

**Nr 122.**

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående anordnande av utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m.; given Stockholms slott den 29 maj 1914.*

Med åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att för anordnande av utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m. i huvudsaklig överensstämmelse med de av departementschefen i nämnda protokoll angivna grunder å extra stat under sjunde huvudtiteln för år 1915 bevilja ett anslag å kronor 171,400, med rätt för Kungl. Maj:t att därav redan under år 1914 förskottsvis av tillgängliga medel, anvisa kronor 3,275,

samt att besluta att, från och med år 1915 det i riksstaten under sjunde huvudtiteln upptagna ordinarie anslaget å 11,500 kronor till befrämjande i allmänhet av handel och sjöfart skall ur riksstaten utgå.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Axel Vennersten.*

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans  
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å  
Stockholms 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.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Vennersten anförde efter gemensam beredning i vissa delar med hans excellens herr ministern för utrikes ärendena och chefen för civildepartementet, följande:

Då min företrädare i ämbetet inför Kungl. Maj:t i statsrådet den 14 januari 1914 anmälde de frågor, som rörde regleringen av riksstatens sjunde huvudtitel för år 1915, omförmälde han under punkt 41, »Anordnande av utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m.», hurusom den av Kungl. Maj:t den 21 december 1906 tillsatta kommittén med uppdrag att efter verkställd utredning avgiva förslag till bestämmelser

angående kontroll å fartygs sjövärdighet m. m. med skrivelse av den 16 december 1910 avlämnat slutligt betänkande i ämnet; att, sedan kommerskollegium den 24 augusti 1912 häröver avgivit infortrat utlåtande, inom justitie- och finansdepartementen arbeten pågått för åstadkommande av författningsförslag i ämnet; att över den del härav, som innefattade ändringar i sjölagen, lagrådets yttrande redan vore avgivet, men att lagrådets yttrande krävdes även beträffande ett dåmera föreliggande omarbetat förslag till lag om tillsyn å fartyg; att den ifrågasatta lagstiftningen förutsatte anordnande av en omfattande statskontroll å fartygs sjövärdighet med vad därmed står i samband; samt att de härför erforderliga medel torde böra äskas av riksdagen i samband med framläggande för riksdagen av vederbörande lagförslag.

I enlighet med föredragandens därvid, i avbidan på den proposition om anvisande av ifrågavarande medel, som kunde komma att föreläggas riksdagen, gjorda samt av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan täcktes Kungl. Maj:t föreslå riksdagen att, för anordnande av utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m., bland de extra anslagen under sjunde huvudtiteln för år 1915 beräkna ett belopp av 170,000 kronor.

Den inom justitie- och finansdepartementen igångsatta beredningen av förevarande ärende har sedermera fortgått. Vid beredningen biträda, jämlikt Kungl. Maj:ts uppdrag och under viss medverkan av representanter för den fartygstekniska, nautiska och socialpolitiska sakkunskapen, föredraganden av ärendet i kommerskollegium kommerserådet Carl Malmén och nämnda kommittés sekreterare advokaten Eliel Löfgren.

Ovannämnda omarbetade förslag till lag om tillsyn å fartyg blev den 30 januari 1914 av min företrädare i ämbetet anmält inför Kungl. Maj:t, och beslöts därvid, att lagrådets utlåtande däröver skulle inhämtas. Lagrådet har den 28 mars 1914 avgivit det begärda utlåtandet, var-efter jag förut denna dag förelagt Kungl. Maj:t förslag i denna lagfråga.

I statsverkspropositionen till den i maj 1914 sammanträdande riksdagen har Kungl. Maj:t, sedan jag anmält min avsikt att inom kort förelägga Kungl. Maj:t förslag i förevarande anslagsfråga, föreslagit riksdagen att i avbidan å proposition i ärendet, för anordnande av ifrågavarande kontroll bland de extra anslagen under sjunde huvudtiteln för år 1915 beräkna ett belopp av 170,000 kronor.

Vad nu angår den del av sjöfartssäkerhetsfrågan, som jag i detta sammanhang har för avsikt att föredraga inför Kungl. Maj:t, nämligen om anslag för utövande av den föreslagna statskontrollen å fartyg m. m.,

har detta spörsmål redan under år 1913 varit föremål för Kungl. Maj:ts prövning. Sedan nämligen Kungl. Maj:t den 7 mars 1913 på föredragning av dåvarande chefen för justitiedepartementet förordnat, att lagrådets utlåtande skulle inhämtas över åsyftade förslag till ändring i vissa delar av sjölagen, beslöt Kungl. Maj:t den 11 april 1913, på föredragning av dåvarande chefen för finansdepartementet, att till riksdagen avlåta proposition om anslag till den utvidgade fartygskontroll, som komme att betingas av de föreslagna sjölagsändringarna. Förslaget slutade på samma summa som den, vilken beräknats i den i maj 1914 avlämnade statsverkspropositionen, och begärdes rätt för Kungl. Maj:t att därav redan under år 1913 använda 2,500 kronor. Då emellertid med anledning av den långt framskridna tiden förslaget om ändringar i sjölagen ej gjordes till föremål för proposition till riksdagen, blev den framlagda anslagspropositionen återtagen.

När nu frågan om anslag till ifrågavarande kontrolls genomförande denna gång förelägges statsmakterna, befinner den sig såväl formellt som reellt i ett delvis annat läge än då densamma föregående år framfördes. Dels föreligger nu, i motsats till år 1913, snart sagt hela den under riksdagens prövning fallande sjöfartssäkerhetsfrågan med alla dess legislativa och organisatoriska element i ett sammanhang till skärskådande, dels har frågan om de lagstadgade grunderna för den preventiva kontrollen, sådana desamma återgivits i förslaget till lag om tillsyn å fartyg, utbrutits för att göras till föremål för särskild framställning till riksdagen, dels föreligger numera i fråga om den centrala tillsynsmyndighetens organisation ett slutgiltigt uttalande från kommerskollegiikommittén och departementalkommittéerna. Föredragningen av anslagsfrågan behöver således ej denna gång beröra ärendets legislativa moment utan kan i huvudsak inskränka sig till spörsmålen om tillsynsmyndigheternas organisation och de medel, som för densammas upprätthållande kunna finnas erforderliga.

Jag tillåter mig alltså att i fråga om behovet i allmänhet av utvidgade sjöfartssäkerhetsbestämmelser och rörande därmed förbunden statskontroll ävensom den svenska sjöfartssäkerhetslagstiftningens utveckling och nuvarande ståndpunkt hänvisa till dels den proposition angående vissa ändringar i sjölagen, som enligt Kungl. Maj:ts beslut av denna dag skall framläggas för riksdagen, och särskilt till det därtill fogade utdraget av statsrådsprotokollet för den 7 mars 1913 (kungl. proposition nr 116) dels ock den likaledes innevarande dag beslutade proposition angående lag om tillsyn å fartyg med tillhörande statsrådsprotokoll för den 30 januari 1914 (kungl. proposition nr 121).

