsynens utövande.

För att gent emot nyss anförda omständigheter motivera den övervägande lämpligheten av att ordna tillsynen på annat sätt än i samband med den centrala sjöfartsförvaltningen skulle det vara nödigt att påvisa, att ärendenas egen natur påkallade deras behandling annorstädes eller att frågan ur kostnads- eller andra hänsyn gjorde detta önskligt. Då det med betydande kostnader förbundna inrättandet av en inom statsförvaltningen alldeles fristående tillsynsmyndighet icke ifrågasatts, återstår härvid att taga under övervägande den framkomna tanken på fartygstillsynens inordnande under socialstyrelsen. Enär även med detta förslag befattningshavarna inom den centrala myndigheten måste äga speciell fackkunskap och behövas till visst antal, varför nuvarande tjänstemän inom socialstyrelsen icke kunde övertaga någon väsentlig del av de nya specialuppgifterna, är ur kostnadssynpunkt intet att vinna med förslaget. Beträffande åter kontrollärendenas beskaffenhet är det väl obestridligt, att en del av dessa står det område, varpå den nuvarande yrkesinspektionen är verksam, synnerligen nära. Detta är fallet beträffande tillsyn över lastnings- och lossningsarbete ombord å fartyg samt inspektion av bostads- och övriga levnadsförhållanden ombord. Men nyssberörda del av den nya myndighetens verksamhet kommer ingalunda att bliva den mest omfattande. Den speciallagstiftning, vars tillämpning skall efterses, gäller icke blott arbetarskydd, utan angår fartygsmaterielens beskaffenhet och rederirörelsens anordnande överhuvud med hänsyn till allmän och enskild säkerhet. Tillsynsmyndigheterna avses skola i möjligaste mån gå vederbörande

näringsidkare tillhanda redan vid fartygets konstruktion och byggande; förrätta och övervaka besiktningar och inspektioner å fartyg i alla dess delar; göra passagerarfartygsbesiktningar och utfärda certifikat på grundvalen av dessa; fastställa lastmärke och utfärda fribordscertifikat ävensom andra certifikat och handlingar, vilka med hänsyn bland annat till den utrikes sjöfarten påfordras etc. etc. — allt åtgärder, vilka taga en övervägande del av myndighetens verksamhet i anspråk och som visserligen äro av betydelse ur arbetarskyddssynpunkt, men därjämte äga det allmännare syftet att skydda fartyg, passagerare och gods likaväl som de ombord anställda personerna.

Att överföra den antydda verksamheten till socialstyrelsen vore att belasta denna myndighet med en mängd för densamma främmande uppgifter, utan att därmed vunnes något praktiskt syfte, men tvärtom bestämda olägenheter vållades.

Mot fartygskontrollens förläggning hos kommerskollegium har nu väsentligen anmärkts, att man icke kunde från kommerskollegium påräkna en lika intresserad och sakkunnig behandling av de rent sociala spörsmålen, som från den myndighet, som har de sociala ärendena till sin huvuduppgift. Obestriddigen finnes i denna uppfattning åtskilligt beaktansvärt. Det må gärna medgivas, att kommerskollegium såsom en helhet betraktat, med den mångskiftande verksamhet, som åligger detta verk, icke kan väntas ägna ett lika stort intresse och ett lika sakkunnigt arbete åt speciellt arbetarskyddsbestämmelsernas övervakande, som man vill påräkna från socialstyrelsens sida. Men farhågorna i berörda hänseende kunna undanrödjas på annat sätt än genom att förlägga det hela eller någon del av ärendena till socialstyrelsens direkta avgörande. Sjöfartssäkerhetskommittén har velat tillgodose syftet av en snabb, fackkunnig och intresserad ledning av fartygstillsynen genom förslaget om, att den centrala fartygsinspektionen, ehuru anknuten till kommerskollegium, skulle vara en i första hand självständigt *beslutande* myndighet. Av organisatoriska och andra skäl synes förverkligandet härav stöta på svårigheter, vilka jag i motiveringen till den förutnämnda propositionen till 1913 års riksdag om anordnande av utvidgad statskontroll närmare vidrört. Men i själva verket torde, även om kommerskollegium framstår såsom den formellt beslutande myndigheten, den däri införlivade chefsmyndigheten såväl kunna som böra inrättas så, att densamma erhåller tillräcklig förmåga av initiativ samt erforderlig självständighet och handlingskraft för tillsynens effektiva bedrivande. Härvid är det av vikt att vinna största möjliga trygghet för, att fartygsinspektionens chef, såsom de ovan omnämnda ledamöterna av sjöfartssäkerhetskommittén herrar Hök, Gum-

messon och Lindley också framhållit, måtte bliva en på det speciellt fartygstekniska området högt kvalificerad person, som är förtrogen med de internationella fordringarna på fartygssäkerheten och även utåt är lämplig att representera den svenska fartygstillsynen.

Därjämte bör socialstyrelsens speciella intresse och sakkunskap för en yrkesinspektions uppgifter även inom ifrågavarande tillsynsgren kunna tillgodogöras medels ett ordnat samarbete mellan nämnda myndighet och kommerskollegium, särskilt med avseende å arbetarskyddet och i övrigt, där de båda myndigheternas arbetsfält äro likartade eller gränsa till varandra. En dylik samverkan är redan enligt gällande instruktioner förutsatt att i allmänhet äga rum mellan de båda verken. Mellan fartygsinspektionens chefsmyndighet och socialstyrelsen bör emellertid samarbetet bliva mera konstant. Redan vid den första organisationen av fartygsinspektionens chefsmyndighet bör en sådan samverkan konstitueras, socialstyrelsens redan vunna erfarenhet utnyttjas samt tillsynsverksamheten å fartyg speciellt beträffande arbetarskyddet gemensamt planläggas. Denna samverkan för tillgodoseende av de rent sociala uppgifterna bör därefter permanent bibehållas, icke allenast tillfälligtvis etableras. Frågor av ovanberörda beskaffenhet böra sålunda göras till föremål för gemensam handläggning av de båda ämbetsverken, ehuru väl beslutanderätten i ärenden, som komma under lagen om tillsyn å fartyg, självfallet bör tillkomma kommerskollegium. För att härunder bereda socialstyrelsen möjlighet att verksamt deltaga i de sjöfartstekniska detaljernas bedömande torde anställandet av tillsvidare en tjänsteman hos nämnda styrelse med nautisk eller eventuellt fartygsteknisk utbildning finnas erforderligt.

Genom dylika anordningar får socialstyrelsen behörigt inflytande på kommerskollegii tillsynsverksamhet, utan att verkställigheten av nödiga kontrollåtgärder förryckes eller försenas. Tvångsåtgärderna äro beträffande sjöfartssäkerheten av annat slag än vid arbetarskyddet i land. I det senare fallet kan den lokala yrkesinspektionen ingripa allenast genom Konungens befallningshavande i orten. Är däremot ett fartyg osäkert förfares på annat sätt. Varje fel eller brist i fartyget är i och för sig en förseelse, som, därest åtal följer, kommer att bestraffas. Den hos kommerskollegium anställda, särskilde sjöåklagaren, i vars tjänsteplikt det skall ingå att utan angivelse beivra de svårare förseelserna, bör äga omedelbar tillgång till de häröver hos fartygsinspektionens chefsmyndighet befintliga rapporter. Kan fartyget på grund av bristande sjövärdighet icke med säkerhet nyttjas, är det ett verksamt medel att vägra fartyget registrering eller nationalitetshandling. Då

nu utfärdandet härav är beroende på kommerskollegii åtgärd, synes kollegium lämpligen böra äga att omedelbart taga kännedom om och materiellt pröva de sakförhållanden, som utgöra grunden för en åtgärd, för vilken kollegium självt är ansvarigt. Vad slutligen beträffar de svåraste fallen av fartygs osäkerhet, där omständigheterna nödvändiggöra ett ofördröjligt kvarhållande av fartyget efter direkt beslut från den centrala tillsynsmyndigheten själv eller dess underordnade organ, lär det med fog kunna påstås, att det centrala sjöfartsorganet, därest detta icke skall tillvitas att taga hänsyn till enskilda intressen framför de allmänna, är mest skickat att, med stöd av därinom befintlig, väl kvalificerad sakkunskap, på ett *allsidigt* sätt pröva behövligheten och utsträckningen av en i sina konsekvenser så vidtgående åtgärd, som ett förbud mot fartygs nyttjande innebär.

Med en fullt kompetent, i erforderlig utsträckning självständigt verksam chef för fartygsinspektionen; en fast ordnad samverkan mellan socialstyrelsen och fartygsinspektionens chefsmyndighet för tillgodoseende av de företrädesvis sociala uppgifterna; samt en av kompetent sjötekniker biträdd, väl kvalificerad sjöåklagare synes det på angivna skäl bliva tillräckligt sörjt för arbetarskyddet ombord å våra fartyg även om man, för undvikande av organisatoriska och andra väsentliga olägenheter, införlivar fartygsinspektionens chefsmyndighet med kommerskollegium såsom det centrala förvaltningsorganet för sjöfartsärenden i allmänhet. Skulle det emellertid visa sig, att i detta avseende träffade anordningar icke verka tillfredsställande, kan ju en omorganisation härutinnan göras på grund av vunnit erfarenhet om den nu föreslagna tillsynens verkningar.

Chefsmyndighetens särskilda uppgifter samt dess samarbete med socialstyrelsen böra genom av Konungen utfärdad instruktion närmare bestämmas. Däribland bör ingå skyldigheten 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 frågor rörande sjöfartssäkerheten. Därjämte bör den centrala myndigheten inrätta sin verksamhet så, att ett förtroendefullt samarbete kan väntas mellan ämbetsmyndigheterna och de enskilda sjöfartsidkare, vilka lojalt vilja verka för samma syfte beträffande säkerheten till sjöss. Särskilt framträder nödvändigheten härav, då det som i förevarande fall gäller att införa helt nya detaljbestämmelser med kontroll över deras fullgörande. Det närmare innehållet av dylika föreskrifter kommer, såsom en teknisk-administrativ lagstiftning här måste anordnas, att i vidsträckt

grad bero av chefsmyndighetens eget bedömande; och för att utfärdade kontrollföreskrifter må utan rubbning i sjöfarten kunna genomföras, bör centralmyndigheten i sådana fall vara förpliktad att genom meddelanden på förhand (cirkulär) till redare och andra giva besked om vad som kommer att fordras för att fartygsinspektionens godkännande i vissa avseenden skall erhållas. En form för sådant meddelande är att delgiva de sjöfartsintresserade de specialinstruktioner, vilka för t. ex. besiktningens utförande må utfärdas för de lokala tillsynsmyndigheterna.

En viktig del av chefsmyndighetens verksamhet kommer att bestå i ledningen och övervakandet av de lokala tillsynsmyndigheternas åtgöranden. Den tekniska kontrollen över fartyg i de skilda hamnarna skulle enligt lagförslaget, på sätt sjöfartssäkerhetskommittén enhälligt föreslagit samt i kommerskollegii och andra yttranden tillstyrkts, utövas genom enmanstillsyn av lokala *fartygsinspektörer*.

Den anordning, som kunde tänkas träda i stället för denna, vore att, i överensstämmelse med de nuvarande grunderna för besiktningen av passagerarfartyg, inrätta besiktning nämnder, bestående av två eller flera personer med fackkunskap i de avseenden, vilka vid en undersökning av förhållandena ombord å fartyg ifrågakomma: skeppsbyggnad, maskinteknik och sjömanskap. Detta system har givits företräde särskilt i sådana länder, där såsom t. ex. i Frankrike tillsynen utmynnar i ett på besiktning av respektive nämnd grundat *fartsbevis*, ett tillstånd att nyttja fartyget till sjöfart under ett slags statsgaranti för dess säkerhet. Också i dessa länder utövas däremot den permanent fortlöpande tillsynen, inspektionen, av *en* inspektör, var inom sitt distrikt. Där åter, såsom fallet är enligt den engelska lagstiftningen — till vilken vår sjölagstiftning på förevarande område närmast ansluter sig — fartygets säkerhet väl är ett villkor för sjöfartens bedrivande, men något generellt offentligt bevis icke häröver i allmänhet utfärdas, har man nöjt sig med att för den lokala kontrollen i varje särskilt fall fordra undersökning av allenast *en* kontrolltjänsteman, likväl med den modifikation, att för så kallat *definitivt* kvarhållande av ett fartyg såsom osäkert erfordras att saken underställes specialdomstol [besiktningdomstol (Court of survey) eller sjörätt], samt att passagerarfartygsbesiktningen, som ju överallt utmynnar i ett certifikat, utföres av två inspektörer, vilka dock icke gemensamt utlåta sig över sina iakttagelser, utan var för sig yttra sig över sådant, som faller under envars speciella fackkunskap. I våra grannländer Danmark och Norge skall fartyget vara försett med särskilt sjövärdighetsbevis, i Danmark utfärdat efter besiktning av en nämnd, men i Norge efter undersökning av enskild besiktningssman med viss

högre fartygsteknisk kompetens, varemot den fortlöpande tillsynen, inspektionen, av fartyg i sistnämnda land utövas av »tillsynsmän» med företrädesvis sjöteknisk utbildning.

Då det förevarande förslaget, med anslutning till det inom justitiedepartementet utarbetade rörande sjölagen, icke förutsätter inrättandet av några under statsansvar för sjösäkerheten gällande farts-certifikat för fartyg i allmänhet utan bestämt tillsynen såsom en statens kontroll över redares och befälhavares uppfyllelse av sina förpliktelser enligt sjölagen utan certifikattvång, har jag så mycket mindre ansett mig böra förorda en utbyggnad av de nuvarande besiktningsnämnderna för passagerarfartygs besiktning såsom grund för den till andra fartyg utvidgade kontrollen, som en sådan anordning, för att bli effektiv, skulle draga större kostnader än som motsvarade de fördelar, som därvid tilläventyrs vore att vinna. En besiktningsnämnd skulle ju vid de viktigare förrättningar erbjuda fördelen av att representera olika slags fackkunskap, men det synes dock på detta område icke omöjligt att ernå detta syfte medelst en anordning, som gör en statstjänsteman ensam ansvarig för viss förrättning. Vill man härvid tillse, att mesta möjliga sakkunskap i skilda riktningar finnes företrädd hos den ansvarige inspektören, torde fartygsinspektörerna företrädesvis böra väljas bland personer med högre ingenjörutbildning inom fartygstekniken, vartill hör kompetens både i fartygs byggnad och maskinerier (driftmaskineri och arbetsmaskineri). Då de stora internationella klassificeringsanstalterna kunna anförtro besiktningen av fartygsmaterielen till en enda besiktningsman med sagda kompetens, vilket i stor utsträckning är fallet, synes motsvarande förtroende även kunna givas åt en statens tjänsteman, vars självständighet och frihet från biinflytelser i möjligaste mån garanteras genom ämbetsställning och innehållit av den för honom utfärdade instruktion. Sjöfartssäkerhetskommittén har ock, med tillstyrkande från kommerskollegii sida, uttalat sig för inrättandet av enmanstillsyn under förutsättning att denna huvudsakligen utfördes av fullt kompetenta fartygsingenjörer. Endast ett mindretal av de 22 föreslagna inspektörerna skulle, med särskilt avseende fäst å segelfartygen, vara speciellt sjötekniskt utbildade.

Ehuru i lagförslaget upptagits den grundtanke, varå kommitténs förslag vilar, har jag dock icke alldeles kunnat biträda förslaget om dess närmare utförande. Enligt kommittéförslaget skulle, med undantag för några större platser, där två eller tre inspektörer placerats, varje inspektör hava sitt rätt vidsträckt tjänstgöringsområde, utan att någon samverkan tryggats mellan de ingenjörutbildade och de sjötekniska inspektörerna, varigenom åtminstone i fråga om av de senare vidtagna förrätt-

ningar å maskindrivna fartyg full sakkunskap icke garanterats annat än genom bestämmelsen, att särskilt sakkunnig skulle för visst fall kunna tillkallas att biträda vid förrättningen. Frånsett nyssberörda olägenhet kan jämväl anmärkas, att den sålunda anordnade tillsynen alltför mycket givits karaktären av uteslutande materielbesiktning, varemot inspektionen rörande bostads- och övriga levnadsförhållanden ombord, d. v. s. den övervägande sociala tillsynen, ställts i bakgrunden. Därjämte synes inrättandet av ett så stort antal inspektörer med i det stora hela likartad kompetens och befogenhet stöta på svårigheter vid platsbesättningen, påkalla dryga kostnader och i allt fall näppeligen erbjuda säkerhet för att nödiga förrättningar bleve på alla håll fullt tillfredsställande utförda.

Berörda olägenheter av det föreslagna tillsynssystemet torde på följande sätt kunna undvikas.

Såsom ovan nämnts avser tillsynen dels en allmän fartygsteknisk kontroll och dels arbetarskydd av mera speciell natur. Den mest makt-påliggande delen av den fartygstekniska kontrollen utgöres av de s. k. besiktningarna, som i ett annat samband skola närmare angivas. Här bör endast erinras om, att besiktningen enligt förslaget utgör en undersökning av fartygs skrov, maskineri och övriga fasta delar med tillbehör i avseende å frågan om fartygets sjövärdighet, samt att denna företages såväl innan fartyget första gången nyttjas till sjöfart som efter inträffad kondemnation, väsentligare skada och därjämte med vissa mellantider under fartygets regelmässiga nyttjande i sjöfart, vartill kommer den speciella besiktningen för utrönande av, huruvida ett fartyg må användas såsom passagerarfartyg. Alla dessa undersökningar äro av huvudsakligen fartygsteknisk art och kräva bedömning i främsta rummet av en fartygsingenjör. Men med ett lämpligt ordnande av hithörande förrättningar, och förutsatt att de s. k. klassade fartygen väsentligen undantagas från besiktningsskyldighet, varifrån man här har utgått, torde antalet av dessa högre kvalificerade fartygsinspektörer kunna nedbringas till omkring en tredjedel av det antal kommittén föreslagit. Ett villkor härför synes mig dock vara, att ett lämpligt antal fartygsinspektörer med praktisk erfarenhet inom det nautiska eller fartygsmaskinella området anställas för att *dels* biträda de förstnämnda fartygsinspektörerna var med sin speciella kompetens vid de av dem utförda förrättningarna *och dels* på egen hand, men under de förres förmanskap, verkställa förlöpande inspektion i synnerhet å fartygens underhåll, utrustning och lastning samt rörande de sociala förhållandena ombord. Genom en dylik anordning av den lokala tillsynen, vartill förebild finnes i lagen om arbetarskydd, vinnas, förutom nedbringande av kostnaderna, två för-

delar. Å ena sidan kan härigenom och med anlitande *dessutom* vid förefallande behov av speciell fackkunskap erhållas det mångsidiga bedömande vid de tekniska besiktningarna, som torde ersätta flertalsnämnderna utan att minska den ansvarige förrättningsmannens auktoritet. Å andra sidan skulle den fortlöpande inspektionen å fartyg tillföras en från sjömansyrket hämtad erfarenhet och blick för sjömännens levnadsförhållanden, som torde bliva av väsentligt gagn för vinnande av ett verksamt arbetarskydd. Därjämte bör även beträffande den lokala tillsynen anordnas ett visst samarbete mellan de skilda tillsynsmyndigheterna. Ett sådant blir särskilt nödvändigt i fråga om arbetsinrättningar för lastning och lossning ombord å fartyg, därvid såväl stuvare som sjömän kunna vara sysselsatta. För undvikande av en dubbel inspektion i nysberörda avseende bör ock tillses, i vad mån fartygsinspektörerna må kunna förordnas att utöva jämväl yrkesinspektionens tillsynsverksamhet.

Beträffande de om fartygs bemanning gällande föreskrifter ansåg sjöfartssäkerhetskommittén, att dessas tillämpning icke kunde underkastas den huvudsakligen rent tekniska tillsyn, som förslaget avsåge. Lagförslaget utgår från en motsatt uppfattning. Det befogade i kommitténs anmärkning har delvis tillgodosetts genom nyss härovan berörda anordning av den lokala tillsynen samt därjämte medelst bestämmelse i det nu föreliggande lagförslaget därom, att sjömanshusombudsmännen skulle medverka vid tillsynens utövande i berörda avseende. De sistnämnda, vilka ombesörja mönstringen å fartyg, skulle i synnerhet till detta tillfälle förlägga sin kontrollverksamhet rörande besättningens tillräcklighet och kvalikationer, naturligen inom de gränser, som av sjölag och utfärdade författningar angivas. Med denna anordning komme den allmänna tillsynsmyndighetens åtgärder i detta hänseende företrädesvis att bestå i ett enkelt konstaterande av att, där speciella föreskrifter gälla, dessa efterlevas, vadan någon diskretionär prövning av bemanningsförhållandena icke från deras sida behövde ifrågakomma.

Utom riket skulle fartygsinspektionens chefsmyndighet enligt förslaget biträdas i sin verksamhet av svensk konsul. Denne skulle, enligt närmare bestämmelser i utfärdad instruktion, äga att bidraga till verkställigheten utom riket av den svenska tillsynsmyndighetens beslut; vid särskilt förekommen anledning företaga undersökning å fartyg; föranstalta om besiktning utom riket av fartyg, där sådan bör företagas; samt i vissa fall, genom förvägrande eller kvarhållande av fartygs nationalitetshandling eller annorledes, ingripa för att förekomma fara genom användandet av ett osäkert fartyg eller av osäkra inrättningar eller redskap å detsamma.

Jämväl för fartygsinspektörerna är avsett att i administrativ ordning utfärda instruktioner. De olika tillsynsmyndigheternas organisation och verksamhetsfält skola närmare angivas vid föredragning av förslag till äskande av anslag för tillsynens ordnande.

8 §.
Inspektion
och besikt-
ning.

Beträffande de olika slagen av tillsyn å fartyg, såsom denna av chefsmyndigheten genom dess inspektörer utföres, grundas lagförslaget å sjöfartssäkerhetskommitténs i huvudsaken enhälliga förslag, ehuru bestämmelserna förtydligats, föreskrifter av rent administrativ natur fått utgå och en närmare beskrivning, än som i kommitténs förslag förekommer, lämnats på skillnaden mellan de olika tillsynsformerna.

Berörda tillsynsformer äro dels *inspektion* och dels *besiktning*. Vid den blivande organisationen av tillsynsmyndigheternas verksamhet torde man böra utgå ifrån, att båda dessa förrättningar alltid skulle kunna företagas av såsom inspektör anställd fartygsingenjör, varemot fartygsinspektör med nautisk eller enbart maskinteknisk utbildning väl skulle kunna företaga inspektion, men besiktning blott i enklare fall. Eljest skulle han allenast kunna biträda vid besiktning.

Inspektion är benämningen på den fortlöpande när som helst av vederbörande myndighet påfordrade tillsynen, som avser vadhelst inspektören har anledning att undersöka, men företrädesvis det allmänna fartygsunderhållet, utrustning, lastning och de sociala förhållandena ombord, varemot i fartygs trafikförhållanden mera ingripande åtgärder för den egentliga sjövärdighetens bedömande icke skulle ingå i den regelmässiga inspektionen.

Med besiktning åter förstås *dels* den i all modern sjölagstiftning särskilt behandlade undersökning, som avser att bedöma de speciella villkoren för ett fartygs användning såsom passagerarfartyg, *dels ock* en under vissa förutsättningar och vid vissa tider eller tillfällen obligatoriskt företagen undersökning, som alla passagerarfartyg och svenska fartyg i allmänhet av en viss storlek eller beskaffenhet skulle underkastas för bedömande av deras sjövärdighet, sålunda särskilt rörande skrovets och maskineriets samt övriga fasta delars beskaffenhet.

Den förra av dessa speciella förrättningar behandlas under benämningen »passagerarfartygsbesiktning» i tredje kapitlet av lagförslaget, den senare, »sjövärdighetsbesiktningen», i det andra kapitlet.

Utöver de besiktningar, vilka lagen sålunda till art och omfattning bestämmer, har det funnits nödigt att, i anslutning till sjöfartssäkerhetskommitténs förslag, förutsätta utfärdandet i administrativ väg av vissa särskilda tillsynsbestämmelser, även om dessa i speciella avseenden gå

längre än lagen anger. Särskilda föreskrifter om tillsyn av nyssnämnda slag skulle dock icke få givas annat än beträffande fartygs maskineri samt fartygs olika inrättningar och utrustning, varemot beträffande fartygsskrovet andra kapitlet avser att giva uttömmande bestämmelser.

Ehuru det utan särskilt stadgande väl får anses själfallet, att tillsynsmyndighet skall äga tillträde till fartyg för tillsynens utövande, har det icke ansetts olämpligt att i lagen införa uttrycklig bestämmelse härom, vartill anknutits föreskrift om skyldighet för tillsynsmyndigheten att anordna tillsynen så, att sjöfarten därigenom vållas minsta möjliga olägenhet.

4 §.
Tillträde till
fartyg m. m.

Statskontrollen skulle icke byggas på besiktningar såsom grund för offentligt sjövärdighetsbevis (fartscertifikat, »permis de navigation»), men förutsättes likväl behovet av certifikat *dels* i vissa avseenden eller beträffande vissa fartyg *dels* rörande fartyg i allmänhet uti viss fart, i den mån sådant må erfordras för fartygets godkännande enligt lagstiftningen i de länder, på vilka det driver sjöfart.

5 §.
Utfärdande av
certifikat.

I visst avseende kan certifikat erfordras bland annat rörande lastmärke, som må vara föreskrivet för utvisande av det minsta tillåtna fribordet. Vad passagerarfartygen angår fordras överallt företeende av passagerarfartygscertifikat; och i båda dessa avseenden är det avsett att i den vidsträcktare farten, i överensstämmelse med fordringarna utomlands, hava certifikat utfärdade av den centrala tillsynsmyndigheten, ehuru grundade på lokal myndighets iakttagelser och beräkningar.

I brittiska och franska hamnar måste fartyg, för att undgå en tidsödande och kostsam besiktning, visas uppfylla sådana villkor rörande säkerheten, som motsvara i dessa länder gällande föreskrifter, varför det genom tidigare berörda, provisoriskt gällande bestämmelser gjorts möjligt för svenska redare att erhålla certifikat utfärdade av skilda myndigheter över vissa speciella förhållanden ombord å fartyg. Det avses nu att bibehålla möjligheten för redaren att erhålla certifikat om att dylika föreskrifter behörigen iakttagits, men skulle certifikaten utfärdas av chefsmyndigheten och ej av underordnad myndighet, där icke för speciella fall andra av Konungen givna bestämmelser gälla, såsom beträffande signallanternor och nautiska instrument.

I den mån som bestämda föreskrifter och på visst sätt ordnad kontroll få internationell giltighet, är det sannolikt, att utvecklingen leder till allmänt antagande av ett system med *obligatoriska certifikat* över hela det område, där ömsesidighet i föreskrifternas tillämpning införts, och ej

blott i fråga om passagerarfartygen samt eljest i vissa avseenden. Det är uppenbart, att den internationella kontrollen betydligt underlättas genom att nationella certifikat utfärdas med ensartad form och med samma materiella betydelse. Finnes sådant, kan tillsynen i ett främmande land inskränkas till en granskning av certifikatet, såvitt ej fartyget under resan lidit skada, då en materiell undersökning givetvis blir av nöden. I de fall, för vilka genom lag eller författning må bestämmas skyldighet att hava certifikat över fartygs förhållanden, skall enligt förslaget, i saknad av motsatt förordnande, certifikatet i fråga utfärdas av den centrala tillsynsmyndigheten.

Har enligt främmande lagstiftning, som är likvärdig med den svenska säkerhetslagstiftningen, certifikat rörande visst förhållande å svenskt fartyg utfärdats, t. ex. rörande fartygets användning som passagerarfartyg, dess kompasser, lastmärke eller annat eller ock dylikt bevis givits av klassificeringsanstalt, bör detta certifikat kunna tillerkännas samma giltighet som svenskt sådant. Behov av en dylik bestämmelse framträder särskilt i fråga om fartyg, som längre tid gå mellan utländska hamnar utan möjlighet att där erhålla svenskt certifikat.

6 §. Grunderna för det föreslagna stadgandet om lastmärke å fartyg i vissa fall framgå av vad statsrådet och chefen för justitiedepartementet Lastmärke. härom yttrat till statsrådsprotokollet den 7 mars 1913. Anledningen till att bestämmelsen överflyttats till föreliggande lagförslag från sjölagsförslaget har av chefen för justitiedepartementet vid ärendets förnyade föredragning denna dag angivits; och ansluter jag mig i sagda avseende till innehållet av berörda yttrande.

7 §. Kostnaderna för tillsynen böra naturligen i allmänhet åligga staten, enär kontrollen i det allmännas intresse utföres. Undantag från denna regel förekomma likväl enligt förslaget. De åtgärder, vilka åligga redaren för möjliggörande av fartygets undersökning, böra också av denne bekostas. Kostnad för åtgärd, som enligt lagförslagets bestämmelse i 24 § vidtages på parts föranledande, kan ock komma att falla på parten. Men i allmänhet skulle kontrollen bekostas av staten med förbehåll allenast för Konungens befogenhet att stadga skyldighet för enskild part att gälda ersättning åt sakkunniga i vissa fall, varmed närmast avses ersättning för biträde vid förrättning utomlands.

8 §. Därest fartyg medför person, som enligt lagförslagets beteckning är att anse såsom passagerare, är fartyget enligt lagförslaget underkastat den Passagerare och passagerarfartyg.

allmänna tillsynen även om det icke är att betrakta såsom passagerarfartyg, med vilken sistnämnda beteckning lagförslaget avser fartyg, vars redare begagnat sig av rätten att få fartyget besiktigt för användning i passagerartrafik samt däröver erhållit särskilt passagerarfartygscertifikat. I huvudsaklig överensstämmelse med den engelska lagstiftningen har såsom »passagerare» angivits varje person, som medföljer ett fartyg, därest han ej är redare för eller anställd å fartyget eller såsom lots, tulltjänsteman l. d. därå för tillfället utövar tjänst. Avgifts erläggande skulle sålunda icke erfordras för att göra en person till passagerare. Enligt gällande svensk rättspraxis åter torde avgifts erläggande härvid äga väsentlig betydelse.

Förslaget har i detta avseende upptagit sjöfartssäkerhetskommitténs och kommerskollegii tidigare förslag för att bringas till största möjliga enhet med den utländska kontrollagstiftningen och för att lämna säkerhet för, att tillsyn komme att utövas i alla fall, där sådan kan vara behöflig.

Lagförslagets bestämmelser rörande passagerarfartyg skola i ett sammanhang under tredje kapitlet beröras.

De allmänna bestämmelserna i lagen om tillsyn förutsätta, liksom motsvarande materiella stadganden i sjölagen, utfärdandet av administrativa specialföreskrifter i form av instruktioner, kungörelser o. d., varigenom inom lagens ram, men närmare än som genom lagen skett, statens tillsynsverksamhet må bestämmas.

9 §.

Närmare bestämmelser.

Det viktigaste momentet vid en undersökning om fartygs säkerhet är att utröna själva sjövärdigheten, d. v. s., med den beteckning som förevarande lagförslag i likhet med förslaget till ändringar i sjölagen använt, beskaffenheten av fartygets skrov och fasta delar samt vad därmed står i direkt samband. Denna undersökning kräver ock, särskilt vad fartygets botten angår, mera ingripande, tidsödande och kostsamma åtgärder, såsom torrsättning eller kölhalning, för att en fullständig besiktning skall anses gjord. Det är därför av särskild vikt för redaren att en sådan besiktning anordnas på för rederiverksamhetens ostörda gång lämpligaste sätt. Å andra sidan föreligger större trygghet för att den vid en grundlig besiktning av de fasta delarna konstaterade beskaffenheten hos fartyget någon längre tid bibehålles i samma skick, än vad fallet är med fartygets utrustning. Man kan sålunda förena sjöfartsnäringsintresse med en tillfredsställande garanti för säkerheten genom att i detta hänseende huvudsakligen bygga kontrollen på perio-

Andra kapitlet.

Om sjövärdighetsbesiktning.

10—17 §§.

diska besiktningar eller vad i lagförslaget benämnts »sjövärdighetsbesiktning».

Skyldigheten att underkastas dylik besiktning har i sjöfartssäkerhetskommitténs förslag ansetts böra påvila dels varje fartyg, för vilket passagerarfartygscertifikat skulle vara utfärdat, dels varje annat fartyg på minst 150 registerton brutto.

Av reservanter inom kommittén har dock gränsen 150 ton ansetts fritaga för många av de mindre fartygen, vilka, såsom vanligen oklassade, oftast äro de mest osäkra, och har från deras sida gränsen för besiktningsskyldigheten föreslagits till ett bruttotonnage av 100 registerton. Då det särskilda behovet av besiktning å de mindre fartygen från sjöfartskunnigt håll allmänt vitsordats, har lagförslaget grundats på samma uppfattning. Och synes härmed skyldigheten till sjövärdighetsbesiktning komma att gälla för alla fartyg, som gå i något vidsträcktare och sålunda mera farlig fart.

Beträffande passagerarfartyg skulle besiktning äga rum med kortare mellantider än för andra fartyg, dock att, efter införande av den fortlöpande tillsynen å fartyg, den nuvarande årliga besiktningsskyldigheten ansetts kunna utbytas mot skyldighet till besiktning med två års mellantider beträffande passagerarfartyg i Östersjö- och inskränkta fart. Segelfartyg i allmänhet av trä skulle besiktigas med sex års, och vissa andra fartyg med fyra års mellantider. Botten och vissa viktigare delar av fartyget, vilka lätt utsättas för icke omedelbart upptäckt skada, böra, i de fall årlig eller vartannat års besiktning av fartyget i dess helhet icke äger rum, som regel undergå sjövärdighetsbesiktning vid utgången av halva den stadgade mellantiden. Likaså bör den centrala tillsynsmyndigheten äga befogenhet att med hänsyn till ett särskilt fartygs beskaffenhet förordna om besiktning med kortare mellantider. Respitid bör finnas, och möjlighet till anstånd må tillika kunna medgivas redaren.

Rubbning i mellantiderna kan ske till följd av den i 14 § stadgade skyldigheten att underkasta besiktningsskyldigt fartyg sjövärdighetsbesiktning i nödig omfattning, innan det efter ombyggnad eller liden väsentligare skada må nyttjas till sjöfart, även om eljest gällande tid för förnyad besiktning icke förlupit.

Första gången sjövärdighetsbesiktning förekommer är enligt lagförslaget då besiktningsskyldigt fartyg för svensk medborgares räkning bygges, vare sig här i landet eller utom riket, i vilket fall besiktning skall ske, innan fartyget får nyttjas till sjöfart. Skyldighet att underkasta fartyget besiktning skulle jämväl åligga redare av fartyg, vilket

från att vara utländskt övergår i svensk ägo. Även de svenska fartyg, som nyttjas i sjöfart, då lagen träder i kraft, skola enligt förslaget undergå sjövärdighetsbesiktning, så snart tillsynsmyndigheten hinner företaga sådan, men få dessförinnan obehindrat gå i fart. Det synes nämligen icke föreligga något skäl, varför ej dessa äldre fartyg skulle besiktigas, ehuru väl i de administrativa säkerhetsföreskrifter, vilka skola utfärdas om huru fartyg skola vara beskaffade för att vid tillsyn undgå anmärkning, fordringarna å redan i fart gående fartyg böra modifieras så vitt detta är med säkerheten fullt förenligt.