Jag vill här blott nämna något om organisationen av den statskontroll å fartyg, som redan under nuvarande förhållanden förefinnes inom vårt land. Jag kommer då först att uppehålla mig vid organen för den *preventiva* fartygskontrollen.

De äldsta bland dessa äro de besiktningsnämnder, som omförmålas i kungl. förordningen angående vad i avseende å passagerarångfartygs byggnad, utrustning och begagnande iakttagas bör av den 12 februari 1864. Enligt sagda författning skall, med vissa modifikationer för utländska fartyg, passagerarångfartyg varje år, innan första resan därmed företages eller, därest resorna under vintern fortsättas, inom loppet av ett år undersökas och prövas av tre besiktningsmän, av vilka en skall vara kunnig i skeppsbyggeri, en i ångmaskinens sammansättning och skötsel samt en i sjömanskap. Besiktningsmännen förordnas i Stockholm av överståthållarämbetet samt i övriga städer och orter, där dylika undersökningar kunna ifrågakomma och därtill lämpliga personer finnas att tillgå, av Kungl. Maj:ts befallningshavande, som jämväl har att bland besiktningsmännen utse ordförande. Dessa besiktningsmän äro lokala funktionärer och äro icke anknutna vid eller beroende av det centrala sjöfartsorganet.

**Nuvarande  
tillsynsorgan.**

*Den preventiva  
kontrollen.*

Närmast på nämnda besiktningsmän ankommer jämväl tillämpningen av kungl. förordningen av den 1 juli 1898 angående de räddningsinrättningar och eldsläckningsredskap, vilka ångfartyg under resor med passagerare skola medföra. Besiktning av sådana inrättningar och redskap skall äga rum i samband med de årliga fartygsbesiktningarna.

Då de årligen återkommande besiktningarna av passagerarångfartyg icke lämnade någon garanti för eller utgjorde kontroll å att fartygen under tiden mellan besiktningarna höllos i vederbörligt skick, bestämdes genom nådigt brev den 29 mars 1899, att för övervakandet av efterlevnaden av bestämmelserna i 1864 och 1898 års berörda förordningar skola finnas tre särskilda inspektörer, vilka det åligger en var inom det honom anvisade tjänstgöringsdistrikt att i fråga om berörda författningars tillämpning utöva tillsyn icke blott å de fartyg, som äro hemmahörande inom distriktet utan även å fartyg, som för tillfället befinna sig därstädes, samt, därest författningarnas föreskrifter befinnas icke bliva behörigen iakttagna, genast om förhållandet göra anmälan hos vederbörande polismyndighet för laga beivran. Dessa inspektörer för passagerarångfartyg förordnas av Kungl. Maj:t för ett år i sänder efter förslag av kommerskollegium. Inspektörerna stå under inseende av kommers-

kollegium. Detta inseende har till syfte att åvägabringa likformighet i inspektörernas verksamhet särskilt med avseende å författningsbestämmelsernas tillämpning. Nämnda syfte har man sökt nå huvudsakligen dels i sammanhang med granskningen av de årsberättelser, som inspektörerna äro skyldiga avgiva till kollegium, dels genom sammanträden med inspektörerna inför vederbörande byråchef i kollegium, dels genom att, i den mån det låter sig göra, eljest söka följa inspektörernas verksamhet.

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

Enligt kungl. förordningen om vad med avseende å utvandrares fortskaffande till främmande världsdel iakttagas bör av den 4 juni 1884 skola utvandrarfartyg underkastas besiktning av tre sakkunniga män, som förordnas i Stockholm av överståthållarämbetet och i övriga städer, där dylika besiktningar kunna ifrågakomma, av Kungl. Maj:ts befallningshavande i länet. Något svenskt fartyg, på vilket denna förordning är tillämplig, har emellertid under senare tider ej funnits.

Även de interimistiska lagstiftningsåtgärder, som under de senaste åren blivt vidtagna i sjöfartssäkerhetens intresse, hava påkallat viss tillsyn från myndigheternas sida. Enligt kungl. förordningen av den 13 juli 1909 angående båtar och andra bärgningsredskap å fartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart äger kommerskollegium i fråga om bärgningsredskapens slag, beskaffenhet och placering dels i allmänhet eller för vissa fall utfärda de närmare föreskrifter, som finnas erforderliga och överensstamma med grunderna i förordningen, dels ock i särskilda fall meddela godkännande. Såsom de i förordningen avsedda lokala inspektörer tjänstgöra ovan omförmälda inspektörer för passagerarångfartyg.

Vidare är kommerskollegium den statsmyndighet, som äger mottaga och handlägga ansökning om lastmärke enligt kungl. förordningen med provisoriska föreskrifter angående lastmärke å svenska fartyg i vissa fall av den 21 maj 1910. Kollegium äger ock meddela de föreskrifter som, utöver vad i förordningen med tillhörande fribordsbestämmelser och fribordstabeller stadgas, kunna erfordras för dess tillämpning.

För fullgörandet av den kontrollverksamhet och vidtagandet av de åtgärder i övrigt, som i sistnämnda båda förordningar ålagts kollegium, är hos detta anställt ett skeppsbyggeritekniskt biträde med benämning

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

Jämväl en tredje av de i avbidan på en fullständig sjöfartssäkerhetslagstiftning utfärdade specialförfordningarna eller kungl. förordningen med provisoriska föreskrifter angående certifikat för svenska fartyg i vissa fall av den 21 maj 1910 kräver för sin tillämpning viss kontrollverksamhet från myndigheternas sida. Redare eller befälhavare, som önskar erhålla i författningen avsett certifikat, skall nämligen för detta ändamål hänvända sig till två sådana besiktningsmän, som omförmålas i kungl. förordningen av den 12 februari 1864 angående passagerarångfartyg. Av besiktningsmännen skall den ene vara kunnig i skeppsbyggeri och den andre i sjömanskap. Vad särskilt angår ett av de områden som dylika certifikat avse, nämligen fartygslanternorna, är härvid att märka, att, jämlikt kungl. förordningen av den 27 november 1908 om sådana lanternor, godkännande av desamma meddelas av nautisk-meteorologiska byrån eller dess kontrollstationer, under det att den nyssnämnda besiktningsmän tillkommande kontrollen å lanternor är inskränkt till en granskning av riktigheten och tillämpligheten av det av nautisk-meteorologiska byrån eller någon dess kontrollstation utfärdade lanternecertifikatet. Jämväl i avseende å ifrågavarande förordning av den 21 maj 1910 äger kommerskollegium meddela de föreskrifter, som kunna erfordras för dess tillämpning.

Den hittillsvarande statskontrollen å fartyg i vårt land har emellertid varit av övervägande *repressiv* art. Redan före tillkomsten av nu gällande sjölag hade 1877 års sjöfartssäkerhetskommitté förklarat de bästa garantierna för säkerheten till sjöss ligga i ett noggrannt bestämt, strängt ansvar för fartygs befälhavare och i ett effektivt undersökningsförfarande. För att vinna härmed avsett resultat hade kommittén föreslagit, att den högsta kontrollen över undersökningarna skulle ligga hos en »sjöfartsöverstyrelse», därvid kommittén tänkte sig kommerskollegium förstärkt med i nautiskt-merkantilt hänseende teoretiskt och praktiskt bildade ledamöter, varjämte en särskild åklagarmyndighet borde inrättas för övervakandet av givna bestämmelsers efterlevnad. Även enligt 1891 års sjölag är statens uppgift i fråga om kontroll å sjöfartssäkerheten huvudsakligen koncentrerad till att dels efter timad sjöolycka genom sjöförklaring eller undersökning få orsakerna till olyckan tillförlitligen

*Den repressiva kontrollen.*

konstaterade dels repressivt utkräva det ansvar, vartill innebörden av en verkställd sjöförklaring eller undersökning kan böra föranleda. En naturlig följd härav har ock blivit, att de organisatoriska anordningar, som staten hittills vidtagit i den allmänna sjöfartssäkerhetens intresse, erhållit ganska oansenliga dimensioner. De funktioner, som påkallats för utkrävande av det åsyftade befälhavaransvaret, hava länge fullgjorts av kommerskollegium, utan att härför särskilt kvalificerad eller speciellt avsedd personal varit ställd till kollegii förfogande. Då emellertid behovet av speciell sakkunskap för fullgörande av detta slags åligganden efter hand gjorde sig alltmera gällande, föranledde detta slutligen till att från och med år 1906 ett sjötekniskt biträde är hos kollegium anställt. Enligt gällande instruktion av den 15 december 1905 åligger det biträdet bland annat: att efter granskning av varje inkommande sjöförklaring avgiva yttrande däröver i vissa hänseenden, däribland rörande eventuellt åtal; att övervaka det vederbörliga undersökningar angående sjöolyckor komma till stånd; samt att i övrigt tillhandagå kollegium med utredning rörande eljest förekommande sjötekniska frågor.

Behovet  
av nya till-  
synsorgan.

Det säger sig självt, att en verksam tillämpning av de sjöfartssäkerhetsföreskrifter, angående vilka förslag kommer att framläggas för riksdagen, och i synnerhet av de detaljbestämmelser, som till desammas fullständigande äro avsedda att utfärdas, kräver en helt annan och vidlyftigare administrativ apparat än som under nuvarande förhållanden finnes att tillgå. Särskilt gäller detta i fråga om den preventiva kontrollen, vars ändamålsenliga anordnande ju utgör ett synnerligen viktigt komplement till varje modern sjölagstiftning.

Under ärendets hittillsvarande behandling har, i fråga om den preventiva kontrollens allmänna organisation, enighet i allmänhet varit rådande därom, att de nuvarande lokala institutionerna för besiktning, främst av passagerarångfartyg, ej böra i sitt nuvarande skick bibehållas. Angående de anmärkningar, som kunna riktas särskilt mot de på grund av 1864 års förordning om passagerarångfartyg inrättade besiktningsnämnderna, tillåter jag mig återopa vad i sådant hänseende av dåvarande chefen för finansdepartementet yttrats till statsrådsprotokollet den 30 sistlidne januari (kungl. proposition nr 121 sid. 19). Likaså har allmänt erkänts, att för tillsynens verk samma bedrivande fordras ej blott en kår av väl kvalificerade, i tillräckligt antal över landet fördelade lokala inspektörer, utan även en över de lokala kontrollorganen stående och hela tillsynsverksamheten sammanhållande central kontrollmyndighet. Ej heller hava



invändningar blivit riktade mot den av sjöfartssäkerhetskommittén föreslagna anordningen att åtminstone vissa tillsynsförrättningar skulle med laga verkan kunna företagas i utlandet antingen av Sveriges konsulära representanter eller av sakkunniga, förordnade av vederbörande svenska myndighet.

Innan jag emellertid närmare ingår på frågan om de olika tillsynsmyndigheternas organisation och avlöningsförhållanden, måste jag något uppehålla mig vid kontrollväsendets ekonomiska sida över huvud taget.

Kostnaden för  
tillsynen.

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

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

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

Vidare skulle enligt 6 § av kommitténs förslag till lag om tillsyn å fartyg ersättning till av den centrala tillsynsmyndigheten tillkallad sakkunnig bekostas av den, som begärt inspektion eller besiktning, ifall det varit på dennes anhållan som den sakkunnige tillkallats.

Vad sjöfartssäkerhetskommittén föreslagit i detta ämne kan jag endast i vissa delar biträda. Så torde avgiften för certifikat i allmänhet böra utgå ej i form av lösen utan såsom stämpel till statsverket. Vidare bör beträffande kostnaden för sådan sakkunnig vid tillsynsförrättning, vilken tillkallats av vederbörande tillsynsmyndighet, den omständigheten att tillkallandet ägt rum på enskild parts begäran principiellt icke verka därhän, att kostnaden skall drabba samma part. Kostnaden för av tillsynsmyndighet tillkallad sakkunnig inom landet synes böra över huvud komma att stanna å statsverket.

Det nu utarbetade förslaget till lag om tillsyn å fartyg avser emellertid även att i andra, ganska viktiga fall befria statsverket från kostnaden för tillsynens utövande. Enligt lagförslagets 13 § skola nämligen utan kostnad för statsverket vidtagas vissa åtgärder, avseende att möjliggöra ett rationellt utförande av sjövärdighetsbesiktning, sålunda främst den torrsättning eller kölhalning, som i allmänhet är en oeffter-

givlig förutsättning för nämnda besiktningens verkställande. Vidare skulle enligt förslaget 10 §, sådan den formulerats till följd av erinran från lagrådets sida, Konungen äga förordna, att statsverket skall vara befriat från ersättning till sakkunnig, som enligt 2 § av tillsynsmyndighet anlitas i fråga om förrättning utom riket. Innebörden av sistnämnda undantag från huvudregeln om kostnadens fördelning torde böra något klargöras genom en kortfattad redogörelse för den tänkta anordningen av tillsynen å svenska fartyg i utlandet.

Tillsyn å  
svenska far-  
tyg i utlandet.  
Sjöfartssäker-  
hetskommittén

Sjöfartssäkerhetskommittén anför i fråga om inspektioners och besiktningars verkställande i utlandet följande (kommittén förstår med »besiktning» samma slags förrättning, som i det nu omarbetade lagförslaget om tillsyn å fartyg kallas sjövärdighetsbesiktning, samt benämner den föreslagna centrala tillsynsmyndigheten »fartygsinspektionen»):

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

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

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

ordna om ytterligare besiktning å fartyget. Härtill gives särskild anledning, därest fartyget icke vid den tidigare besiktningen blivit vederbörligen torrsatt eller kölhalat.