Sjöfartssäkerhetskommittén hade beträffande nybyggnad av fartyg enhälligt föreslagit att icke allenast själva fartyget skulle besiktigas, innan det tillätes gå i sjöfart, utan att även godkännande skulle inhämtas från den centrala tillsynsmyndigheten i samband med byggandet rörande fartygs byggnadssätt och material. Häremot har från olika håll framställts klander, dels med avseende å att berörda anordning skulle gripa för djupt in på redarens och skeppsbyggarens bestämmanderätt och tilläventyrs såväl fördröja fartygs byggande i det speciella fallet som hindra den fartygs-tekniska utvecklingen, och dels med hänsyn till svårigheten för vederbörande tillsynsmyndighet att, utan för sjöfartsnärings hinderligt fördröjande av arbetet i det hela, inom rimlig tid hinna pröva alla inkomna ansökningar om godkännande av fartygs ritningar. I betraktande av att sjöfartssäkerhetskommittén, som i allmänhet förordat straff för förseelse mot tillsynsbestämmelserna, likväl icke föreslagit straff för underlåtet inhämtande av fartygsinspektionens godkännande, synes kommittén huvudsakligen med berörda stadgande hava avsett att inskräpa risken för redaren av att få ett redan färdigbyggt fartyg vid besiktning underkänt, därest icke fartygets byggnadssätt och material blivit på förhand av centralmyndigheten godkänt. Bestämmelsen åsyftade sålunda icke allenast att främja den allmänna säkerheten, utan också att i rederinäringens intresse giva redaren en rätt att få veta, huru han skulle bygga för att få fartyget godkänt, svarande mot hans *skyldighet* att därefter underkasta sig tillsynsmyndighetens prövning rörande det färdigbyggda fartyget. Vad själva principen för ett dylikt stadgande angår, må det väl erkännas, att det gives ungefär lika goda skäl för att underkasta en större fartygsbyggnad myndighets godkännande som för att fordra byggnadsnämndens förhandsprövning av en husbyggnad i stad. Då lagförslaget icke desto mindre saknar den av kommittén föreslagna, i form av ett obligatoriskt gällande påbud givna bestämmelsen, har detta företrädesvis sin orsak i farhågan för, att granskningsarbetet, särskilt de första åren av centralmyndighetens i allt fall nog så omfattande verk-

samhet, skulle antingen påkalla en väsentlig ökning av de beräknade arbetskrafterna och därmed av kostnaderna för fartygsinspektionen eller ock allt för mycket inkräkta på tillsynsverksamheten i övrigt, för att det skulle anses lämpligt att nu bestämt *påbjuda* skyldigheten att underkasta fartygs byggnad en förhandsprövning. För övrigt synes det kunna anförtros åt de högre kvalificerade fartygsinspektörerna att i vanliga fall gå redaren och skeppsbyggaren till handa med granskning av fartygs ritningar; och då jag avser att föreslå såväl dessas som centralmyndighetens skyldighet att gå sjöfartsidkarna till handa med råd och ledning jämväl i berörda hänseende, torde en dylik bestämmelse ävensom redarens eget intresse av att icke få det färdigbyggda fartyget underkänt tillräckligt samverka för det syfte, man vill vinna, utan att en bestämd skyldighet att underkasta fartygsritningarna tillsynsmyndighetens prövning behöver lagfästas.

Efter bortfallandet av berörda stadgande i kommitténs förslag har det tillika ansetts onödigt att, såsom i kommittéförslaget skett, stadga en, för övrigt till tid och sätt obestämd, fortgående besiktning av fartyget under byggnadstiden såsom en från den första besiktningen efter fartygets sjösättning skild förrättning. Den »första besiktningen» av ett nybyggt fartyg slutar, enligt lagförslaget, först efter sjösättningen, och den skall börja medan fartyget är på det torra, men det hela är blott en enda förrättning, även om i land förekommit en fortgående besiktning vid flera skilda tillfällen.

Slutligen utgår förslaget ifrån, att fall förekomma, då sjövärdighetsbesiktning bör ske, ehuru fartyget icke är passagerarfartyg eller har den bestämda storleken av minst 100 registerton. Det ena är det vanliga fallet, att redaren av ett fartyg, som blivit kondemnerat, åter vill använda det till sjöfart. Innan detta tillåtes, bör besiktning verkställas, även om fartyget icke *därefter* är besiktningsskyldigt på eljest stadgade mellantider. Och vidare synes centralmyndigheten böra äga befogenhet att, vid förekommen särskild anledning, varvid även fartygs ålder bör beaktas, förordna om besiktning å fartyg, som ej eljest på grund av sin storlek eller användning är underkastat sådan. Härigenom synes det berättigade syftet vara lämpligen vunnet med vad reservanter inom kommittén föreslagit därom, att jämväl vid »inspektion» en undersökning av sjövärdigheten skulle kunna påfordras, då särskild anledning härtill yppats. Sådan anledning består vanligen i inträffad skada (vare sig på grund av sjöolycka eller annan orsak); är fartyget då besiktningsskyldigt, inträder besiktningstvång utan vidare, i motsatt fall kan den centrala tillsynsmyndigheten förordna härom.

För att sjövärdighetsbesiktning skall anses fullgjord, bör den hava företagits å ett genom redarens försorg torrsatt eller kölhalat fartyg. Fartygets representant är dessutom ålagd att på egen kostnad låta verkställa övriga behöfliga åtgärder för fartygets noggranna undersökning. Påföljd av försummelse härutinnan är enligt lagförslaget bötesstraff och, i fråga om underlåten torrsättning eller kölhalning, även förbud mot fartygets nyttjande.

Finner tillsynsmyndigheten nybyggt, förut utländskt eller kondemnerat fartyg icke vara sjövärdigt, skulle enligt lagförslaget fartyget icke få registreras eller erhålla svensk nationalitetshandling. Härigenom hindras redare faktiskt från att med sjövärdigt fartyg driva sin näring. Beträffande redan utfärdat registreringsbevis har i 6 § sjölagen införts stadgande för att trygga dess återsändande till kommerskollegium efter det fartyg blivit kondemnerat.

Sättet för besiktning och dess åvägbringande kommer att genom instruktion bestämmas. För de *förnyade* sjövärdighetsbesiktningarna synes, liksom sjöfartssäkerhetskommittén tänkt sig anordnandet, någon *skyldighet* för redaren att anmäla fartyget till besiktning icke böra stadgas. Besiktning kan ock förekomma under svensk myndighets tillsyn å svenskt fartyg utom riket, för vilket fall sjöfartssäkerhetskommitténs förslag innehöll särskilda bestämmelser. Med den ståndpunkt lagförslaget intager till frågan om vad som i lag bör inflyta har det synts opåkallat att speciellt göra ordningen för besiktning utomlands till föremål för lagbestämmelser. Emellertid torde kommitténs förslag i denna punkt få anses såsom mindre tillfredsställande. Besiktning utom riket torde böra företagas under konsuls överinseende i dennes egenskap av tillsynsmyndighet, ehuruval med anlitande av klassificeringsanstalts, utländsk tillsynsmyndighets eller andra fackkunniga besiktningsmän.

Vid varje sjövärdighetsbesiktning har det ansetts lämpligt att, i den utsträckning förhållandena göra det möjligt, fordra företaget av inspektion, ehuru det eljest skulle bero på tillsynsmyndigheterna att bestämma tiden och omfattningen härav. Ett sådant stadgande torde få anses påkallat med hänsyn till de fall, att passagerarfartygscertifikat eller annat sjövärdighetsbevis i fart på vissa utländska hamnar erfordras med sådant innehåll, att därav framgår fartygets beskaffenhet jämväl i fråga om förhållanden, vilka äro föremål för inspektion, men icke för besiktning.

Från den sjövärdighetsbesiktning, som i andra kapitlet omhandlas, böra de så kallade klassade fartygen kunna undantagas i den mån inom klassen gällande regler och den tillsyn, som de på grund av sin klass äro underkastade, provats erbjuda tillräcklig garanti för säkerheten. Detta

gäller i allmänhet uti varje sjöfartssäkerhetslagstiftning, som på senare tid tillkommit, och jämväl enligt engelsk praxis, ehuru något allmänt stadgande i detta avseende ej finnes i själva den engelska sjölagen. De normer och den tillsyn, som gälla rörande fartyg, intagna i de stora internationella klassificeringssällskapen — vilka anstalter bildats för att upprätthålla och kontrollera de allmänna sjöförsäkringsbolagens fordringar å fartygs sjövärdighet — äro i det stora hela av den beskaffenhet, att de motsvara de skäliga anspråk, som härutinnan kunna av staten framställas. Deras bestämmelser hava därför tjänat som normer för lagstiftningen; och de tider, vilka jämväl förevarande lagförslag bestämt för de periodiska besiktningarna, motsvara vad man i allmänhet ansett lämpligt för inträdandet av klassade fartygs besiktningsskyldighet.

Då sjöfartssäkerhetskommitténs majoritet icke föreslog något uttryckligt stadgande, som tillkännagav lagstiftningens ställning till klassade fartyg, berodde detta icke på ett underkännande av klassens värde för säkerheten, utan på skäl av rent formell natur. Man ansåg det nämligen mindre lämpligt att göra en genom lag fastställd besiktningsskyldighet till sitt innehåll och omfång beroende av bestämmelser tillkomna genom enskilda utländska korporationers beslut. Vissa lättnader i tillsynen över klassade fartyg borde väl kunna vinnas genom det administrativa anordnandet av besiktningen, men den lagliga skyldigheten att vid vissa tider och tillfällen underkasta fartyget statsbesiktning skulle dock finnas. Reservationsvis påyrkades emellertid även inom sjöfartssäkerhetskommittén, att i själva tillsynslagen klassade fartyg måtte undantagas från besiktningstvång, helt och hållet eller till de delar av fartyget, som fölle under klassificeringsanstaltens tillsyn.

Lagförslaget intager, såsom nyss antytts, den ståndpunkten, att där klassen uppenbarligen innebär samma garanti för säkerheten, som stats-tillsynen, motsvarande lättnad i denna bör beredas klassade fartyg. Även utgår lagförslaget från den uppfattningen, att om klassade fartyg skola helt eller delvis kunna fritagas från besiktning, detta må i själva lagen utsägas. Enär klassens fordringar växla och eventuellt kunna nedsättas, bör det dock icke utan vidare genom ett allmänt lagstadgande medgivas undantag från besiktningsskyldighet för klassade fartyg. Statskontrollens ställning till dessa bör avgöras efter huruvida innehavd klass i en klassificeringsanstalt kan under en viss tidsperiod anses erbjuda tillräcklig säkerhet, därvid såväl de för klassens fartyg gällande materiella regler som klassbesiktningens beskaffenhet böra tagas i beräkning. Det synes därför böra tillkomma Konungen att, efter prövning av befintliga klasser under jämförelse med den nya säkerhetslagstiftningens ford-

ringar, godkänna innehavet av viss klass i bestända klassificeringsanstalter såsom fullgod ersättning för statsbesiktningen i den omfattning, som fartyget i egenskap av klassat är underkastat kontroll. Vid klassens upphörande, eventuell nedsättning i klassens fordringar på fartygets beskaffenhet *under* lagstiftningens motsvarande uttalande på säkerheten, eller slutligen på grund av tilläventyrs minskad tillförlitlighet hos klassbesiktningen skulle den ifrågavarande förmånen för klassade fartyg givetvis upphöra. Likaledes bör naturligen klassat fartyg vara föremål för besiktning rörande sådant, som icke inbegripes under klassificeringsanstaltens kontroll, såsom fallet är med t. ex. bostäder och fartygs inredning i allmänhet, även där sjövärdigheten därav må beröras. Ej heller fritager klassen från skyldigheten att underkasta fartyget den allmänna inspektionen, ehuru väl klassbestämmelserna kunna beröra vissa områden, vilka ej falla under sjövärdighetsbesiktning, utan endast under inspektion, såsom frågor om konstruktionen av och materialet i fartygets för bärgningsändamål medhavda båtar.

Med en sådan anordning redan från början av statskontrollen, att den egentliga sjövärdighetsbesiktningen icke komme att till någon huvudsaklig del omfatta fullgoda klassade fartyg, synes i jämförelse med kommitténs förslag en så pass betydande inskränkning göras i den lokala fartygsinspektionens verksamhet, att det av kommittén förutsatta antalet fartygsinspektörer med viss högre ingenjörutbildning torde kunna högst väsentligt nedbringas utan hinder därav, att antalet besiktningsskyldiga, oklassade fartyg komme att betydligt ökas genom den i lagförslaget vidtagna sänkningen av gränsen för fartygs besiktningsskyldighet från 150 till 100 ton.

Den föreslagna anordningen förutsätter, att ett förtroendefullt samarbete i vissa avseenden kommer tillstånd mellan statsmyndigheterna samt de olika klassificeringsanstalterna och deras besiktningssmän. Att döma av erfarenheten i andra länder finnes det ock allt fog för att utgå ifrån, att en dylik samverkan för ett gemensamt syfte må kunna åvägbringas. Att däremot — såsom vid överlämnande av den ovannämnda propositionen till 1913 års riksdag av en talare i Andra Kammaren ifrågasattes — till någon mera väsentlig del bygga statskontrollen på användning av klassificeringsanstalternas inspektörer för dess utövande, synes så mycket mindre kunna ske, som någon svensk klassificeringsanstalt icke finnes, och de fåtaliga härvarande ombuden för utländska klassificeringssällskap icke ens torde vara i tillfälle att vid sidan av sin verksamhet såsom sådana åtaga sig att utföra en statsinspektörs funktioner.

Tredje
kapitlet.
Särskilda be-
stämmelser om
passagerar-
fartyg.

Skyldigheten att underkasta fartyg särskild besiktning för erhållande av passagerarfartygscertifikat har i lagförslaget anknutits dels till gällande svensk förordning härom och dels till de internationella bestämmelserna i ämnet. Enligt 1864 års förordning läres få betraktas såsom passagerarångfartyg och sålunda besiktningsskyldigt varje ångfartyg, som förer någon passagerare, varunder dock allenast torde inbegripas person, för vars befordrande avgift i någon form utgår. Besiktningsskyldigt såsom passagerarfartyg enligt engelsk och fransk lagstiftning är åter fartyg, om därå skola medföras flera än tolv passagerare, vare sig betalning härför utgår eller ej. Enligt lagförslaget har, speciellt med hänsyn till den inre farten, under passagerarfartyg förståtts varje *maskindrivet* fartyg, som medför om också blott en enda passagerare, därest fartyget har till huvudsaklig uppgift att mot betalning befördra passagerare. Med nyss angivna bestämning kommer jämväl i mindre ångslups- och motorbåtstrafik m. m. att gälla skyldighet för båtägaren att hava ett certifikat för utövande av rätten att mot avgift medtaga passagerare, varemot de större lastfartygen i regelbunden trade, vilka pläga vara inredda med ett fåtal passagerarhytter och som ju enligt lagförslaget skulle underkastas periodiska sjövärdighetsbesiktningar, skulle bliva skyldiga att hava passagerarfartygscertifikat allenast för det fall, att de medföra flera än tolv passagerare. Uppgår antalet medförda passagerare till över tolv personer, skulle nämligen, i överensstämmelse med den ovannämnda utländska lagstiftningen, inträda ovillkorlig skyldighet att hava passagerarfartygscertifikat, därest ej fartyget framdrives medelst rodd. Sistberörda begränsning skulle sålunda fritaga t. ex. de så kallade »kyrkbåtarna» på Siljan från besiktningsskyldighet, då avgift icke utgår för begagnandet. Däremot blir, med lagförslagets ståndpunkt, medförandet av flera än tolv personer förbundet med skyldigheten att hava certifikat, såvitt gäller alla andra slag av fartyg, sålunda även lustfartyg, s. k. »badgästbåtar» m. fl.

Vid beräkning av antalet, när detta är avgörande för den speciella tillsynen å passagerarfartyg, böra emellertid icke upptagas vissa kategorier, vilka tillfälligt medfölja fartyget på grund av laga bestämmelser eller efter verkställt bärgningsföretag. Vad angår stuveriarbetare (som pläga medföras från en lastageplats till en annan inom samma lastningsdistrikt) ävensom andra arbetare, vilka utföra arbete ombord, har sjöfartssäkerhetskommittén helt generellt undantagit även dessa vid beräkningen av passagerarantalet, varemot reservanter inom kommittén påyrkat deras medräknande eller i allt fall, att rätten att medtaga sådana utan inräkning i passagerarantalet måtte begränsas att gälla i viss inskränktare fart.

Då det synes rimligt, att ett lastfartyg tillåtes mellan nära liggande lastningsplatser medföra stuvare och andra, som mera tillfälligt utföra arbete ombord, men däremot icke bör vara berättigat härtill för längre resor, har lagförslaget härutinnan upptagit reservanternas mening så till vida, att i kortare fart mellan svenska hamnar dylika personer icke skulle inräknas i passagerarantalet. Vad med kortare fart må förstås torde böra bedömas olika efter olika förhållanden, varför lagförslaget velat överlämna åt Konungen att bestämma härom. Enär det även kan bliva av nöden för lastfartyg att, i överensstämmelse med rådande praxis, tillåta medförandet av ifrågakande personer mellan orter utom riket, där sådant med hänsyn till den utländska lagstiftningen låter sig göra, har det ansetts lämpligt att överlämna till den administrativa lagstiftningen att träffa särskilda bestämmelser jämväl för sådant fall.

På grund av på senare tid framträdande fordringar inom den internationella sjöfarten har i lagförslaget med stuvare m. fl. i nu berörda avseende likställts sjöfolk, som efter erhållen eller avslutad anställning sändes till eller från annat samma redare tillhörigt fartyg, varemot sistnämnda kategori jämlikt sjöfartssäkerhetskommitténs förslag helt och hållet undantagits vid passagerarantalets beräkning.