Efter verkställd inspektion eller »besiktning» skulle det enligt kommitténs system åligga vederbörande förrättningsmän dels att avgiva rapport till den centrala tillsynsmyndigheten för dess anteckning om förrättningen och vad därvid förekommit, dels att lämna underrättelse till redaren eller befälhavaren om anmärkta brister för deras avhjälpan samt vid förnyat besök konstatera fartygets tillstånd efter mottaget meddelande, att befunda brister avhulpits. Eventuellt åtal för fel eller försummelse i fråga om iakttagandet av gällande föreskrifter skulle väckas av den centrala myndigheten. Denna skulle ock, därest »besiktning» företagits av dess delegerade, i mån av behov utfärda förbud mot nyttjande av fartyg eller dess inrättningar eller redskap, varefter det skulle tillkomma konsul att bringa förbudet till verkställighet. Därest åter av konsul tillkallade sakkunniga förrättat »besiktningen», syntes väl konsuln kunna hindra ett sjövärdigt fartyg att avgå, där han förfogade över dess skeppshandlingar, men skulle det eljest ankomma på den centrala myndigheten att efter erhållen del av det över förrättningen förda protokollet utfärda förbud och draga försorg om dess verkställande.

I fråga om inspektion ansåg kommittén det ej böra tillkomma konsul att utfärda förbud mot nyttjande av fartyg, utan allenast att till centralmyndigheten för beivran anmäla anmärkt förhållande. Däremot ansågs konsul böra erhålla befogenhet att utfärda förbud mot nyttjande av fartygs inrättningar och redskap.

Vad angår passagerarfartygsbesiktning, har sjöfartssäkerhetskommittén förutsatt, att sådan alltid kommer att verkställas i hemlandet. Kommittén föreslår nämligen, att om svenskt fartyg är utom riket vid den tid, då dess passagerarfartygscertifikat skulle upphöra att gälla, certifikatets giltighet må anses utsträckt, till dess fartyget återkommit till svensk hamn.

Mot vad sjöfartssäkerhetskommittén sålunda föreslagit ifråga om förrättningar utomlands har kommerskollegium, fränsett några huvudsakligen formella ändringar beträffande »besiktning», ej framställt någon erinran.

*Kommers-  
kollegium.*

Även jag kan i det stora hela ansluta mig till de principer för tillsynens ordnande i utlandet, vilka av sjöfartssäkerhetskommittén utstakats. Konsulernas sakkunskap på det fartygstekniska och nautiska

*Departements-  
chefen.*

området är givetvis i allmänhet ej tillräcklig för att åt dem skulle kunna överlämnas ansvaret för den ingående och viktiga undersökning, som sjövärdighetsbesiktning innebär. Att enbart av denna anledning beröva vårt lands sjöfartsidkare möjligheten att låta sina fartyg undergå sjövärdighetsbesiktning i utlandet synes dock ej böra ifrågasättas. Särskilt i fråga om de fartyg, som gå i fart uteslutande eller huvudsakligen mellan utländska hamnar, framträder behovet att hålla angivna möjlighet öppen, och vad angår de i utlandet för svensk räkning nybyggda eller eljest förvärvade fartygen, vilka enligt 19 § av förslaget till lag om tillsyn å fartyg ej skulle kunna registreras såsom svenska eller ens förses med svensk nationalitetshandling förrän de undergått sjövärdighetsbesiktning till styrkande av det sjövärdiga skicket, gör sig ju beträffande dessa ett sådant behov ännu starkare gällande. Vid angivna förhållanden synes i enlighet med kommitténs förslag för sjövärdighetsbesiktningarnas utförande böra anlitas av svensk myndighet tillkallade sakkunniga. Att, såsom kommittén synes hava förordat, låta dessa personers uppdrag bero på förordnande för varje särskilt tillfälle av den centrala tillsynsmyndigheten resp. konsul, torde dock vålla alltför mycken omgång. Lämpligare torde vara, att i allmänhet vissa i utlandet bosatta experter av centralmyndigheten anmodas att för viss tid eller tills vidare i förekommande fall verkställa förrättning, varom här är fråga. Tillkallandet av vederbörande sakkunniga i varje särskilt fall skulle emellertid bero av konsuln, sedan befälhavaren eller redaren hos denne anmält fartyget till sjövärdighetsbesiktning eller ock den centrala tillsynsmyndigheten förordnat om sådan besiktningshållande; och skulle besiktningen därefter verkställas under konsulns inseende. Vad nu sagts utesluter naturligen ej, att centralmyndigheten, där så finnes lämpligt, kan förordna besiktningsförrättare för särskilt fall. Sakkunnigförordnande av antytt slag bör ock kunna lämnas åt lokal fartygsinspektör i hemlandet. Den hållna besiktningen, vid vilken ju, enligt reglerna i den förslagna tillsynslagens 13 §, fartyget skall vara torrsatt eller kölhalat, bör i alla händelser, såsom utförd av centralmyndighetens ombud, äga samma kraft som en inom hemlandet verkställd.

Att bekläda nämnda sakkunniga med befogenhet att utfärda förbud mot nyttjande av fartyg eller dess tillbehör anser jag däremot, i likhet med kommittén, icke böra ifrågasättas, utan torde rätten till ett sådant ingrepp i svenska sjöfartsförhållanden böra förbehållas svensk myndighet såsom sådan. Saken torde bäst ordnas så, att vederbörande sakkunnig, därest förbudet avser inrättning eller redskap, vänder sig

till konsuln, vilken, på sätt nedan sägs, skulle erhålla befogenhet att utfärda sådant förbud, men i annat fall, direkt eller genom konsuln, snarast möjligt underrättar den centrala tillsynsmyndigheten om det anmärkta förhållandet, varefter denna prövar frågan om förbuds utfärdande. Har nu förbud mot nyttjande av fartyg i vederbörlig ordning meddelats, skulle konsuln, enligt tillsynslagens 24 §, äga avfordra befälhavaren för fartyget gällande nationalitetshandling.

Mot konsulns befogenhet att i förekommande fall och, där så erfordras, med biträde av sakkunnig verkställa inspektion synes intet vara att erinra, liksom ej heller mot rätt för honom att förbjuda nyttjande av fartygs inrättningar eller redskap. Dock bör han, såvitt möjligt, före förbudets meddelande rådföra sig med den centrala tillsynsmyndigheten.

I fråga om passagerarfartygsbesiktning har jag ingen anledning att avvika från kommitténs av kommerskollegium biträdda ståndpunkt.