Behörig tillsynsmyndighet för verkställande av passagerarfartygsbesiktning skulle genom instruktion bestämmas. Liksom sjövärdighetsbesiktningen bör den i regel förrättas av fartygsinspektör med högre ingenjörsutbildning, eventuellt biträdd av annan fartygsinspektör såsom skrov- resp. maskinbesiktningsman, varigenom likförmighet med den engelska lagstiftningen skulle vinnas. I särskilda fall skulle, liksom eljest, speciell fackkunskap anlitas.

Passagerarfartygsbesiktningen skulle i främsta rummet fastställa den fart, vari fartyget får nyttjas, samt passagerarantalet efter de föreskrifter, vilka det enligt 5 a § sjölagen tillkomme Konungen att utfärda. Passagerarfartygscertifikatet bör innehålla förklaring särskilt rörande nyssnämnda förhållanden och i övrigt inrättas så, att det för utrikes sjöfart motsvarar de internationellt gällande fordringarna å dylik handling.

Då fartyget alltid bör vara sjövärdigt för den fart, vari det är avsett att föra passagerare, är vid besiktningen att tillse, det behörig sjövärdighetsbesiktning, enligt de för passagerarfartyg i andra kapitlet av tillsynslagen stadgade regler, verkställts eller verkställs. Denna fordran skulle gälla även för utländskt fartyg, när detta har att undergå passagerarfartygsbesiktning.

Den i allmänhet stadgade tiden för passagerarfartygscertifikats giltighet skulle vid besiktningen kunna förkortas efter vad förhållandena anses böra medföra.

I likhet med engelsk lag har lagförslaget, med stöd jämväl av sjöfartssäkerhetskommitténs yttrande i denna punkt, ansett giltighetstiden för passagerarfartygscertifikat rörande svenskt fartyg, som vid denna tids utgång befinner sig utom riket, kunna utsträckas till dess fartyget återkommit till svensk hamn. Särskilt med den allt allmänare kontroll, som numera utövas även å utländska passagerarfartyg, torde missbruk av sagda lättnad vid den speciella passagerarfartygsbesiktningen knappast behöva befaras.

Begäres av redaren eller befälhavaren nytt passagerarfartygscertifikat minst en månad före giltighetstidens utgång, ankommer det på tillsynsmyndigheten att föranstalta besiktning så fort ske kan. Med bevis om att sådan anmälan skett fortfar det redan utfärdade certifikatet att gälla, tills nytt erhållits.

Har passagerarfartyg lidit skada av väsentligare beskaffenhet, är det liksom annat besiktningsskyldigt fartyg underkastat ny sjövärdighetsbesiktning jämlikt andra kapitlet tillsynslagen; och äger fartygsinspektionens chefsmyndighet omedelbart efter erhållen kännedom om skadan att förklara passagerarfartygscertifikatet ogiltigt. Samma påföljd må inträda därest fartyget vid inspektion eller besiktning befinnes bristfälligt.

Mot den skyldighet, som finnes för redaren att underkasta ett fartyg, för vilket certifikat är utfärdat och vid en viss tidpunkt gällande, den för passagerarfartyg stadgade, speciella tillsynen bör svara en rätt att få certifikatet ogiltigt förklarat, så snart han icke längre vill använda fartyget såsom passagerarfartyg; och är bestämmelse i detta syfte införd i lagförslaget.

Fjärde kapitlet.

Om förbud mot nyttjande.

Bestämmelserna i fjärde kapitlet av lagförslaget äro i huvudsak övertflyttade från det på sin tid för lagrådets yttrande remitterade förslaget till ändringar i sjölagen, och hänvisas rörande grunderna härför till det förutnämnda anförande, som chefen för justitiedepartementet den 7 mars 1913 i ärendet hållit. I anledning av lagrådets anmärkningar hava emellertid förutsättningarna för utfärdande av förbud mot fartygs nyttjande på grund av dess osäkerhet bragts till närmare överensstämmelse med såväl första delen av 292 § sjölagen som vissa främmande lagars bestämmelser om rätt till fartygs kvarhållande såsom osäkert. Fartygets beskaffenhet skall enligt lagförslaget erbjuda uppenbar livsfara för de ombordvarande för att ifrågavarande förbud skall kunna meddelas. Däremot kan jag icke dela lagrådets mening, att förbud mot nyttjandet av fartygs särskilda inrättningar och redskap för arbetes utförande allenast borde ifrågakomma vid lossning eller lastning. Behov av förbud i detta hänseende läser kunna inträda jämväl vid annat

skeppsarbete; och bör nyttjandet i varje fall kunna i erforderlig utsträckning förbjudas, även där direkt *livsfara* icke kan påvisas.

Lagrådets erinran, att stadgandena om förbud jämväl borde innehålla bestämmelse om sättet för förbudets verkställande, har i lagförslaget uppmärksamrats.

Såsom redan nämnt, har ansetts nödigt att erhålla den garanti mot tredska av befälhavare eller redare att låta torrsätta eller kölhala sitt fartyg, som ligger däri, att tillsynsmyndighet kan under sådana omständigheter förbjuda fartygets nyttjande.

I sjöfartssäkerhetskommitténs förslag till lag om tillsyn var utsagt, vilka myndigheter skulle äga att utfärda förbud jämlikt fjärde kapitlet. Sådan befogenhet skulle tillkomma den centrala myndigheten, fartygsinspektörerna samt, beträffande arbete vid fartygs inrättningar och redskap, men ej själva fartyget, jämväl svensk konsul. Vid motiveringen till förslaget att giva även de lokala fartygsinspektörerna befogenhet att stoppa fartyg förbisåg icke kommittén olägenheten av att, i motsats till vad vanligen är fallet i andra länder, där de lokala kontrolltjänstemännen äga motsvarande rätt, i vårt land saknas en speciell domstol eller sakkunnig nämnd för skyndsamt prövning av förbudets berättigande. Det vore också ur kostnadssynpunkt och av andra skäl ogörligt, att med hänsyn till nu ifrågavarande, speciella syfte inrätta särskilda myndigheter. Men kommittén ansåg icke desto mindre, att — med anslutning till vad för närvarande gäller beträffande passagerarångfartyg — rätten att förbjuda fartygs nyttjande måste förbehållas fartygsinspektörerna, vilka ensamt vore sakkunniga och i tillfälle att tillräckligt skyndsamt ingripa gent emot ett fartyg, som befunnits osäkert. Nödig trygghet mot för sjöfarten skadliga misstag funne kommittén böra kunna vinnas, förutom i anordnandet av fartygsinspektörernas tjänsteställning, genom den centrala myndighetens lämpliga ledning och förbudets omedelbara underställande ävensom medelst instruktioner angående sättet för sagda befogenhets utövande, varigenom densamma kunde för vissa fall begränsas och anlita av speciell fackkunskap vid förefallande behov förutsättas såsom villkor för utfärdande av förbud.

Lagförslaget har lika litet i berörda avseende som eljest lämnat närmare bestämmelser om tillsynsmyndigheternas befogenhet och verksamhet, utan har inskränkt sig till fastställandet därav, att tillsynsmyndighet må genom instruktion eller särskild författning beklädas med rätt att utfärda ifrågavarande förbud. Därvid tänker jag mig, att i överensstämmelse med grunderna för sjöfartssäkerhetskommitténs förslag sagda befogenhet bör i huvudsak på det sätt bestämmas:

att fartygsinspektionens chefsmyndighet i första rummet må äga rätt att utfärda förbud;

att samma rätt må tillkomma de lokala fartygsinspektörerna med högre ingenjörsutbildning;

att däremot övriga fartygsinspektörer allenast för speciella, till sin yttre beskaffenhet noggrant angivna svårare fall av uppenbar osäkerhet skulle äga att, helst i samråd med närmaste förman, utfärda förbud; samt

att förbud av lokal myndighet omedelbart bör underställas chefsmyndigheten, som, ändå att klagan över förbudet ej föres, skulle kunna upphäva förbudet.

Beträffande den myndighet, som i nämnda avseenden må tillkomma svensk konsul, är jag av samma mening, som uttalats i sjöfartssäkerhetskommitténs förslag. Hans biträde för *verkställandet* av utfärdat förbud bör tagas i anspråk, men han synes åtminstone icke i regel böra erhålla rätten att själv förbjuda nyttjandet av fartyg, ehuru den inskränkta befogenheten att förhindra arbete vid farliga inrättningar och redskap må tillkomma honom.

Inom landet torde utfärdandet av förbud så mycket säkrare kunna anordnas på ett lämpligt sätt, därest för tillsynens utövande anlitas icke blott fartygsteknisk, utan även nautisk erfarenhet och sakkunskap, såsom jag härvid förutsatt.

Trots berörda anordningar för tryggheten av en visserligen effektiv, men även försiktig tillämpning av rätten att förbjuda fartygs nyttjande, är möjligheten av missgrepp från tillsynsmyndigheternas sida icke utesluten, varför i lagförslaget upptagits rätt för redaren eller annan, som genom åtgärden lidit skada, att erhålla ersättning härför av kronan, där skälig anledning till förbudets utfärdande finnes icke hava förelegat.

Lagrådet har, i sitt yttrande över motsvarande bestämmelse i det tidigare utarbetade förslaget till ändringar i sjölagen, uttalat sina betänkligheter mot stadgandet om en så utsträckt ersättningsskyldighet för statsverket och ansett det lämpligare att inskränka denna till sådana fall, då straffbart ämbetsfel ansetts föreligga. Då emellertid enligt lagförslaget den tekniska tillsynsmyndigheten skulle beklädas med en befogenhet, som i allmänhet icke tillkommer annan än domstol eller polismyndighet, och då dessutom, i fråga om fartygsinspektörs beslut, möjligheten av en omedelbar prövning av utfärdat förbud inför domstol eller sakkunnig nämnd på platsen är utesluten, synes det vara befogat att här sträcka statens ersättningsskyldighet något längre än i andra fall, då dylik skyldighet förekommer. Det ursprungliga förslagets grundtanke har därför bibehållits, ehuru bestämmelsen förändrats så, att

rätt till skadeersättning av kronan endast skulle kunna ifrågakomma, när fartygets resa hindrats och stoppningsåtgärden tillika saknat fog i fartygets verkliga beskaffenhet, oavsett om tillsynsmyndighetens misstag varit på subjektiva grunder ursäktligt.

Härefter följa i förslaget de bestämmelser, som ansetts i lag nödiga om klagorätt och instansordning i ärenden rörande sjöfartssäkerheten. Beslut, fattat av lokal tillsynsmyndighet, skulle överklagas hos fartygsinspektionens chefsmyndighet och denna myndighets beslut åter hos Konungen, som i statsrådet skulle träffa slutligt avgörande i dylika mål. Såsom »part» förstås enligt lagförslaget varje direkt av beslutet intresserad person, särskilt redare, befälhavare eller lastägare.

Meddelat beslut skulle stå fast, intill dess detsamma av högre myndighet kunde bli upphävt.

Förnyad undersökning (överbesiktning) skulle kunna anordnas av vederbörande högre instans, dels på hemställen av part och dels efter myndighetens egen prövning av lämpligheten härav. Sättet för överbesiktning komme att i administrativ ordning bestämmas.

Om chefsmyndighets i förslaget förutsatta befogenhet att, oafsett förd besvärstalan, upphäva av underordnad tillsynsmyndighet utfärdat förbud är förut ordat.

Under ärendets beredning har från sjöfartsintresserade, vilka erhållit tillfälle att i saken yttra sig, uttalats en uppfattning om lämpligheten av att vid sidan av chefsmyndigheten inrätta ett fartygstekniskt och sjöfartskunnigt råd efter ungefär enahanda grunder som det nuvarande järnvägsrådet, med befogenhet och skyldighet att gå statsmyndigheterna tillhanda med sin erfarenhet och fackkunskap på skilda områden vid utfärdandet av de föreskrifter av teknisk och administrativ natur, vilka för statskontrollens riktiga och lämpliga utövande äro av nöden. Eventuellt skulle en sådan nämnd, för åstadkommande av allsidig fackkunskap samt skyndsamhet vid ärendenas handläggning, övertaga behandlingen av besvärärenden.

Vad angår berörda förslag, i vad det avser beslutanderätt för en central nämnd i dylika ärenden, kan jag icke biträda detsamma såsom alltför främmande för den svenska statsförvaltningens och rättsskipningens grunder. Huruvida åter fartygsinspektionens chefsmyndighet vid handläggning och beslut i dessa ärenden borde i en eller annan form biträdas av särskilda sakkunniga är en fråga, som ej i detta samband kan lämpligen lösas.

Beträffande det uttalade önskemålet att vid chefsmyndighetens sida inrätta ett sjöfartskunnigt råd för att biträda vid utarbetande av

Femte kapitlet.
Om besvär
samt om överbesiktning.

tekniska föreskrifter och vad därmed sammanhänger, synes mig detta vara värt att övervägas, varför jag vill återkomma härtill vid senare föredragning av fråga om anslag till utvidgad statskontroll.

**Sjätte
kapitlet.**
Bestämmelser
i avseende å
lagens efter-
levnad.

Enligt lagförslaget skulle med straff beläggas åtgärd av redare eller befälhavare, som avser att förhindra utövandet av tillsyn å fartyg ävensom underlåtenhet från deras sida att jämlikt 10 § 2 mom. första stycket vidtaga nödig anstalt för att hålla fartyget tillgängligt för besiktning. Däremot har, då tredska från vederbörandes sida att låta torrsätta eller kölhala fartyget för att möjliggöra besiktning ansetts böra motverkas genom förbud mot fartygets nyttjande, det funnits tillräckligt att härvid anknyta straffbestämmelse allenast till eventuell överträdelse av sådant förbud.

Sjölagens straffstadganden äro i allmänhet uppställda så, att befälhavaren har huvudansvaret och redaren straffas såsom eventuellt delaktig i befälhavarens brottsliga förfarande. Beträffande den i lagen om tillsyn å fartyg förutsatta skyldigheten att hålla fartyg tillgängligt för besiktning har det emellertid ansetts lämpligast att ställa redaren och befälhavaren vid sidan av varandra, med straffskyldighet för envar av dem, allt eftersom den ene eller andre eller båda framstå såsom gärningsmän. Besiktningsskyldighet kan förefinnas oberoende av, huruvida befälhavare är tillsatt eller vid tillfället fungerar eller icke; och där befälhavare finnes bör även redaren äga direkt förpliktelse att underkasta fartygsmaterielen och förhållandena ombord statens kontroll.

Under det att sålunda enligt lagförslaget stadgats straff för hindrandet av besiktning, skulle däremot straff icke i allmänhet följa å det förfarande i och för sig, att ett fartyg nyttjas till sjöfart utan att behörigen hava undergått besiktning.

Undantag från denna regel skulle blott gälla passagerarfartygen, vilkas begagnande i sjöfart regleras genom särskilda, i lagen om tillsyn givna bestämmelser; och de härtill anknutna straffstadgandena avse alltså nyttjande av passagerarfartyg utan gällande passagerarfartygscertifikat samt användning av fartyget i strid mot utfärdat certifikat, vare sig säkerheten i det speciella fallet satts i fara eller ej. I enlighet med sjölagens grunder torde redarens ansvar för obehörigt nyttjande av ett fartyg såsom passagerarfartyg böra bestämmas jämlikt reglerna för delaktighet i brott.

Sjöfartssäkerhetskommitténs förslag, som i vissa fall velat stadga anmälningsskyldighet för redare och befälhavare med avseende å blivande besiktning, innehöll jämväl bestämmelse om bötesstraff av högst

200 kronor för uraktlåten anmälan. Då det föreliggande lagförslaget utgår ifrån, att föreskrifter rörande dylik anmälan liksom åtskilliga andra bestämmelser av formell natur böra överlämnas till den administrativa lagstiftningen, har i anledning härav motsvarande straffbestämmelse fått utgå ur förslaget, men bör frågan om straff i vissa fall skall inträda för uraktlåten anmälan tagas i övervägande vid blivande administrativ lagstiftning i ämnet.

För att göra jämlikt 4 kap. av tillsynsmyndighet meddelat förbud mot nyttjande verksamt avser lagförslaget, såsom tidigare antytts, att förbudet skulle av polismyndighet eller konsul bringas till verkställighet. Sjöfartssäkerhetskommitténs förslag upptog dessutom straff för överträdande av dylikt förbud såsom en under lagen om tillsyn fallande förseelse, för vilken »redare, befälhavare eller annan» skulle straffas med böter från och med etthundra till och med femtusen kronor. Bestämmelsen innebar en utvidgning till fartyg i allmänhet av den rörande passagerarångfartyg enligt kungörelsen den 17 maj 1907 inspektörerna givna befogenhet att, vid påföljd av böter från och med femtio till och med ettusen kronor, förbjuda nyttjande av fartyget, där dess användande befunnes medföra »överhängande fara för passagerarnas säkerhet». För tillsynsmyndighets förbud mot nyttjande skulle emellertid enligt kommittéförslaget vara tillräckligt med uppkommen fara för *godset*.

I det för lagrådets yttrande remitterade förslaget till ändring av sjölagen följdes i huvudsak sjöfartssäkerhetskommitténs förslag i angivna hänseende, och intogs jämväl bestämmelse om straff för överträdande av förbud såsom ett särskilt moment av 292 §. Lagrådet framställde här emot åtskilliga anmärkningar, varav innebörden var, *att* förbud mot fartygs nyttjande, i anslutning till det nuvarande innehållet av 292 § och med hänsyn till omfånget av motsvarande bestämmelse i utländska lagar, borde inskränkas till fall av livsfara för de ombordvarande, *samt att* särskilt straff för överträdande av förbud vore opåkallat, när ju förbud icke borde förekomma annat än då fartygets obehöriga beskaffenhet i och för sig föranledde straff enligt 292 § sjölagen, vars bestämmelser vore under olika förhållanden tillräckliga för att avse även den försvårade omständigheten, att ett utfärdat förbud överträts.

Sedan bestämmelserna rörande tillsyn å fartyg nu överförts till föreliggande lagförslag, bör i detta sammanhang upptagas frågan, huruvida särskilt straff för överträdande av förbud enligt fjärde kapitlet i förslaget bör ifrågakomma.

Ehuru lagrådet uttalat sig emot den ifrågavarande straffbestämmelsens införande i sjölagen, anser jag mig böra tillstyrka, att i den särskilda lagen om tillsyn å fartyg införes ett dylikt straffstadgande.

Vad angår förbud mot användning av själva fartyget på grund av bristande säkerhet, får väl medgivas, att, när sådant förbud överträtts, straff i allmänhet skulle följa enligt den högre strafflatituden i 292 § sjölagen. Men antaget att ett utfärdat förbud i särskilt fall icke varit å sakförhållandena tillräckligt grundat, synes det därför ej vara obefogat att beivra och straffa det öppna trotsset mot vederbörande myndighets bud efter samma grunder, som på den allmänna strafflagens område motivera straff för brytande av offentlig myndighets befallning. Det bör icke heller fränses, att ur bevisningssynpunkt överträdande av ett givet förbud är påtagligt, under det att, därest straff härför icke funnes stadgat, det kunde befaras, att redaren för ett såsom osäkert kvarhållet fartyg frestades att gå till sjöss med fartyget i förhoppning om att kunna undandraga sig ansvaret för dess osäkra tillstånd.

Beträffande vidare användningen av bristfälliga inrättningar eller redskap för arbetes utförande kan det, när överträdande av förbud tillkommer, ifrågasättas, huruvida det högsta straffet enligt 292 §, eller böter av ettusen kronor, må anses för varje fall tillräckligt.

Sedan i förslaget införts jämväl förbud mot fartygs nyttjande på grund av tredska att låta torrsätta eller kölhala fartyget, synes upptagande av straff för brytande av förbud ännu mera påkallat, då i sådant fall fartygets nyttjande förvisso ej behöver innefatta brott vare sig enligt 292 § sjölagen eller allmänna strafflagen.

Är förfarandet emellertid straffbart enligt sjölagen eller allmänna strafflagen på sådant sätt, att straffet jämlikt tillämpligt lagrum blir strängare än om det bedömdes efter förevarande lag, torde tillräckligt skäl ej föreligga att låta straff i sistberörda avseende jämväl inträda.

På angivna grunder har straff för överträdande av förbud i förslaget införts i enlighet med vad nu nämnts.

För en verksam tillämpning av givna straffbestämmelser upptager lagförslaget stadgande om att den, som medan han står under tilltal för förbrytelse enligt lagen om tillsyn å fartyg fortsätter samma förbrytelse, skall fällas till förnyat ansvar efter varje nytt åtal. Brott mot lagen om tillsyn å fartyg skulle underkastas allmänt åtal.

Rörande böters förvandling och forum hänvisas till allmän strafflag och sjölagen.

Den föreslagna tillsynslagen avses att träda i kraft den 1 januari 1915. Med hänsyn dels till angelägenheten att icke mer än skäligt betunga sjöfarten, dels till behovet att från början rationellt fördela tillsynsmyndigheternas arbetsbörda bliva vissa övergångsbestämmelser av nöden. I sådant hänseende föreslås beträffande redan använda fartyg i allmänhet frihet från periodiska sjövärdighetsbesiktningar, intill dess fartygsinspektionens chefsmyndighet förordnat om sådan besiktning verkställande första gången. Likaledes skulle intill den 1 januari 1917 sjövärdighetsbesiktning ej utgöra ett oeftergivligt villkor för fartygs förseende med passagerarfartygscertifikat. Andra lätnader ifråga om kravet på sådant certifikat skulle under viss tid efter lagens ikraftträdande gälla för vissa fartyg, som vid lagens ikraftträdande nyttjas till sjöfart, nämligen å ena sidan de fartyg, som den 1 januari 1915 äro försedda med ännu gällande besiktningssvis enligt 1864 års förordning om passagerarångfartyg, å den andra de förvisso rätt talrika fartyg, som enligt den föreslagna lagen skulle räknas som passagerarfartyg men ej skulle varit underkastade bestämmelserna i nyssnämnda förordning.»

Föredraganden uppläste härefter det omförmälda förslaget till lag om tillsyn å fartyg, av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar, samt hemställde, att lagrådets utlåtande över förslaget måtte, för det ändamål § 87 regeringsformen omförmäler, genom utdrag av protokollet inhämtas.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan täcktes Hans Maj:t Konungen lämna bifall.

Ur protokollet:

Olof Ljungberg.

Bil.

Förslag
till
lag om tillsyn å fartyg.

FÖRSTA KAPITLET.

Allmänna bestämmelser.

1 §.

Beträffande fartyg, varå någon finnes för betalning anställd eller såsom passagerare färdas, skall utövas tillsyn enligt denna lag för utrönande, huruvida bestämmelserna i 5 a § sjölagen och de med stöd därav utfärdade föreskrifter äro iakttagna.

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

De bestämmelser i denna lag, vilka ej särskilt förklaras gälla om svenska fartyg, skola, med de undantag och avvikelser Konungen må bestämma, äga tillämplighet jämväl å utländska fartyg, som här i riket finnas.

2 §.

Den i denna lag stadgade tillsyn utövas av fartygsinspektionens chefsmyndighet, i vissa avseenden under samverkan med yrkesinspektionens chefsmyndighet, samt, under förstnämnda myndighets överinseende och ledning, av fartygsinspektörer eller andra, som av fartygsinspektionens chefsmyndighet förordnas. I fråga om bemanningen utövas tillsyn jämväl av ombudsmännen vid sjömanshusen. Utom riket biträdes fartygsinspektionens chefsmyndighet av konsulerna.

För visst fall må vederbörande tillsynsmyndighet uppdraga åt sakkunnig att biträda vid och utom riket jämväl verkställa förrättning, varom i denna lag sägs.

3 §.

För utövandet av tillsynen äge tillsynsmyndighet närhelst så finnes påkallat eller lämpligt och i ett valt hänseende, vari fartyg är under-

kastat tillsyn, verkställa undersökning (inspektion), huruvida fartyget är i behörigt skick.

Om särskilda förrättningar (sjövärdighetsbesiktning och passagerarfartygsbesiktning) för undersökning av fartyg i vissa hänseenden stadgas i 2 och 3 kap.

Om särskilda förrättningar för undersökning av fartygs maskineri, inrättningar och utrustning äge Konungen förordna.

4 §.

Tillsynsmyndighet skall jämte tilläventyrs åtföljande biträde äga tillträde till fartyg för verkställande av förrättning enligt denna lag, med befogenhet tillika att därvid taga del av de fartyget rörande, ombord befintliga handlingar. Tillsynsmyndighet låte sig angeläget vara att så anordna förrättningen, att därav såvitt möjligt rubbning i fartygs trafikförhållanden ej föranledes eller i övrigt större olägenhet förorsakas de sjöfarande, än som kan anses oundgängligen nödigt.

5 §.

I fall, då beträffande fartygs säkerhet eller särskilt förhållande, som rör säkerheten, offentlig myndighets bevis (certifikat) påfordras, eller sådant certifikat skall på särskild begäran meddelas, ankommer utfärdandet därav på fartygsinspektionens chefsmyndighet; dock att Konungen äger med avseende å vissa certifikat annorledes förordna.

Konungen äger bestämma, att av viss utländsk myndighet eller klassificeringsanstalt utfärdat certifikat må äga enahanda giltighet, som om det utfärdats av vederbörande svenska myndighet.

6 §.

Fartyg, som nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel, skall, till ledning för tillsynen å dess nedlastning, vara försett med lastmärke, utvisande fartygets minsta tillåtna fribord.

7 §.

Kostnaderna för tillsynen bäras av statsverket, där ej annorlunda stadgas i denna lag eller, beträffande ersättning åt sakkunnig, som omförmåles i 2 §, av Konungen förordnas.

8 §.

1 mom. Med passagerare förstås i denna lag varje person, som medföljer ombord å fartyg på dess resa, oavsett om ersättning härför skall utgå eller ej, med undantag av:

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 andra, som därstädes utöva allmän tjänstebefattning, jämte deras medhjälpare.

2 mom. Med passagerarfartyg förstås i denna lag varje fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat, varom i 3 kap. sägs, är utfärdat.

9 §.

Närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen.

ANDRA KAPITLET.

Om sjövärdighetsbesiktning.

10 §.

1 mom. Med sjövärdighetsbesiktning förstås undersökning, som, i de särskilda fall här nedan sägs anställes för utrönande, huruvida fartyg må anses sjövärdigt med hänsyn till dess användning och den fart, vari det nyttjas eller är avsett att nyttjas.

2 mom. Vid sjövärdighetsbesiktning åligge redaren eller befälhavaren att, i den mån sådant finnes för besiktningens utförande oundgängligt, låta verkställa nödig uthuggning och borring, öppna fartygets klädsel och garnering, våghålsplankor och ribbor i garneringshål samt manhålsluckor, pröva drivning med rabb och järn samt i övrigt göra fartyget och dess rum tillgängliga för besiktningen.

Det åligge jämväl redaren eller befälhavaren att, där ej besiktningen försiggår under fartygets byggande, vid besiktningen låta torrsetta eller kölhala fartyget.

Åtgärd, varom i detta mom. sägs, skall vidtagas utan kostnad för statsverket.

3 mom. I samband med sjövärdighetsbesiktning skall jämväl inspektion av fartyget, i de avseenden besiktningen ej omfattar, verkställas till den utsträckning ske kan.

11 §.

Å fartyg, som för svensk mans räkning nybygges, skall sjövärdighetsbesiktning verkställas innan det må till sjöfart nyttjas.

Har utländskt fartyg övergått i svensk mans ägo, skall, så snart ske kan, sjövärdighetsbesiktning å fartyget verkställas.

Vad nu sagts gäller ej om fartyg, som har mindre bruttodräktighet än 100 registerton.

12 §.

Svenskt fartyg, som enligt 6 § sjölagen förklarats icke vara istånd-sättligt, skall undergå sjövärdighetsbesiktning, innan det må till sjöfart nyttjas.

13 §.

1 mom. Svenskt passagerarfartyg, så ock annat svenskt fartyg, som äger en bruttodräktighet av 100 registerton eller däröver, är, så länge det till sjöfart nyttjas, underkastat periodiskt återkommande sjövärdighetsbesiktningar med nedannämnda mellantider:

a) för passagerarfartyg i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel ett år och för sådant fartyg i inskränkta fart två år samt:

b) för 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 botten utvändigt, ävensom maskindrivet fartyg i avseende å botten utvändigt, propelleraxel, bottenkranar och dylikt undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning vid utgången av halva den stadgade mellantiden.

Med hänsyn till särskilda omständigheter, såsom skrovs, maskineris eller ångpannas ålder och beskaffenhet, äger fartygsinspektionens chefsmyndighet fastställa viss kortare mellantid än i första stycket sägs.

Förnyad sjövärdighetsbesiktning må, utan rubbning i den gällande tidsföljden för efterföljande besiktningar, företagas högst tre månader före eller efter föreskriven tidpunkt.

Chefsmyndigheten må meddela skäligt anstånd med förnyad sjövärdighetsbesiktning, dock ej för längre tid än högst sex månader efter den tidpunkt, då besiktningen eljest skolat senast ske. Sådant anstånd må ej föranleda rubbning i den gällande tidsföljden för efterföljande besiktningar.

2 mom. Vad i 1 mom. stadgas, skall tillämpas även å utländskt passagerarfartyg, som går i fart på svensk hamn.

14 §.

Om fartyg, varom i 13 § sägs, till huvudsaklig del ombygges eller lidit skada av väsentligare omfattning, må fartygsinspektionens chefsmyndighet förordna att, utan hinder av att den mellantid, som enligt sagda § skulle gälla, icke förflutit, förnyad sjövärdighetsbesiktning skall ske i den utsträckning, som prövas nödig; ägande chefsmyndigheten i mån av omständigheterna förordna, att ny mellantid må beräknas från tiden för denna besiktning.

15 §.

1 mom. Om sjövärdighetsbesiktning å fartyg, innan det må förses med passagerarfartygscertifikat, stadgas i 3 kap.

2 mom. Fartygsinspektionens chefsmyndighet må, där särskild anledning finnes föreligga, för visst fall förordna om sjövärdighetsbesiktning å svenskt fartyg, som ej eljest på grund av bestämmelserna i detta kapitel är underkastat sådan besiktning.

16 §.

I fall, som avses i 11 eller 12 §, må fartyget ej i fartygsregistret införas ej heller förses med svensk nationalitetshandling eller i 4 § sjölagen omförmält hemortsbevis, förrän genom besiktningen blivit uttrönt, att fartyget är i sjövärdigt skick.

17 §.

Konungen äge förordna, att fartyg, som innehar klass i viss klassificeringsanstalt, skall vara undantaget från sjövärdighetsbesiktning i den omfattning, som Konungen prövar skäligt med hänsyn till de för klassen gällande bestämmelser.

TREDJE KAPITLET.

Om särskild tillsyn å passagerarfartyg.

18 §.

Nyttjas maskindrivet fartyg uteslutande eller huvudsakligen till att mot ersättning befordra passagerare, eller skola eljest å fartyg, som framdrives annorledes än medelst rodd, på en gång medföras flera än tolv passagerare, skall fartyget vara försett med passagerarfartygscertifikat.

I nämnda antal inräknas ej: bärgare och deras medhjälpare, vilka, efter det sjöskada drabbat fartyget, medfölja detsamma; personer, vilka till hamn införas, efter att hava bärgats ur sjönöd; samt sjöfolk, som fortskaffas genom konsuls försorg jämlikt 34 § sjölagen. Ej heller inräknas i passagerarantalet, så vitt angår kortare fart mellan svenska hamnar, stuvare eller stuveriarbetare eller andra arbetare och deras förmän, vilka för arbete ombord medfölja fartyg, eller sjömän och i 108 § sjölagen avsedda personer, vilka efter erhållen eller avslutad anställning sändas till eller från annat samma redare tillhörigt fartyg.

Vad med kortare fart skall förstås så ock huruvida i annan fart personer, som nu sagts, må undantagas vid beräkningen, därom äge Konungen förordna.

19 §.

1 mom. För undersökning, huruvida fartyg må förses med passagerarfartygscertifikat, skall det undergå passagerarfartygsbesiktning.

Därvid skall särskilt fastställas:

den fart, i vilken fartyget må nyttjas; samt
det högsta antal passagerare, som fartyget må på en gång medföra.

2 mom. Fartyg må ej förses med passagerarfartygscertifikat, med mindre det, ändå att det icke enligt reglerna i 2 kap. skolat undergå sjövärdighetsbesiktning, underkastats sådan och därvid befunnits sjövärdigt med hänsyn till den fart, vari det är avsett att nyttjas, samt ej heller efter sjövärdighetsbesiktningen så lång mellantid förflutit eller sådana omständigheter förekommit, att ny sjövärdighetsbesiktning skolat enligt de i sagda kap. i fråga om passagerarfartyg givna regler verkställas.

I fråga om undantag från denna bestämmelse för fartyg, som innehar klass i klassificeringsanstalt, skall vad i 17 § stadgas äga motsvarande tillämpning.

20 §.

Tiden för giltigheten av passagerarfartygscertifikat skall i certifikatet fastställas för fartyg i fart bortom linjen Skagern—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel till ett år samt för fartyg i inskränkta fart till två år, från och med dagen för dess utfärdande, men skall, därest fartyget befunnits vara i sådant skick, att fulla säkerheten icke kan antagas äga bestånd så länge, förkortas i motsvarande mån.

Är svenskt fartyg utom riket vid tid, då för detsamma utfärdat passagerarfartygscertifikat skulle upphöra att gälla, varde tiden för certifikatets giltighet utsträckt, till dess fartyget återkommer till svensk hamn.

Därest nytt passagerarfartygscertifikat hos vederbörande tillsynsmyndighet begäres minst en månad före utgången av den tid, för vilken utfärdat passagerarfartygscertifikat är gällande, varde tiden för dettas giltighet utsträckt, till dess nytt certifikat hunnit utfärdas.

Har passagerarfartyg lidit skada av väsentligare omfattning eller ock vid inspektion eller sjövärdighetsbesiktning befunnits vara bristfälligt eller av beskaffenhet att ej vidare kunna nyttjas i den utsträckning certifikatet medgiver, äger fartygsinspektionens chefsmyndighet förklara certifikatet ogiltigt.

Jämväl på begäran av vederbörande redare må chefsmyndigheten förklara passagerarfartygscertifikat ogiltigt.

FJÄRDE KAPITLET.

Om förbud mot nyttjande.

21 §.

Finnes fartyg hava sådana brister till skrov, maskin eller utrustning eller vara så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att resa därmed icke kan företagas utan uppenbar livsfara för dem, som äro ombord, äger vederbörande tillsynsmyndighet i erforderlig utsträckning förbjuda fartygets nyttjande, intill dess missförhållandet blivit undanröjt.

Tredskas redare eller befälhavare att låta torrsätta eller kölhala fartyg i de fall, då sådant enligt 10 § åligger honom, äger vederbörande tillsynsmyndighet likaledes förbjuda fartygets nyttjande, intill dess åtgärden vidtagits.

Äro fartygs för arbetes utförande avsedda inrättningar eller redskap så bristfälliga, att arbetet därmed är förbundet med uppenbar fara för svårare olycksfall, äger vederbörande tillsynsmyndighet i erforderlig utsträckning förbjuda nyttjandet därav, intill dess bristen blivit avhjälp.

Myndighet, som meddelat förbud, skall utan avgift tillhandahålla fartygets redare eller befälhavare av besvärshänvisning åtföljt skriftligt besked om förbudet och anledningen därtill.

Myndighet inom riket, som meddelat förbud, skall därom ofördröjligen underrätta vederbörande polismyndighet; åliggande det denna att tillse det förbudet ej överträdes.

Till förhindrande att meddelat förbud mot fartygs nyttjande överträdes äger svensk konsul avfordra befälhavaren för fartyget gällande nationalitetshandling.

22 §.