Då således statskontrollen å svenska fartyg utomlands huvudsakligen kommer att utövas ej av statens tjänstemän utan av särskilda sakkunniga, är det av vikt att avgöra, i vad mån den i förutnämnda lagförslags 10 § Konungen medgivna rätten att befria statsverket från tillsynskostnaderna bör tagas i anspråk. Jag vill emellertid redan här förutskicka den anmärkningen, att frågan ej torde vara av särdeles stor ekonomisk betydelse, då de fartyg, varom här är fråga, väl i regel torde äga klass i något av de allmänt erkända klassificeringssällskapen och alltså, i anslutning till vad jag senare får tillfälle att andraga, torde i väsentligaste delar böra undantagas från sjövärdighetsbesiktning.

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

Att en sjövärdighetsbesiktning bör äga sin fulla rättskraft, även

om densamma verkställes i utlandet, har jag i det föregående sökt framhålla. Däremot synes vad jag nyss anfört böra medföra, att den Kungl. Maj:t förbehållna befogenheten att låta kostnaden till sakkunniga för sjövärdighetsbesiktning utomlands stanna på vederbörande redare i sin fulla utsträckning tages i anspråk. Då nämligen de föreslagna stadgandena om viss tillsyns utövande i utlandet tillkommit för att bereda de svenska redarna lättnad, synes det icke vara för mycket begärt, om å andra sidan dessa redare själva få vidkännas ersättningen till förrättningsmännen för i utlandet verkställd sjövärdighetsbesiktning, helst som denna kostnad icke lär spela någon avsevärd roll i jämförelse med den vinst i tid och penningar, som den i utlandet verkställda förrättningen kan bereda.

Tager man fasta härpå, torde man icke behöva ingå på en undersökning rörande storleken av de belopp, vartill kostnaden för de utom riket utförda besiktningsförrättningarna skulle komma att belöpa sig. En sådan undersökning torde för övrigt komma att stöta på avsevärda vanskligheter redan på grund av svårigheten att på förhand bestämma en taxa, efter vilken besiktningsmännen i utlandet skulle äga att göra sina debiteringar. Då icke något fast, efter längre tid beräknat arvode lär kunna för dessa bestämmas, synes nämligen ersättningen böra utgå efter arten och graden av det presterade arbetet, men även bliva beroende på den å vederbörande ort gängse praxis vid debiteringar av förevarande art.

Vad åter beträffar sådan förrättning utomlands, som är att anse såsom inspektion, och vilken, enligt vad ovan anförts, skall verkställas av svensk konsul, som väl då skulle äga befogenhet att såsom biträde tillkalla sakkunnig, föreligger enligt min tanke icke samma anledning att befria statsverket från utgiften härför. Den ersättning, som konsul kunde få att för verkställd inspektion uppbära från det allmänna, torde böra bestämmas genom av Kungl. Maj:t utfärdad författning i överensstämmelse med grunderna i gällande expeditionstaxa för beskickningarna och konsulatet samt böra i likhet med ersättningen till sakkunniga, som vid inspektion biträtt konsulerna, förskjutas och i vederbörlig ordning anmälas till ersättande. Under förutsättning att bestämmelser utfärdas, avseende att inskränka konsuls inspektion till de fall då verklig anledning därtill föreligger, torde nu berörda utgifter ej komma att stiga till några mera betydande belopp.

Anordnandet av statskontroll å svenska fartyg i utlandet skulle sålunda äga ringa om ens något inflytande på frågan om tillsynsmyndigheternas organisation och om de anslag, som krävas för kontrollens

genomförande. Jag kan alltså i det följande bortse från senast berörda förhållanden.

Ej heller torde jag här behöva ingå på spørsmålet om de svenska kontrollmyndigheternas ställning till de svenska hamnar besökande främmande fartygen, enär jag, i anslutning till kommerskollegii ståndpunkt härutinnan, anser detta vara en fråga, som närmast bliver beroende på, vilka överenskommelser kunna träffas med främmande makter om ömse- sidigt erkännande av den utav vederbörande lands kontrollmyndigheter utövade tillsynen över fartygens säkerhet. Jag vill emellertid begagna tillfället att yttra några ord om kontrollen å de utvandrarfartyg, som gå i fart på svensk hamn och vilka, såsom förut anmärkts, för närvarande samtliga äro av utländsk nationalitet. Visserligen kan just i fråga om dessa fartyg en lindring i tillsynen inom den närmare framtiden tänkas inträda, i det att den nyligen hållna sjöfartssäkerhetskonferensen i London, som sysslut i synnerhet med i oceanfart gående fartyg, förordat en bestämmelse i sådan riktning, att certifikat, utfärdat av hemlandets myndighet, skulle befria resp. fartyg från tillsyn i främmande land med undantag dock för fall av uppenbar fara för de ombordvarande samt i viss mån beträffande sanitära förhållanden. Då emellertid konferensens beslut ännu ej vunnit ratifikation för vårt lands vidkommande, torde några även för blivande svenska utvandrarfartyg gällande erinringar här ej vara ur vägen.

I den utarbetade propositionen angående lag om tillsyn å fartyg finnes ej uttalat, huruvida den i kungl. förordningen av den 4 juni 1884 stadgade särskilda tillsynen å utvandrarfartyg borde bibehållas eller ej. Enligt min mening bör, på sätt även sjöfartssäkerhetskommittén förutsatt, denna kontroll fortfarande utövas vid sidan av den allmänna, ehuruval de materiella föreskrifterna angående ifrågavarande fartygs beskaffenhet böra undergå viss jämkning för vinnande av överensstämmelse med de för fartyg i oceanfart i allmänhet ifrågasatta. Däremot torde, i enlighet med de grunder för statskontrollens ordnande, som ansetts böra över hela linjen komma i tillämpning, givetvis de för tillsyn å utvandrarfartyg stadgade besiktningsnämnderna försvinna och ifrågavarande besiktningar anförtros åt de lokala statsorgan, som inrättas för den allmänna fartygskontrollens utövande. Kostnaden för dessa besiktningar har hittills vilat å redaren, och torde det, åtminstone så länge något svenskt fartyg av ifrågavarande slag ej finnes, ej föreligga något skäl att härutinnan göra ändring. Besiktningsavgifterna skulle sålunda,

**Kontrollen  
å främmande  
fartyg i  
Sverige.**

i allt fall för den närmaste framtiden, komma att ingå till statsverket, exempelvis i form av stämpelavgift för expeditionen i ärendet.

Då förevarande förrättningar i stor utsträckning lära kunna företagas i samband med inspektion resp. passagerarfartygsbesiktning, kunna desamma ej väntas innebära någon avsevärd arbetsökning för statens tillsynsmyndigheter. I allmänhet lär, även frånsatt de ytterligare lättnader i kontrollen, som i fråga om såväl utvandrarfartyg som andra fartyg av främmande nationalitet på den internationella överenskommelsens väg kunna åvägbringas, tillsynen från svensk sida å sådana fartyg för den närmaste tiden ej bliva så ingående, att den kan anses nämnvärt inverka på frågan om kostnaderna för statskontrollen i dess helhet.