Har till följd av tillsynsmyndighets förbud fartyg hindrats att gå till sjöss, vare kronan, där skälig anledning till förbudets utfärdande finnes icke hava förelegat, skyldig ersätta den skada, som genom förbudet må hava vållats redare eller annan och som ej kunnat genom klagan över förbudet förebyggas.

Talan om sådan ersättning skall anhängiggöras genom stämning till Stockholms rådstuvurätt 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.

FEMTE KAPITLFT.

Om besvär samt om överbesiktning m. m.

23 §.

Part, vilken icke åtnöjes med beslut, som av tillsynsmyndighet meddelats, äger i den ordning, som är stadgad för klagan i mål, vilka handläggas av förvaltande myndighet, anföra besvär, över beslut av fartygs-

inspektionens chefsmyndighet hos Konungen samt över beslut av annan tillsynsmyndighet hos chefsmyndigheten; dock att om fartyget vid beslutets meddelande finnes utom riket, besvären må anföras inom ett år från det klaganden erhållit del av beslutet.

Utan hinder av anförda besvär stånde meddelat förbud fast intill dess detsamma kan varda av högre myndighet upphävt.

24 §.

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

Kostnad för överbesiktning skall förskjutas av klaganden, därest förrättningen tillkommit på dennes begäran. Vid beslut i anledning av förd klagan bestämmes tillika, huruvida med hänsyn till förekomna omständigheter sålunda förskjutet belopp skall till klaganden återställas.

25 §.

Fartygsinspektionens chefsmyndighet må upphäva av annan tillsynsmyndighet meddelat förbud, ändå att klagan över förbudet ej föres.

SJÄTTE KAPITLET.

Bestämmelser i avseende å lagens efterlevnad.

26 §.

Hindrar redare eller befälhavare inspektion eller sjövärdighetsbesiktning å fartyg eller underlåter han något av vad enligt 10 § 2 mom. första stycket honom åligger, eller vägrar befälhavare i fall som i 21 § sista stycket sägs att till konsul utlämna där omförmäld handling, straffes med böter från och med tio till och med ettusen kronor, där ej gärningen efter allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff.

27 §.

Nyttjas fartyg till befordran av passagerare på sätt och i den omfattning varom i 18 § sägs, utan att vara försett med gällande passa-

gerarfartygscertifikat, eller nyttjas passagerarfartyg i strid mot bestämmelse i det för fartyget gällande passagerarfartygscertifikatet, straffes befälhavaren med böter från och med tio till och med femtusen kronor.

Till enahanda straff dömes redare eller annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, där han uppsåtligen förlett befälhavaren till sådan förseelse eller med råd eller dåd främjat densamma.

28 §.

Nyttjas fartyg eller dess för arbetes utförande avsedda inrättningar eller redskap i strid mot förbud, som meddelats jämlikt 21 §, straffes befälhavaren med böter från och med etthundra till och med femtusen kronor, där ej gärningen efter allmänna strafflagen eller sjölagen bör beläggas med strängare straff.

Till enahanda straff dömes redare eller annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, där han uppsåtligen förlett befälhavaren till sådan förseelse eller med råd och dåd främjat densamma.

29 §.

Den som under tid, då han är ställd under tilltal för förbrytelse, varom förmäles i 26, 27 eller 28 §, fortsätter samma förbrytelse, skall för varje gång stämning därför utfärdats och delgivits fällas till det ansvar, som är bestämt för sådan förbrytelse.

30 §.

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

31 §.

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

32 §.

Om domstol i mål rörande förbrytelse, varom i denna lag sägs, gäller vad i 328 § sjölagen stadgas.

Genom denna lag upphävas:
förordningen angående vad i avseende å passagerarångfartygs byggnad, utrustning och begagnande iakttagas bör den 12 februari 1864;
kungörelsen angående vissa bestämmelser rörande inspektörernas å passagerarångfartyg befogenhet den 17 maj 1907;
jämte de föreskrifter i övrigt, som äro stridande mot denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1915.

Fartyg, som vid denna lags ikraftträdande nyttjas till sjöfart, skall undergå sjövärdighetsbesiktning, varom i 13 § sägs, första gången å tid, som bestämmes av fartygsinspektionens chefsmyndighet.

Fartyg, som vid lagens ikraftträdande är försett med besiktningsbevis enligt förordningen angående vad i avseende å passagerarångfartygs byggnad, utrustning och begagnande iakttagas bör den 12 februari 1864, må, så länge beviset gäller, användas för befordran av passagerare i den omfattning, som med bevisets innehåll är förenligt, ändock att det icke är försett med passagerarfartygscertifikat.

Fartyg av mindre bruttodräktighet än 100 registerton, som före den 1 januari 1915 nyttjats till sjöfart, må, där det ej är ångfartyg, till den 1 januari 1916 användas för befordran av passagerare i den omfattning, som i 18 § sägs, ändock att det icke är försett med passagerarfartygscertifikat.

Under tiden till den 1 januari 1917 skall den omständigheten, att fartyg icke undergått sjövärdighetsbesiktning, ej utgöra hinder att fartyget förses med passagerarfartygscertifikat.

Protokoll, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd lördagen den 28 mars 1914.

Närvarande:

Justitieråden THOMASSON,
SVEDELIUS,
Regeringsrådet THULIN,
Justitierådet friherre LEIJONHUFVUD.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 30 januari 1914, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det ändamål, § 87 regeringsformen omförmäler, inhämtas över upprättat *förslag till lag om tillsyn å fartyg*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av advokaten Eliel Löfgren.

Lagrådet yttrade:

Det föreliggande lagförslaget upptager icke närmare föreskrifter, i vilka avseenden fartyg skall vara underkastat tillsyn; förslaget hänvisar därutinnan till 5 a § sjölagen. Denna paragraf är nu icke föremål för lagrådets granskning, men har i det vid remissen fogade utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden uttalats, att i densamma skulle upptagas innehållet i 6 § 1 mom. i det förra året till lagrådet remitterade förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, dock med undantag av bestämmelserna om lastmärke samt om utländska fartyg. Vid bedomandet av nu ifrågavarande förslag har lagrådet fördenskull utgått från att nämnda paragraf i sjölagen kommer att få det innehåll, som sålunda i statsrådsprotokollet angivits.

I sitt yttrande över omförmälda förslag till ändring i vissa delar av sjölagen framhöll lagrådet, att man borde beakta, huruvida förslaget låte förena sig med hittills erkända folkrättsliga grundsatser; vid prövning av denna fråga fann lagrådet förslaget icke vara tillfredsställande.

Att en lagstiftning sådan som den nu ifrågasatta, med det innehåll i 5 a § sjölagen, som i statsrådsprotokollet angivits, skulle, därest icke inskränkande bestämmelser meddelades i fråga om utländska fartyg, gå längre än folkrättsligt må anses medgivet, synes lagrådet uppenbart. Att exempelvis de stadganden med avseende å bostäder ombord och om arbetsvillkoren, som lagstiftaren i fråga om det egna landets fartyg velat genomföra, upprätthölles i samma omfattning även beträffande främmande fartyg och försummelse däruti straffades, skulle näppeligen kunna undgå att betraktas såsom obehörig inblandning. Emellertid har departementschefen förklarat, att med stadgandet i lagförslaget att Konungen må bestämma undantag och avvikelser beträffande utländska fartyg avsetts bland annat att just i oförmälda avseenden möjliggöra undantag från tillsynen. Lagrådet har ansett sig icke böra underlåta att framhäva vikten av att dylik anordning vidtages.

Mot det sätt, varpå gränsen dragits mellan de stadganden, som böra erhålla civillags natur, och dem, vilka må anförtros åt administrativ lagstiftning, har lagrådet icke funnit något att erinra. De anmärkningar mot detaljbestämmelser i förslaget, till vilka lagrådet funnit anledning, äro nedan upptagna under särskilda paragrafer i förslaget.

1 och 3 §§.

I det av sjöfartssäkerhetskommittén utarbetade förslag till lag om tillsyn å fartyg angavs såsom förutsättning för att fartyg skulle vara underkastat den art av tillsyn, som förslaget benämnde inspektion, att å fartyget någon vore mot betalning anställd eller färdades såsom passagerare. Ett dylikt villkor var icke föreskrivet beträffande tillsyn av annat slag, utan betingades denna av andra särskilt angivna omständigheter. Härutinnan innebär nu föreliggande förslag, som jämväl uppställer skillnaden mellan inspektion och övrig tillsyn, en åtminstone formell ändring, i det att, på sätt i första stycket av 1 § stadgas, föremål för tillsyn icke i något fall skulle vara annat fartyg än sådant, varå någon vore anställd mot betalning eller färdades såsom passagerare. En dylik allmän inskränkning i tillsynens omfattning läser ej stå rätt väl tillsammans med innehållet i 11 §, jämförd med 10 § 2 mom.; av bestämmelserna i dessa lagrum torde bliva en följd, att det särskilda slag av förrättning för utövande av tillsynen, som upptagits under beteckningen sjövärdighetsbesiktning, i regel kommer, beträffande nybyggt fartyg, att åtminstone till en del äga rum innan fartyget blivit sjösatt.

Enahanda kan förhållandet bliva i fråga om kondemnerat fartyg, som avses i 12 §. Teoretiskt taget innebär visserligen kommittéförslaget, att ett fartyg skulle kunna vara underkastat sjövärdighetsbesiktning utan att sedermera vara föremål för tillsyn genom inspektion. Tänkbart är ju, att ett nybyggt fartyg om minst 100 registertons bruttodräktighet eller ett kondemnerat men sedermera iståndsatt fartyg skulle kunna i fart skötas av ägarna ensamma utan något som helst betalt biträde och att aldrig någon utomstående toges ombord å sådant fartyg. Till en dylik möjlighet lärer emellertid icke behöva tagas någon hänsyn, vadan lagrådet hemställer om återgång i denna del till kommitténs förslag.

Huru i andra hänseenden än nu berörda gränsen skall tänkas dragen mellan de olika slag av tillsynsförrättningar, som förslaget velat uppställa, har i detsamma icke med erforderlig klarhet blivit uttryckt. En särskild oegentlighet torde förekomma därutinnan, att vad i förslaget — visserligen ofullständigt — influtit rörande inspektion erhållit sin plats bland allmänna bestämmelser i första kapitlet, under det att därstädes i fråga om sjövärdighetsbesiktning och passagerarfartygsbesiktning, vilka icke äro vare sig fullt fristående från inspektionen eller att anse endast som underavdelningar av denna, hänvisning gjorts till särskilda kapitel, där de närmare reglerna för dem upptagits. För undvikande av denna oegentlighet och ernående av såväl en fast terminologi som full tydlighet beträffande förslagets avsedda innebörd, sådan den av dess skilda föreskrifter framgår, synes böra företagas omarbetning av förslaget och därvid iakttagas: att i 3 § inrymmes endast — med hänvisning till de speciella bestämmelserna — ett angivande av de olika sätt, på vilka tillsynen i regel utövas, nämligen genom de två nyss nämnda slagen av besiktning samt genom inspektion, ävensom stadgande, varigenom åt Konungen lämnas befogenhet att vad angår fartyg, som är underkastat sjövärdighetsbesiktning, förordna, att särskilda regelbundet återkommande besiktningar å fartygets maskiner, inrättningar eller utrustning må äga rum i andra fall och i annan ordning än av föreskrifterna i 2 och 3 kap. skulle föranledas; samt att i särskilt kapitel upptagas bestämmelserna om inspektion, av innehåll att å fartyg, varå någon är mot betalning anställd eller färdas såsom passagerare, tillsynsmyndighet må närhelst så finnes påkallat eller lämpligt och i ett vart hänseende, vari fartyget är underkastat tillsyn, företaga undersökning för utrönande, huruvida fartyget är i behörigt skick, dock att för inspektionens verkställande ej må krävas vidtagande av sådana åtgärder, varom i 10 § 2 mom. förmäles.

Med en sådan uppställning bleve ock tydligare än nu är fallet, att även om vid inspektion yppas anledning till antagande att å fartyget finnes brist, som ej kan fullständigt bedömas utan anlitande av de nyss antydda mera genomgripande åtgärderna, den inspekterande myndigheten ej kan framtvunga sådana direkt utan allenast genom utverkande från chefsmyndigheten av förordnande om extra sjövärdighetsbesiktning, där sådan kan förekomma.

2 §.

I sitt yttrande till statsrådsprotokollet har departementschefen närmare angivit den verksamhet, som med avseende å tillsyn utom riket skulle tillkomma konsul. Därav framgår, att han inom området för sin verksamhet skulle äga att självständigt öva tillsyn. Det synes vid sådant förhållande oegentligt att, såsom i förslaget skett, benämna denna hans verksamhet såsom ett lämnande av biträde åt chefsmyndigheten. Oegentligheten framträder desto mera vid jämförelse med stadgandet i andra stycket av förevarande paragraf. En jämkning i avfattningen synes fördenskull böra vidtagas.

4 §.

I förevarande paragraf har stadgats rätt för tillsynsmyndighet att jämte åtföljande biträde äga tillträde till fartyg för verkställande av tillsyn samt befogenhet att därvid taga del av fartygshandlingar, som finnas ombord. Huruvida tillsynsmyndigheten för utnyttjande av denna rätt i fall av tredska skulle äga att påkalla biträde av polismyndighet är icke utsagt. Då straff stadgas för befälhavare eller redare, som hindrar inspektion eller sjövärdighetsbesiktning, samt förslaget innehåller föreskrift om medverkan av polismyndighet för upprätthållande av meddelat förbud, torde därav böra slutas, att polisbiträde i nu förevarande avseende icke skulle stå till buds.

Om denna slutsats är riktig, framstår det för lagrådet såsom en oegentlighet att härutinnan förfarits olika mot den anordning, som genomförts å ett annat område för utövande av statskontroll, nämligen det som regleras genom lagen om arbetarskydd. Förhållandena i dessa båda fall erbjuda otvivelaktigt stora likheter. I 27 § lagen om arbetarskydd stadgas, att polismyndighet är pliktig att lämna tillsynsorganen det biträde, som av deras tjänsteåligganden enligt nämnda lag kan påkal-

las. Att i nu föreliggande förslag likaväl som i lagen om arbetarskydd ett dylikt stadgande är på sin plats, synes uppenbart. Ett dylikt tillvägagångssätt synes bättre instämma med statskontrollens syfte än att bygga enbart på straffbestämmelser. Lagrådet hemställer fördenskull, att en föreskrift i berörda hänseende införes i förslaget.

I detta sammanhang vill lagrådet erinra om ett annat stadgande i lagen om arbetarskydd. I dess 50 § föreskrives, att vad i 17 kap. 11 § rättegångsbalken förordnas om dem, som rättens eller Konungens befallningshavandes bud och ärende gå, skall gälla även dem, som hava att taga befattning med tillsyn å efterlevnaden av lagen. Det vill synas som om de skäl, vilka föranlett berörda stadgande, skulle äga giltighet även beträffande den tillsyn, varom nu är fråga. Lagrådet anser sig fördenskull böra förorda en komplettering av förslaget i sådant hänseende.

5 §.

Såsom departementschefen framhållit bör besiktning, som eljest är påbjuden, kunna ersättas av en utav utländsk myndighet företagen besiktning, därest vid prövning av de förhållanden, som gälla för denna senare, den må anses likvärdig med den förra. Ett i dylikt fall av utländsk myndighet utfärdat certifikat bör tillerkännas samma giltighet som ett inom riket meddelat. Såsom besiktningensmyndighet kan också godkännas en klassificeringsanstalt. De bestämmelser, som i dessa hänseenden upptagas i förslaget, synas emellertid i viss mån mindre tillfredsställande. I andra stycket av förevarande paragraf stadgas, att Konungen äger bestämma, att av viss utländsk myndighet eller klassificeringsanstalt utfärdat certifikat må äga enahanda giltighet, som om det utfärdats av vederbörande svenska myndighet. Detta stadgande måste anses innebära, att de besiktningar, som föregått certifikats utfärdande, kunna godkännas; certifikatet är endast ett bevis om att vid besiktningen fartyget eller vad eljest varit föremål för besiktningen befunnits tillfredsställande. Då sedermera i 17 § och 19 § 2 mom. givas särskilda bestämmelser om undantag från besiktning, där klassificeringsanstalt företagit sådan, utgöra dessa bestämmelser i själva verket icke annat än vad redan måste falla under stadgandet i 5 § andra stycket. En dubbel föreskrift gives sålunda för dylikt fall. Denna oegentlighet synes böra undanröjas. Föreskrifterna böra meddelas på ett ställe och erhålla en avfattning, som klart angiver deras innebörd. Att upptaga

dem i 5 § torde näppeligen kunna anses lämpligt, då första stycket i denna paragraf allenast bestämmer, vilken svensk myndighet som har att, då besiktning ägt rum, utfärda certifikatet.

6 §.

I det förut omförmälta förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, som förra året var föremål för lagrådets granskning, upptogs i 6 § 1 mom. bestämmelse om lastmärke. Denna bestämmelse är nu överflyttad till föreliggande lagförslag. Såsom skäl härför anföres i statsrådsprotokollet, att lastmärke å fartygs sida hörde i och för sig icke så mycket samman med fartygets beskaffenhet, som det fastmer tjänade till ledning för statskontrollen vid tillsyn över fartygets nedlastning. Häremot har lagrådet icke något att erinra. Men det vill emellertid synas som om med ett dylikt åskådningssätt icke vore förenligt att, såsom lärar vara avsett, i sjölagen bibehålla stadgandet om straffpåföljden för underlåtenheten att hava lastmärke i fall då sådant är föreskrivet. Lagrådet hemställer fördenskull, att jämväl straffbestämmelsen överföres till föreliggande förslag.