Tillsyn å  
svenska far-  
tyg i hem-  
landet.

Jag kan alltså i det följande begränsa mig till frågan om den statskontroll, som bliver erforderlig å svenska fartyg i hemlandet.

Ett bedömande av frågan om den närmare organisatoriska utformningen av de olika för denna kontroll erforderliga tillsynsorganen förutsätter givetvis en undersökning rörande storleken av den arbetsbörda, som kan komma att påvåla dessa myndigheter. Jag kommer därvid främst att uppehålla mig vid de förrättningar, som, vad de lokala tillsynsmyndigheterna angår, komma att taga ojämförligt största delen av deras arbetskraft i anspråk, nämligen sjövärdighetsbesiktningarna.

För den för ändamålet erforderliga beräkningen har gjorts en uppdelning av den svenska handelsflottan i fartyg med en bruttodräktighet av 100 ton och därutöver och fartyg med en bruttodräktighet understigande 100 ton — den beträffande lastfartyg föreslagna allmänna gränsen för plikten att undergå sjövärdighetsbesiktning. Ång- och motorfartygen hava dessutom inom vardera huvudgruppen uppdelats i lastfartyg, passagerarfartyg och bogserbåtar, därvid hänsyn tagits till den i 20 § av förslaget till lag om tillsyn å fartyg intagna bestämmelsen att, om maskindrivet fartyg nyttjas uteslutande eller huvudsakligen till att mot ersättning beförda passagerare eller om eljest å fartyg, som framdrives annorledes än medelst rodd, skola på en gång medföras flera än tolv passagerare, fartyget skall vara försett med passagerarfartygscertifikat och alltså jämlikt 11 § i samma lag vara att anse som passagerarfartyg.

Denna uppdelning av den svenska handelsflottans fartyg har dock endast blivit så pass fullständigt genomförd, som det varit möjligt utan att igångsätta någon vidlyftigare undersökningsapparat, något som knappast lär krävas för nu ifrågavarande syfte. Största möjligheten att vinna ett tillförlitligt resultat föreligger beträffande de fartyg, som i egenskap av registrerade blivit upptagna i den av kommerskollegium



utgivna »Sveriges skeppslista», vid vilka fartyg jag till en början vill uppehålla mig. Jag följer därvid den senast, i medio av år 1913, utkomna upplagan av nämnda publikation. Visserligen hava efter tiden för denna upplagas utgivande dels nya fartyg tillkommit, dels åtskilliga fartyg blivit avförda, men varken antalet eller storleken av dessa fartyg är av beskaffenhet att i avsevärd mån inverka på resultatens inbördes förhållanden. Uppdelningen av de i skeppslistan intagna fartygen, vid vilken pråmfartygen, 121 till antalet, tills vidare ej medtagits, har givit följande resultat:

*Ång- och motorfartyg om 100 tons bruttodräktighet och däröver:*

Lastfartyg.....	758 st.
Passagerarfartyg .....	237 »
Bogserfartyg (även bärgnings- och isbrytarfartyg) .....	54 »

*Ång- och motorfartyg av mindre bruttodräktighet än 100 ton:*

Lastfartyg.....	148 st.
Passagerarfartyg .....	120 »
Bogserfartyg (även bärgnings- och isbrytarfartyg) .....	88 »
<i>Segelfartyg om 100 tons bruttodräktighet och däröver .....</i>	<i>452 »</i>
<i>Segelfartyg av mindre bruttodräktighet än 100 ton .....</i>	<i>1,047 »</i>

Vid förevarande beräkningar har man trots sig kunna antaga som regel att, med undantag för maskindrivna lastfartyg, sjövärdighetsbesiktningarna ske i Sverige, på samma gång man utgått från att första sjövärdighetsbesiktningen av de från utlandet till svenska handelsflottan förvärvade fartyg äger rum utom Sverige.

Enligt 16 § i det återopade förslaget till lag om tillsyn å fartyg skall periodisk sjövärdighetsbesiktning företagas av passagerarfartyg i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel varje år, och av annat passagerarfartyg vart annat år,

samt av annat fartyg än passagerarfartyg, om det är maskindrivet eller segelfartyg av järn, vart fjärde år och eljest vart sjätte år, med iakttagande härvid tillika att segelfartyg i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel skall beträffande botten utvändigt, ävensom maskindrivet fartyg i avseende å botten utvändigt, propeller-axel, bottenkranar och dylikt undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning vid utgången av halva den stadgade mellantiden.

De svenska passagerarfartygen i vidsträcktare fart, vilka skulle besiktigas varje år, torde icke uppgå till flera än ett tiotal, för vilka alltså skulle krävas årligen tillhoppa 10 sjövärdighetsbesiktningar.

Antalet övriga i skeppslistan intagna passagerarfartyg skulle då utgöra 347, men härtill bör läggas kanske hela antalet bogserfartyg, eller 142, då snart sagt alla dessa under sommartiden en eller flera gånger användas för lustresor. Hela antalet blir då 489, och enär desamma skola undergå sjövärdighetsbesiktning vart annat år, blir antalet årliga besiktningförrättningar, om ock stundom av mindre omfattande art, 245.

Beträffande dem av de maskindrivna lastfartygen, om vilka här är fråga, nämligen dem om 100 tons bruttodräktighet och därutöver, är det naturligen snart sagt omöjligt att beräkna huru många av desamma komma att begagna sig av en medgiven rätt att få besiktningen utförd utomlands. Här må dock skäligen kunna antagas, att dessa utomlands företagna besiktningar icke ifrågakomma för mer än en tredjedel av hela antalet. Antalet i skeppslistan förekommande lastfartyg, underkastade sjövärdighetsbesiktning i hemlandet, skulle då bli 506 och de för desamma ifrågakommande sjövärdighetsbesiktningarna av mer eller mindre omfattande art uppgå till i genomsnitt 253 om året.

Beträffande de i skeppslistan upptagna segelfartygen har man vid ifrågavarande beräkningar funnit sig kunna utgå från att intet av dem må hänföras till passagerarfartyg.

Av de segelfartyg, om vilka således här är fråga, nämligen dem om 100 tons bruttodräktighet och däröver, kan väl hälften eller 226 antagas gå i den nyss angivna vidsträcktare farten — säkerligen är dock denna siffra väl låg — vadan, då dessa skola undergå sjövärdighetsbesiktning av en eller annan art vart tredje år (de svenska segelfartygen av järn äro så fåtaliga, att de här utelämnas), antalet årliga sjövärdighetsbesiktningar för dessa fartyg bliver allenast 75.

Då övriga segelfartyg om 100 tons bruttodräktighet och däröver skulle undergå sjövärdighetsbesiktning vart sjätte år, bliver för dem antalet årliga besiktningar av denna art 38.