Vid granskning av de särskilda yttranden, som vid remissen förra året och vid remitterandet av nu ifrågavarande förslag avgivits till statsrådsprotokollet, synes framgå, att i fråga om passagerarfartyg lastmärke vid den i 6 § omförmälda fart skall vara anbringat å de fartyg, som enligt 18 § skola vara försedda med passagerarfartygscertifikat. Det uppenbarligen från 2 § sjölagen hämtade uttrycket »resandes fortskaffande» lärar emellertid knappast möjliggöra den tolkning av 6 §, som sålunda synes vara avsedd. En omredigering lärar fördenskull vara erforderlig, så att sammanhanget mellan 6 § och 18 § första stycket klargöres.

7 §.

Den Konungen här tillagda befogenhet att förordna, att ersättning åt sakkunnig, som omförmäles i 2 §, skall bäras av annan än statsverket, har enligt departementschefens yttrande närmast avseende å ersättning för biträde vid förrättning utom riket. Om ock det må anses lämpligt, att staten kan fritagas från kostnaden för sakkunnig i sist angivna fall, torde samma möjlighet i fråga om dylik kostnad för utövande av tillsynen inom riket icke skäligen böra hållas öppen. I enlighet härmed synes förevarande stadgandes räckvidd böra begränsas.

8 §.

Enligt andra momentet i denna paragraf skall med passagerarfartyg i lagen förstås fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat, varom förmäles i 3 kap., är utfärdat. Ehuru ett av utländsk myndighet eller klassificeringsanstalt meddelat certifikat kan tillerkännas samma giltighet som ett av svensk myndighet utfärdat, skall alltså icke ett med dylikt godkänt certifikat försett fartyg anses som passagerarfartyg i lagens mening. De särskilda bestämmelser, som givas för passagerarfartyg, bliva icke i dylikt fall tillämpliga. Exempelvis skulle ifråga om ett svenskt fartyg, som utomlands erhållit certifikat med nämnda giltighet, stadgandet i 20 § att i fall av skada certifikatet må förklaras ogiltigt icke kunna göras gällande. En sådan anordning synes lagrådet icke kunna upprätthållas. Det utländska certifikatet kan väl tillerkännas giltighet men icke utöver vad som gäller för ett svenskt certifikat. En ändring i omförmälta andra moment lär fördenskull vara påkallad, så att stadgandet kommer att omfatta samtliga med gällande passagerarfartygscertifikat försedda fartyg.

10 §.

Klart är att, därest tillsynsmyndigheten skall kunna avgöra, huruvida ett fartyg är i sjövärdigt skick, vissa åtgärder måste vidtagas med fartyget. Skall skrovet kunna fullständigt besiktigas, måste det bringas i dagen. Men genom en blott yttre besiktning vinnes icke en tillförlitlig kunskap vare sig om skrovets eller vissa andra fartygsdelars beskaffenhet. Uthuggning, borrhning eller andra åtgärder kunna bliva erforderliga. De nödiga åtgärderna, närmare angivna i andra momentet av denna paragraf, har det ålagts redaren eller befälhavaren att verkställa. Underlåter redaren eller befälhavaren att fullgöra vad honom sålunda åligger, har för olika fall stadgats olika påföljd. Tredska i fråga om torrsättning eller kölhaling av fartyget medför rätt för tillsynsmyndigheten att förbjuda fartygets nyttjande, intill dess åtgärden vidtagits. Förbudet upprätthålles vid behov genom polismyndighets medverkan. Vägrar däremot redaren eller befälhavaren att vidtaga annan åtgärd, som funnits nödig för besiktningens verkställande, kan han visserligen ådraga sig bötesansvar, men något förbud att nyttja fartyget kan icke av sådan anledning meddelas, och någon rätt för tillsynsmyndigheten att själv ombestyra åtgärderna är icke stadgad och lär ej heller vara avsedd. En sådan ord-

ning synes lagrådet mindre tillfredsställande. Det kan hända, att fartygsskrovet är så bristfälligt, att fartygets begagnande innebär uppenbar livsfara för de ombordvarande, men att konstaterandet av detta förhållande omöjliggöres genom vägran att vidtaga de nödiga åtgärderna för besiktningen. Tillsynsmyndigheten måste i så fall lössläppa fartyget; att bygga ett förbud på blotta misstanken om bristfälligheten är icke medgivet. Det kan dock icke vara tillfyllest att hänvisa till att befälhavaren eller redaren bliver straffad för sin tredska. Enligt lagrådets mening bör i nu angivna fall en av följande två utvägar väljas; antingen bör rätt till förbuds meddelande stadgas eller ock medgivas tillsynsmyndigheten att på fartygets bekostnad låta ombesörja utförandet av de åtgärder, redaren eller befälhavaren vägrat verkställa. Då redaren eller befälhavaren berättigats att i första hand vidtaga åtgärderna, samt tillsynsmyndigheten handlar under tjänstemannaansvar, torde ett dylikt medgivande icke kunna anses såsom ett ingrepp i redarens berättigade intressen.

Ifrågavarande moment är så avfattat, som om vid varje sjövärdighetsbesiktning torrsättning eller kölhalning av fartyget skulle äga rum. Av 13 § framgår emellertid, att sjövärdighetsbesiktning kan komma att omfatta allenast sådana delar av fartyget, vilka äro åtkomliga för besiktningen utan att dylik åtgärd med fartyget vidtages. En jämkning i avfattningen synes fördenskuil önskvärd.

Tredje momentet i förevarande paragraf torde böra utgå ur förslaget. Däri förutsättes, att vid sjövärdighetsbesiktning alltid skulle kunna förekomma inspektion åtminstone i någon omfattning. Att så ej är händelsen framgår av bestämmelserna i 11 och 12 §§. Det stadgande angående inspektion i sammanhang med sjövärdighetsbesiktning, som kunde finnas önskvärdt att meddela, lärer för övrigt icke hava sin rätta plats i det kapitel, som handlar om dylik besiktning, utan böra givas i samband med andra stadganden om inspektion. Emellertid torde särskild föreskrift i detta hänseende icke vara erforderlig, utan genom bestämmelserna i 4 § en nöjaktig reglering hava åstadkommits.

13 §.

De i 13 § givna bestämmelserna angående förnyelse med vissa mellantider av verkställd sjövärdighetsbesiktning avse även passagerarfartyg. Att sådant fartyg, där det ej på grund av föreskrifterna i 11 och 12 §§ skall undergå dylik besiktning, överhuvud är underkastat besiktnings tvång inhämtas emellertid först av den i 15 § 1 mom. givna hänvisningen

till 3 kap. En sådan uppställning synes innebära en oegentlighet, vilken torde böra avhjälpas genom att bereda hänvisningen plats före 13 §. Skulle densamma därvid intagas i någon av de två nästföregående paragraferna, föranledes därav en jämkning i 16 §, så att sistnämnda lagrum fortfarande kommer att avse endast svenskt fartyg.

Med hänsyn till förslaget definition å passagerarfartyg i 8 § gälla föreskrifterna i förevarande paragraf om sjövärdighetsbesiktning å passagerarfartyg endast de med svenskt certifikat försedda fartyg. Ett dylikt svenskt fartyg är för varje fall underkastat besiktning, ett utländskt endast om det går i fart på svensk hamn. Skulle lagrådets hemställan under 8 § vinna godkännande, är naturligtvis, om man vill bibehålla 13 § vid dess föreslagna innehåll i oförmälta avseende, en ändring i dess affattning erforderlig. Emellertid synes det lagrådet knappast tillfredsställande att från sjövärdighetsbesiktning undantaga passagerarfartyg med främmande certifikat. Har ett svenskt fartyg utomlands erhållit certifikat, som här godkänts, och sedermera går i fart inom Sverige, torde det vara med rätt och billighet överensstämmande att fartyget, under de förutsättningar då ett med svenskt certifikat försett fartyg skall undergå sjövärdighetsbesiktning, underkastas sådan besiktning, vilken måhända är påbjuden i den lagstiftning, på grund varav certifikatet utfärdats, men icke kan i enlighet därmed verkställas just av den anledning att fartyget befinner sig här. Och förhållandet ställer sig väsentligen enahanda beträffande ett utländskt fartyg, som bedriver sin trafik här i riket. Bestämmelsen synes fördens skull böra omfatta passagerarfartyg i allmänhet. De avvikelser, som må anses påkallade, lära kunna meddelas i sammanhang med det förordnande, som erfordras för att överhuvud utomlands verkställda besiktningar och meddelade certifikat skola kunna göra ett fartyg till passagerarfartyg i lagens mening. Ett bibehållande av 2 mom. i förevarande paragraf för att inskränka besiktningen å utländskt fartyg till det fall, att fartyget går i fart på svensk hamn, är uppenbarligen icke av nöden, enär enligt 1 § tillsyn å utländska fartyg icke ifrågakommer med mindre de befinna sig här i riket.

Då i förevarande paragraf användes uttrycket »förnyad sjövärdighetsbesiktning», lärer därmed icke vara avsett att beteckna annat än vad förut i paragrafen benämnts »periodiskt återkommande sjövärdighetsbesiktningar». Bestämmelserna torde avse att omfatta alla de sjövärdighetsbesiktningar utom den första, som ett fartyg skall undergå, vare sig de gälla fartyget i dess helhet eller endast vissa delar av detsamma. Avfattningen lämnar dock rum för tvekan därutinnan. Till förebyggande av missuppfattning torde en enhetlig terminologi böra komma till an-

vändning i paragrafens olika delar. Det förekommande dubbla beteckningssättet har måhända sin grund i den ovan anmärkta hänvisningen i ett först efteråt upptaget lagrum; vidtages den rättelse i berörda hänseende, varom lagrådet hemställt, lärer all anledning bortfalla att bibehålla olikheten i affattningen.

Om vid sjövärdighetsbesiktning särskilda delar av fartyget skulle finnas vara så beskaffade, att säkerheten ej kan anses betryggad under så lång tid, som regelmässigt skulle förflyta till nästa besiktning, skulle enligt förslaget tillsynsmyndigheten äga att föreskriva förnyad besiktning inom kortare tid. Enligt bestämmelsens ordalydelse skulle den besiktning, som i dylik händelse anbefalldes, städse omfatta fartyget i dess helhet. Att pålägga en så vittgående skyldighet torde knappast vara åsyftat och skulle i allt fall uppenbarligen icke vara befogat. I vilken utsträckning den tidigare återkommande besiktningen skall äga rum, bör naturligtvis för varje fall bestämmas med hänsyn till omständigheterna. Ett förtydligande av stadgandet i sådan riktning synes fördensskull påkallat.

Klart är, att understundom är önskvärt, att den eljest stadgade tidpunkten för förnyad sjövärdighetsbesiktning kan i någon mån förskjutas. Detta kan bero på fartygets trafikförhållanden eller ock på behovet att på ett tillfredsställande sätt ordna tillsynsmyndighetens arbeten. Sker besiktningen endast en kortare tid innan den eljest skolat verkställas, synes utgångspunkten för därefter följande mellantid kunna lämnas orubbad. Detta är ock i förslaget iakttaget. Då därjämte stadgas, att tidsföljden ej rubbas, om besiktning äger rum högst tre månader efter den fastställda tidpunkten, borde man vara berättigad att därav draga den slutsatsen att tidsföljden ändras, om dröjsmålet med besiktningen är längre. Av paragrafens innehåll i övrigt framgår emellertid att så ej är meningen. Vill man fasthålla vid den avsedda ståndpunkten, erfordras fördensskull en omformulering av paragrafen.

Emellertid kan det ifrågasättas, huruvida icke en ändring i sak bör vidtagas. Att förslaget ställt sig på nyss omförmälta ståndpunkt, torde bero därpå, att man velat till lättnad för tillsynsmyndigheterna genom en regelbundnare fördelning av förrättningarna föranleda redare och befälhavare att iakttaga de fastslagna tiderna utan att därför behöva tillgripa straffpåföljd för underlåtenhet därutinnan. Det torde dock ej kunna förnekas, att en dylik utväg för vinnande av nämnda syfte icke är överensstämmande med sakens natur. Har ett fartyg funnits erbjuda tillbörlig säkerhet under viss tid, synes en förkortning av denna tid ej böra göras av hänsyn, som icke hava avseende å fartygets be-

skaffenhet. Enligt lagrådets tanke är det fördenskull riktigare att uppställa som huvudregel att — med undantag för ovan berörda fall, då besiktning sker i förtid — tiden för förnyad besiktning räknas från avslutandet av föregående besiktning. Vid en sådan anordning förtjänar måhända tagas i övervägande, huruvida icke för åstadkommande av reda och ordning beträffande besiktningarna bör stadgas särskilt tvångsmedel mot redare och befälhavare utöver den föreslagna bestämmelsen om straff för hindrande av sjövärdighetsbesiktning. En ändring i nu angiven riktning torde jämväl föranleda en jämkning i 14 §.

17 §.

I fråga om bestämmelsen i denna paragraf vill lagrådet erinra om vad under 5 § blivit anført.

18 §.

Vad med uttrycket »annan fart» i tredje stycket av denna paragraf åsyftas synes oklart. Språkligt lärer uttrycket knappast kunna tolkas annorlunda än såsom motsatsen till det strax förut i samma stycke förekommande uttrycket »kortare fart». I så fall skulle Konungen icke äga att exempelvis i fråga om kortare fart mellan utrikes orter förordna om här avsedda personers undantagande vid beräkningen av passagerarantalet. Att detta icke kan hava varit meningen framgår emellertid av departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet, däri stadgandet i fråga motiveras därmed, att det även kunde bliva av nöden att för lastfartyg, i överensstämmelse med rådande praxis, tillåta medförandet av ifrågavarande personer mellan orter utom riket, där sådant med hänsyn till den utländska lagstiftningen låte sig göra. Om någon åtskillnad härutinnan mellan längre och kortare utrikes fart talas icke i statsrådsanförandet. På grund av de därvid använda ordalagen skulle man närmast vara berättigad att draga den slutsatsen, att här endast avsetts fart mellan orter utom riket. Andra tänkbara uppfattningar äro dock, att även fart mellan svensk och utrikes ort och, eventuellt, även längre fart mellan svenska hamnar böra i stadgandet inbegripas. Vilken uppfattning av stadgandets innebörd än må vara den rätta, kräves emellertid en jämkning av ordalagen, varigenom möjligheten av misstolkning förebygges.

19 §.

Å ett fartyg, som skall användas till befordran av passagerare, måste större krav än å andra fartyg ställas i åtskilliga hänseenden, exempelvis beträffande säkerhetsanordningar och fartygets utrustning i övrigt. Föreskrifter härutinnan äro redan utfärdade och lära allt framgent komma att finnas. Med den besiktning, som dylikt fartyg enligt stadgandet i 1 mom. av förevarande paragraf skall undergå, åsyftas naturligtvis att få visshet därom, att de fastställda betingelserna för rätten att medföra passagerare äro fyllda; särskilda omständigheter äro därvid att beakta och bland dessa, på sätt stadgandet direkt framhåller, att få utrönt och bestämt, i vilken fart fartyget må nyttjas och huru många passagerare det i sådan fart skall äga att medföra. Besiktningens sålunda antydda ändamål synes lämpligen böra mera fullständigt och tydligt än som skett i lagtexten angivas.

Beträffande sista stycket i denna paragraf erinras om lagrådets hemställan under 5 §.

20 §.

Förslaget regler angående förlängning av passagerarfartygscertifikats giltighetstid äro knappast fullt tillfredsställande. För fartyg, som ankommer från utrikes ort samt har att i flera svenska hamnar avlämna passagerare eller lossa gods, synes nödigt att, där certifikatet skulle upphöra att gälla under resan till Sverige eller under resans senare del mellan svenska hamnar, giltigheten utan vidare förlänges till resans slut.

Då vidare stadgas, att om nytt certifikat begäres minst en månad innan det redan meddelade upphör att gälla, giltighetstiden för detta skall utsträckas till dess nytt certifikat hunnit att utfärdas, föreligger här en oriktighet. Slutpunkten för den förlängda giltigheten bör naturligen vara den nya besiktningen, som ju kan resultera däri, att på grund av fartygets skick nytt certifikat finnes icke kunna utfärdas. Men även med rättelse härav kan ifrågasättas stadgandets lämplighet. Det synes vila på den förutsättningen, att även om begäran om ny besiktning göres inom skälig tid, innan den skall äga rum, tillsynsmyndigheten icke alltid skulle medhinna dess verkställande i behörig ordning. Ett antagande, att den nö-

dig befunna kontrollen skulle av staten anordnas så otillfredsställande, att myndigheterna ej kunde fullgöra sina åligganden, lärer dock ej böra ligga till grund för lagens avfattning. Villkoret att begäran om nytt certifikat skall framställas viss tid i förväg torde kunna innebära otillbörlig hårdhet, under det att åter rätten att efter en dylik anmälan ovillkorligen få bevis, att det befintliga certifikatets giltighet förlängts, kan, med den tämligen obestämda slutpunkten för den nya giltighetstiden, tänkas föranleda missbruk. Något behov av berörda villkor föreligger säkerligen icke. Intresset av trafikens ostörda fortgång kan förväntas vara en tillräcklig drivfjäder för vederbörande att i tid samråda med myndigheterna rörande den nya besiktningen. Försummas det ändock, böra följderna därav drabba den försumlige. Emellertid kunna fall tänkas då, oaktat någon försummelse ej föreligger, dröjsmål med besiktningen icke kan undvikas, och möjlighet att förekomma olägenheter därav måste givetvis finnas.

Alla berättigade synpunkter torde vara tillgodosedda, därest förevarande stadgande utbytes mot bestämmelse, att tillsynsmyndighet må, då särskild anledning därtill prövas vara för handen, förklara passagerarfartygscertifikat giltigt för viss tid eller viss resa efter utgången av den tid, då certifikatet eljest skulle upphört att gälla.

Uppenbart är, att icke varje bristfällighet i fråga om ett passagerarfartyg utan endast dylik av mera väsentlig art och som icke kan genast avhjälpas bör medföra, att certifikatet förklaras ogiltigt, liksom å andra sidan att yppad brist må kunna föranleda åtgärd, som nu nämnts, redan då fara för säkerheten föreligger och ej först då fartygets användande omöjliggjorts. Avfattningen av fjärde stycket synes fördensskull böra i någon mån jämkas.