Vad pråmfartygen angår, äro desamma, såsom ej registreringspliktiga, i allmänhet ej upptagna i skeppslistan. De fartyg av detta slag, vilka komme att bli underkastade sjövärdighetsbesiktning, äro dels sådana, som äga en bruttodräktighet av 100 ton eller däröver, dels sådana mindre pråmfartyg, som kunna komma att användas som passagerarfartyg. De förstnämndas antal torde kunna uppskattas till omkring 200, de sistnämndas till omkring 100. Det är nämligen ingen ovanlighet, att pråmar under sommarmånaderna tagas i anspråk för lustresor, varvid desamma, på grund av passagerarantalet, i allmänhet böra vara försedda med passagerarfartygscertifikat. För pråmfartygen skulle således

antalet årliga sjövärdighetsbesiktningar kunna beräknas till för den förra gruppen 33 och för den senare 50, allt i runda tal.

Men även fartyg, som på grund av sin ringa storlek äro befriade från registreringskyldighet och således i allmänhet ej förekomma i skeppslistan, måste, därest de användas under sådana förhållanden, att reglerna för passagerarfartyg äro å dem tillämpliga, underkastas sjövärdighetsbesiktning vart annat år. Antalet av sådana fartyg låter sig långt ifrån med visshet fastställas. Visserligen finnes i kommerskollegii berättelserna angående sjöfarten för år 1910 — de senare publicerade berättelserna innehålla inga uppgifter härom — angivet antalet icke registrerade svenska fartyg under 20 ton till 1,536. Å ena sidan måste man nog antaga, att långt ifrån alla dessa fartyg falla inom räckvidden av det föreslagna passagerarfartygsbegreppet, men å andra sidan har man anledning antaga, att många av de fartyg, som här komma i betraktande, icke blivit i nyssnämnda statistik medtagna. Om man anslår antalet fartyg, varom här är fråga, till 800, torde man i varje fall icke hava kommit till eu för hög siffra. Årliga antalet sjövärdighetsbesiktningar å dessa fartyg skulle då bliva 400.

Härtill kommer vidare antalet av de sjövärdighetsbesiktningar, som skola under arbetets gång företagas å nybyggnader av fartyg. Under år 1912 hava i svenska fartygsregistret införts 13 i Sverige under samma år nybyggda fartyg med en bruttodräktighet om 100 ton eller däröver. Härvidlag må emellertid antagas såsom årligt medeltal en något större siffra, eller 15.

Sammanlagda antalet sjövärdighetsbesiktningar av mer eller mindre omfattande art bliver sålunda 1,119 om året, en ganska aktningvärd siffra, vilken dock bör ytterligare ökas med antalet av de extra besiktningar, som kunna komma att betingas av stadgandena i omförmälda lagförslags 15, 17 och 18 §§. Beräknas detta antal till endast 31 per år, skulle hela antalet *sjövärdighetsbesiktningar* under ett år i alla fall bliva 1,150.

Då sjövärdighetsbesiktningarna i och för sig utgöra de mest tidskrävande av de tillsynsförrättningar, som komma att åligga de nya lokala kontrollorganen, skulle givetvis ett så stort antal årliga sjövärdighetsbesiktningar, som den verkställda utredningen givit vid handen, komma att representera en högst betydande arbetsbörda för nämnda kontrollorgan. Den föreslagna lagen om tillsyn å fartyg lämnar emellertid en möjlighet öppen att avsevärt begränsa antalet dylika förrättningar. Med stöd av lagförslagets 8 § skulle nämligen Konungen äga förordna,

att för fartyg, som innehar klass i viss klassificeringsanstalt, och således undergått klassens sjövärdighetsbesiktning, denna och däröver utfärdat certifikat må godkännas såsom om de härrörde från svensk myndighet. Skälen för denna bestämmelses upptagande i lagförslaget ävensom innebörden av densamma framgå av dåvarande chefens för finansdepartementet anförande till statsrådsprotokollet den 30 januari 1914 samt av lagrådets yttrande i ämnet. Det förefaller mig, som om den Kungl. Maj:t genom det föreslagna stadgandet medgivna befogenheten utan risk kunde i ganska stor utsträckning tagas i anspråk. Icke blott för tillsynsmyndigheternas arbete, utan även för redarna skulle därigenom stora fördelar stå att vinna. Jag har alltså för avsikt att föreslå bestämmelser i syfte att de svenska fartyg, som innehava klass i vissa klassificeringsanstalter, befrias från sjövärdighetsbesiktning i den omfattning, vari de såsom klassade äro underkastade kontroll. Till en början torde detta medgivande böra gälla följande allmänt erkända och för svenska fartyg i främsta rummet anlitade klassificeringsinstitutioner, nämligen Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, British Corporation och Det Norske Veritas.

På sätt i detta ämne till statsrådsprotokollet framhållits, skulle ett fartygs egenskap av klassat ej ens vid tillämpning av ifrågavarande medgivande innebära befrielse från alla i en sjövärdighetsbesiktning ingående moment, men torde den tillsyn av exempelvis bostäder och inredning, som ej täckes av klassbesiktningen, kunna utövas i samband med inspektion. I alla händelser torde vid beräkning av antalet sjövärdighetsbesiktningar de i ovannämnda institutioner klassade fartygen kunna helt och hållet fränses.

I Sveriges skeppslista är anmärkt, vilka svenska fartyg innehava klass i någon av de olika klassificeringsinstitutionerna, med angivande härvid av vederbörande anstalts namn. Ifrågavarande uppgifter härstamma dock icke från respektive klassificeringsinstitutioner utan från vederbörande fartygs redare, vilka särskilt i fråga om segelfartyg ej alltid torde hava sig så noga bekant, om klassen fortfarande består eller ej. Några fullt exakta uppgifter i detta avseende torde därför icke kunna erhållas, helst respektive klassificeringsinstitutioner icke lära hava någon särskild förteckning över i deras register införda svenska fartyg och ej heller torde kunna, åtminstone för närvarande, hava någon skyldighet att lämna uppgift härom. De fel, som en bearbetning enbart av skeppslistans uppgifter möjligen kunde medföra, torde emellertid vara så pass fåtaliga, att de icke nämnvärt inverka på nu ifrågavarande

undersökning. Det må därför, trots ovannämnda bristfälliga källor, vid denna undersökning antagas, att samtliga de enligt skeppslistan i ovannämnda fem klassificeringssällskap intagna fartygen skulle komma att av Kungl. Maj:t i huvudsak befrias från sjövärdighetsbesiktning.

Vid ett genomgående av skeppslistan finner man, att av ång- och motorfartygen sammanlagt 589, därav 30 passagerarfartyg, innehåva klass i någon av de ifrågakommande klassificeringsanstalterna. För segelfartygen utgör motsvarande antal 205.