21 §.

Under 4 § har lagrådet förordat införande i förslaget av ett allmänt stadgande om skyldighet för polismyndighet att lämna tillsynsmyndigheterna det biträde, som kan finnas erforderligt för upprätthållande av deras föreskrifter. Vinner denna lagrådets hemställda godkännande, synes bestämmelsen i femte stycket av förevarande paragraf böra utgå. Men även om ett dylikt allmänt stadgande icke införes och således en särskild föreskrift för nu avsedda fall skall ifrågakomma, torde åt denna böra givas en annan avfattning än den i femte stycket använda. Tillsynsmyndighet bör äga rätt påkalla biträde av polismyndighet, då sådant är behöfligt. Att i stället för ett dylikt stadgande så-

som i förslaget skett föreskriva skyldighet för tillsynsmyndighet, som meddelat förbud, att därom underrätta polismyndigheten och ålägga denna att sedermera hålla hand över att förbudet ej överträdes lärer icke vara tillfredsställande. Om t. ex. vid sjövärdighetsbesiktning tillsynsmyndigheten förbjudit ett fartygs nyttjande innan vissa angivna åtgärder vidtagits, kan det icke vara polismyndighets sak att avgöra, när de föreskrivna åtgärderna skola anses vara verkställda. Ofta kan även en underrättelse om förbudet vara alldeles överflödig. Och om förbud utfärdats mot nyttjande av exempelvis viss lossningsanordning, är fartygsbefälhavaren därav oförhindrad att med fartyget avgå på en resa, under vilken måhända flera hamnar skola anlöpas. Huru underrättelse för sådant fall borde meddelas polismyndighet, torde icke vara lätt att avgöra. Är den brist, som föranlett förbudet, av beskaffenhet att kunna avhjälpas under sjöfärden, går det naturligtvis icke för sig att låta polismyndighet avgöra, om sådant avhjälpande ägt rum. För dylika händelser böra helt visst tillsynsmyndigheterna å skilda orter ställa sig i förbindelse med varandra. Polismyndighets medverkan bör påkallas, då tillsynsmyndigheten finner befälhavaren vilja överträda förbudet.

22 §.

Vid granskningen av förut omförmälta förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen uttalade lagrådet mot en i förslaget intagen bestämmelse om statens skadeståndsskyldighet, då förbud mot nyttjande av fartyg eller dess inrättningar obehörigen meddelats, att ett statsansvar i föreslagen utsträckning icke borde stadgas och att ett sådant ej borde i något fall ifrågakomma, där icke straffbart ämbetsfel från tillsynsmyndighetens sida ansetts föreligga. Uti det nu remitterade förslaget har denna hemställan icke vunnit godkännande, om ock ansvarigheten i vissa avseenden inskränkts. Enligt förevarande paragraf är staten ansvarig för skada, som förorsakats redare eller annan därigenom att till följd av tillsynsmyndighetens förbud fartyg hindrats att gå till sjöss, där skäligen anledning till förbudets utfärdande finnes icke hava förelegat och i den mån skadan ej kunnat genom klagan över förbudet förebyggas.

De skäl, som av departementschefen framlagts för detta stadgande, innebära att de myndigheter, i vilkas hand det skulle läggas att meddela förbud, icke kunde anses fullt skickade att härutinnan träffa avgörande och att möjligheten av en omedelbar prövning av utfärdat förbud inför verkligt sakkunnig myndighet vore utesluten. Dessa skäl äro

enligt lagrådets mening snarare ägnade att väcka tvekan, huruvida över huvud något statsansvar härvidlag må stadgas. För lagrådet står det klart, att i fråga om statens förpliktande att svara för skada, som ämbets- eller tjänstemän i sin tjänsteutövning tillskyndat enskilda personer, måste förfaras med stor försiktighet. Det bör nogsamman beaktas, att icke genom ersättningsskyldigheten påläggas staten bördor, som skulle kunna föranleda åsidosättande av viktiga statsintressen. Varje nytt steg i dylik riktning bör fördenskull föregås av en såvitt möjligt fullständig utredning om riskens omfattning. Att i nu avsedda fall det kan bliva fråga om betydande värden torde ligga i öppen dag. Det får därvidlag ej förbises, att även ett förbud att nyttja fartygets inrättningar och redskap indirekt kan innebära förbud för fartyget att gå till sjöss. Den skada, som för en lastemottagare kan uppstå genom lastens fördröjande, kan ofta erhålla en stor omfattning. Har man nu, såsom departementschefen synes befara, att räkna med en ej alltför långt borta liggande möjlighet till misstag från tillsynsmyndighetens sida, vilka ej omedelbart kunna bliva rättade, lär riskerna av ett statsansvar, i all synnerhet om det icke inskränkes till de fall, då straffbart tjänstefel föreligger, få betraktas såsom ganska stora. Men för att rätt bedöma räckvidden av en lagstiftning uti ifrågakomna avseende måste också fasthållas, att ett genomförande av statsansvaret å ett område kan föranleda, att kravet på enahanda skyldighet i fråga om andra likartade rättsförhållanden icke med berättigande kan avvisas. Att förslaget antagande komme att följdriktigt medföra kraf på dylik skyldighet även beträffande andra områden torde icke kunna förnekas. Så lär exempelvis icke kunna upprätthållas den skillnaden, att ett förbud att nyttja fartyg skulle, om det icke har skäl för sig, medföra ansvarsskyldighet för staten men ett likartat förbud, varigenom en fabriksdrift icke kunde fortsättas, lämna fabriksidkaren utan ersättning.

De särskilda skäl, som tala mot en utsträckning av statsansvaret utöver de fall, då straffbart tjänstefel är förhanden, äro, såsom lagrådet i sitt tidigare utlåtande erinrat, närmare utvecklade i det kommittébetänkande, som ligger till grund för lagen den 10 juli 1899. Enligt lagrådets mening bör under inga förhållanden en dylik utsträckning nu ifrågakomma.

23 §.

I 22 § stadgas, att talan, varom där sägs, skall anhängiggöras inom viss tid från det förbud meddelats. Sistnämnda tidpunkt sammanfaller uppenbarligen med tiden för förbudets delgivande. Innan delgivning

skett, lärer förbud icke kunna anses vara meddelat. Beträffande andra beslut av tillsynsmyndigheterna är emellertid ett dylikt sammanfallande av berörda två tidsmoment icke alltid för handen. Detta förhållande synes ej hava behörigen beaktats vid affattningen av förevarande paragraf, då förmånen av förlängd besvärstid gjorts beroende av att fartyg, som beslutet ifråga gäller, befinner sig utom riket vid beslutets meddelande. Med hänsyn till grunderna för stadgandet torde emellertid böra vara avgörande, var fartyget befinner sig vid beslutets delgivande.

Klagan över beslut, varigenom passagerarfartygscertifikat förklaras ogiltigt, lärer icke böra medföra, att fartyget utan straffpåföljd skulle kunna i avvaktan på besvärens slutliga prövning användas för passagerartrafik.

24 §.

Den s. k. överbesiktning, varom denna paragraf handlar, är en för rättning av väsentligen annan karaktär än de besiktningar, om vilka förut i lagen talats. Överbesiktningen skulle, såsom i kommittémotiven framhållits, uteslutande vara ett bevismedel rörande fartygets beskaffenhet i omtvistat avseende; något beslut av en eller annan art skulle ej framgå som resultat av förrettningen. Denna överbesiktningens exklusiva egenskap av syn torde böra i lagen uttryckligen framhävas.

Därest klaganden påkallar överbesiktning och därvid förskjuter kostnaden för densamma, lärer vara avsett att han skall vara ovillkorligen berättigad att erhålla den äskade förrettningen. De i första stycket av paragrafen använda ordalag giva emellertid rum för en sådan tolkning, att även i detta fall förordnandet om överbesiktning skulle bero av myndighetens prövning. En jämkning av ordalagen till innehållets förtydligande synes därför erforderlig.

Att klaganden skulle äga en dylik ovillkorlig rätt att erhålla överbesiktning även i fall han först hos Kungl. Maj:t efter dit fullföljda besvär härom framställer begäran, synes knappast erforderligt eller ens lämpligt. Lagrådet hemställer därför, att paragrafen, såsom förhållandet var i kommitténs förslag, begränsas att gälla endast det fall, då fråga om överbesiktning väckes hos chefsmyndigheten. Anser Kungl. Maj:t, om besvären äro på dess prövning beroende, att överbesiktning bort hållas, är Kungl. Maj:t — oavsett om behovet härutinnan av klaganden påpekats eller icke — uppenbarligen berättigad att utan direkt föreskrift härom i lagen förordna om sådan besiktningens hållande.

28 §.

För överträdande av meddelat förbud utgör enligt denna paragraf, där ej gärningen efter allmänna strafflagen eller sjölagen bör beläggas med strängare straff, straffmaximum böter femtusen kronor. Enligt lagen om arbetarskydd kan för dylik överträdelse straffet, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, höjas till fängelse i högst sex månader. Då förbud enligt denna lag och enligt lagen om arbetarskydd kunna komma att avse samma förhållanden, torde det vara av desto större vikt, att ifrågavarande straffbestämmelser bringas till överensstämmelse med varandra.

Klart är att genom den nya lagen de i särskilda administrativa författningar upptagna stadganden, vilka äro avsedda att ersättas genom de nya bestämmelserna, skola bringas ur tillämplighet. Emellertid innehålla dessa författningar till en del föreskrifter, vilka jämväl för framtiden lära böra äga giltighet. Så är fallet t. ex. med förordningen den 12 februari 1864 angående vad i avseende å passagerarångfartygs byggnad m. m. iakttagas bör. En grundlig omarbetning i hithörande ämnen torde bliva erforderlig över hela området, med utgallrande av de stadganden, vilka icke vidare skola gälla, och sammanförande och omredigering av dem, vilka skola kvarstå. Det kan därför ifrågasättas, huruvida icke i de nya administrativa författningar, vilka i sammanhang med den nu föreslagna lagens promulgerande tvivelsutan bliva utfärdade, lämpligen borde beredas plats för det upphävande av de gamla författningarna, som är påkallat. Det måste anses i viss mån oegentligt att nu i lagen upptagits två författningar, som skola anses upphävida av lagen, men ej omnämnts vissa andra författningar, med vilka förhållandena torde ställa sig alldeles ensartade, såsom t. ex. förordningen den 21 maj 1910 med provisoriska föreskrifter angående lastmärke å svenska fartyg i vissa fall samt förordningen samma dag med provisoriska föreskrifter angående certifikat för svenska fartyg i vissa fall.

Ur protokollet:

Erik Ölander.

*Utdrag av protokollet över finansärenden hållet inför Hans
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stock-
holms slott fredagen den 29 maj 1914.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden: HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet anmälde chefen för finansdepartementet statsrådet Vennersten lagrådets genom utdrag av protokollet över finansärenden den 30 januari 1914 inhämtade utlåtande över upprättat förslag till lag om tillsyn å fartyg.

Föredragande departementschefen redogjorde för utlåtandets innehåll och anförde därefter:

»I fråga om de tvångsmedel, som skulle stå den föreslagna tillsynsmyndigheten till buds för verkställande av stadgad kontroll å fartyg, intog det till lagrådet remitterade lagförslaget en annan ståndpunkt än gällande lag om arbetarskydd. Under det att arbetarskyddslagen bygger på kontrollmyndighetens befogenhet att, eventuellt med vederbörande polismyndighets bistånd, verkställa givna kontrollföreskrifter,

utgick det remitterade lagförslaget från den förutsättningen, att den straffpåföljd, som enligt sjölagen gäller för varje brist i fartygets säkerhet, i allmänhet vore tillräckligt verksam för att tillgodose kontrollens syfte, därest blott tillsynslagen stadgade straff för den, som ville hindra tillsynens utövande. Endast i de fall, då fartyg eller för arbete ombord avsedda inrättningar befundes i viss högre grad farliga, eller då redare eller befälhavare vägrat underkasta fartyg i särskilda fall stadgad skrovbesiktning, skulle tillsynsmyndigheten enligt förslaget äga att ingripa med förbud mot fartygets nyttjande och kunna anlita polismyndighet för upprätthållande av förbudet.

Lagrådet har i olika sammanhang framställt anmärkningar mot det remitterade lagförslagets bristande överensstämmelse med eljest gällande bestämmelser rörande arbetarskydd, och har särskilt i ovan berörda avseende funnit fartygskontrollens anordnande enligt lagförslaget vara mindre tillfredsställande. Utan att avvikelser sker från de i förslaget angivna grunderna för kontrollen torde ock tillsynsmyndigheten lämpligen kunna erhålla befogenhet att vid företagen förrättning framtvinga de kontrollåtgärder, som i 10 § 2 mom. första stycket i det remitterade förslaget angivits. Jag tillstyrker därför, såväl att bland de allmänna bestämmelserna i förslaget intages uttrycklig föreskrift därom, att biträde av polismyndighet må kunna påkallas för fullgörandet av tillsynsmyndighets åligganden, som att bland föreskrifterna om sjövärdighetsbesiktning må intagas bestämmelse, att tillsynsmyndighet vid vederbörandes vägran att verkställa påfordrade åtgärder av nyssnämnda slag är befogad att låta ombesörja kontrollens utförande på redarens kostnad. Samtidigt synes mig dock straffbestämmelsen i fråga om redarens eller befälhavarens tredska böra kvarstå.

För att bringa lagförslaget till närmare överensstämmelse med lagen om arbetarskydd föreslår jag tillika, att de som hava att taga befattning med tillsynen bliva vittnesgilla under de förutsättningar, vilka stadgas i 17 kap. 11 § rättegångsbalken, ävensom att i straffsatsen rörande överträdelse av utfärdat förbud införes fängelse i högst sex månader i det fall, att överträdelsen skett under synnerligen försvårade omständigheter.

Lagrådets erinringar beträffande lagförslagets innehåll och uppställning torde jämväl i övrigt böra i allmänhet iakttagas.

Vad särskilt angår frågan, huruvida och i vad mån kronan bör förpliktas ersätta skada, som uppkommit genom ett obehörigt förbud från tillsynsmyndighets sida, kan jag emellertid icke dela lagrådets uppfattning. De särskilda förhållandena på förevarande område, där ett beslut av ingripande betydelse måste i hast fattas av tillsynsmyndigheten själv,

synas icke vara jämförliga med förhållandena inom industrien, där förbud mot fortsättande av en fabriksdrift må efter framställning av yrkesinspektör och vederbörlig prövning utfärdas av Konungens befallningshavande. En skadeståndsplikt för det allmänna lärers därför i berörda avseende kunna stadgas inom sjöfarten, utan att såsom given konsekvens behöva medföra en liknande bestämmelse rörande industrien. Däremot torde det vara berättigat att, vid stadgande av statens skadeståndsskyldighet i förevarande fall, söka vinna en begränsning i ansvarigheten på sätt förhållandet är bland annat enligt norsk lag, som medger ersättning allenast på grund av felaktighet i en lokal tillsynsmyndighets förbud samt stadgar förbudets underställning till annan myndighets prövning inom viss kort tid. Jag tillstyrker stadgandet av en motsvarande anordning i lagen om tillsyn å fartyg på det sätt, att skadeståndsskyldighet för staten bestämmes allenast i det fall, att det felaktiga förbudet meddelats av annan tillsynsmyndighet än chefsmyndigheten, varjämte i lagen torde böra intagas uttrycklig bestämmelse om det av lokal myndighet utfärdade förbudets ofördröjligen underställande till chefsmyndighetens prövning. Sistnämnda myndighet bör väl förutsättas äga sådana kvalifikationer, att ett av densamma meddelat eller godkänt förbud icke må antagas vara oskäligt, även om det av en eller annan anledning kan efter klagan hava upphävts. Genom denna anordning vinnes en begränsning av statens ansvarighet till den skada, som uppkommit innan förbudet hunnit av chefsmyndigheten prövas.

Beträffande vad lagrådet anfört om tiden för hållandet av de förnyade sjövärdighetsbesiktningarna anser jag, att med hänsyn till tillsynsmyndigheternas intresse av att på lämpligt sätt fördela arbetet, i lagen bör bibehållas stadgandet, att förnyad sjövärdighetsbesiktning må företagas högst tre månader före eller efter föreskriven tidpunkt utan rubbning i den gällande tidsföljden för efterföljande besiktning. Däremot synes i det fall, att anstånd erhållits, tiden för en efterföljande besiktning böra, på sätt lagrådet anmärkt, räknas från den tidpunkt, då den genom beviljat anstånd uppskjutna besiktningen verkligen ägt rum.

Vad slutligen angår lagrådets anmärkningar mot de föreslagna bestämmelserna om passagerarfartygscertifikats giltighet utöver i certifikatet utsatt tid i vissa fall, torde syftet härmed lämpligen tillgodoses genom att, med bibehållande av bestämmelsen i det föreslagna andra stycket av 20 § men med uteslutande av tredje stycket i samma §, stadga befogenhet för tillsynsmyndighet att vid särskild anledning förklara passagerarfartygscertifikat giltigt för viss tid eller viss resa jämväl efter utgången av den tid, för vilken certifikatet eljest skulle gälla.

Vid den omarbetning av förslaget, som ägt rum, hava även vissa redaktionella jämkningar däri vidtagits.

Slutligen är att omnämna, att då i den konvention, som av den internationella sjöfartssäkerhetskonferensen i London under tiden november 1913—januari 1914 utarbetats och som även för Sveriges del under förbehåll av blivande ratifikation undertecknats, »redare och i hans tjänst anställda personer» räknats såsom passagerare, en häremot svarande ändring gjorts i lagförslaget för att även i denna detalj bringa detta till överensstämmelse med vad som i den internationella sjöfarten anses böra gälla».

Föredraganden uppläste härefter lagförslaget i dess omarbetade skick samt hemställde, att detsamma måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

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

Ur protokollet:

Gunnar Schumacher.