Vill man då tillse, vilken roll ifrågakommande klassade fartyg spela inom de olika grupper, i vilka de sjövärdighetsbesiktning underkastade fartygen ovan uppdelats, torde bland de 30 klassade passagerarfartygen återfinnas samtliga de i det föregående till ett antal av 10 uppskattade passagerarfartygen i fart bortom linjerna Skagen—Lindesnäs och Esbjerg—Texel. Då dessa skulle undergå sjövärdighetsbesiktning årligen, men övriga passagerarfartyg endast vartannat år, kommer med hänsyn till de klassade passagerarfartygen sjövärdighetsbesiktningarnas antal att minskas med 20 om året.

Till de inom ifrågakommande anstalter klassade lastfartygen torde vidare böra räknas samtliga de 252 maskindrivna lastfartyg, som enligt min förut verkställda sannolikhetsberäkning kunna väntas begagna sig av medgivandet att undergå sjövärdighetsbesiktning i utlandet. Dessa fartyg skulle alltså ej spela någon roll vid uppskattandet av den här ifrågasatta lindringen i hemlandsmyndigheternas arbetsböda.

Alltså återstå 307 maskindrivna lastfartyg, vilka tänkas undergå sjövärdighetsbesiktning i hemlandet, men som på grund av innehavd klass skulle befrias därifrån. Då enligt den föreslagna lagen sjövärdighetsbesiktning av större eller mindre omfattning skulle beträffande dessa fartyg ifrågakomma vartannat år, representera desamma 153 sådana besiktningar.

Då de uti ifrågakommande sällskap klassade segelfartygen över 100 ton väl i regel gå i Nordsjö- eller vidsträcktare fart, betyda desamma en minskning i antalet årliga sjövärdighetsbesiktningar av 68 stycken.

Hela den av ifrågakommande medgivande föranledda minskningen i sjövärdighetsbesiktningarnas antal skulle alltså uppgå till 241 sådana förrättningar, varigenom den ovan angivna siffran 1,150 skulle kunna nedbringas till 909 eller i runt tal 900.

Vad därefter angår det andra slaget av besiktning eller passagerarfartygsbesiktningen, framgår av det förut anförda, att antalet fartyg, som enligt lagförslaget bestämmelser skulle vara försedda med passa-

gerarfartygscertifikat, kan uppskattas till 1,399, därvid dock de i fartygsregistret ej upptagna fartygens antal endast kunnat ytterst approximativt beräknas. Av dessa fartyg skulle endast ett tiotal i längre fart gående behöva årlig förnyelse av passagerarfartygscertifikatet, under det att för återstoden detta certifikat skulle äga tvåårig giltighet. Årliga antalet passagerarfartygsbesiktningar skulle alltså bliva i medeltal 705 eller i runt tal 700. Om än detta slag av besiktning innefattar undersökning om de stundom rätt vidlyftiga betingelserna för fartygs förseende med passagerarfartygscertifikat äro uppfyllda, torde dock kunna förväntas, att passagerarfartygsbesiktningarna komma att taga vederbörande förrättningsmans tid i anspråk i betydligt mindre grad än sjövärdighetsbesiktningarna.

Rörande den tredje huvudgrenen av kontrollverksamheten, nämligen inspektionen, finnes ingen bestämmelse om huru ofta sådan skall företagas. Inspektion bör för varje fartyg äga rum så ofta det finnes påkallat eller lämpligt, utan onödig rubbning i fartygs trafikförhållanden. Dock torde man ej kunna antaga, att i genomsnitt inspektion företages för varje fartyg oftare än vartannat år. Varje svenskt fartyg, å vilket någon finnes för betalning anställd eller såsom passagerare färdas, skulle vara underkastad inspektion.

Antalet fartyg, som skulle underkastas inspektion, utgöres alltså icke blott av alla i registret över svenska fartyg införda, till ett antal av 2,904 — pråmfartygen därvid frånräknade — utan även av de många icke registreringspliktiga och ej ändock i registret införda fartygen. Dessa sistnämndas antal kan, med stöd av de nyss anförda statistiska uppgifter för år 1910, beräknas till i runt tal 1,600. Härtill komma de pråmfartyg, som över huvud äro underkastade statskontroll och vilkas antal torde kunna sättas till i runt tal 500. Hela antalet av inspektion underkastade fartyg bliver då 5,004 eller i runt tal 5,000. Beräknar man, att varje fartyg, bortsett från de inspektionsförrättningar som lära komma att företagas i samband med sjövärdighets- och passagerarfartygsbesiktningar, undergår inspektion i genomsnitt vartannat år, skulle antalet fristående inspektionsförrättningar årligen kunna uppskattas till 2,500.

Förutom tillsynens tre angivna huvudarter märkas de särskilda förrättningar för undersökning av fartygs maskiner, inrättningar och utrustning, varom Konungen enligt sista stycket av lagförslagets 3 § skulle äga att förordna. Jag har emellertid ej för avsikt att för närvarande föreslå utfärdandet av bestämmelser om dylika förrättningar

utöver den undersökning av maskiner, inrättningar och utrustning, som skulle komma att äga rum i samband med angivna huvudsakliga tillsynsförrättningar. Någon hänsyn till nämnda speciella förrättningar synes därför här ej behöva tagas.

Med utgångspunkt från den svenska handelsflottans nuvarande storlek skulle alltså ungefärliga antalet av de förrättningar, som under loppet av ett år komma att åligga tillsynsmyndigheterna i fråga om svenska fartyg inom landet, kunna beräknas på följande sätt i avrundade tal: 900 sjövärdighetsbesiktningar, 700 passagerarfartygsbesiktningar och 2,500 fristående inspektioner eller sammanlagt 4,100 förrättningar. Vid bedömandet av tillsynsmyndigheternas arbetsbörda bör emellertid uppmärksammas, att av praktiska skäl sjövärdighets- och passagerarfartygsbesiktningar ofta nog lära komma att sammanfalla. Det är givet, att härav föranledes en viss begränsning särskilt i fråga om fartygsinspektörerna åliggande tjänsteresor.

Jag övergår nu till frågan om de nya statsorgan, som erfordras för utövande av den ifrågasatta statskontrollen å fartygs sjövärdighet m. m. Det synes mig därvid lämpligast att först uppehålla mig vid de lokala myndigheterna samt deras åligganden och befogenheter.

Organ för den preventiva fartygs-kontrollen. Lokala tillsynsmyndigheter.

Såsom allmän motivering för behovet av en regelbunden lokal fartygskontroll anför sjöfartssäkerhetskommittén följande:

Sjöfartssäkerhetskommittén.

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

Sin principiella ståndpunkt i fråga om de lokala tillsynsmyndigheternas allmänna organisation har kommittén angivit på följande sätt:

Med berörda utgångspunkt för sitt förslag, enligt vilket kontrollmyndighetens undersökning icke avser att lämna ett formligt tillstånd till fartygs användande i sjöfart, utan blott att tillse, huruvida några brister förefinnas, vare sig i allmänhet eller i vissa avseenden, har kommittén, vid övervägande av fråga om, huru den

lokala kontrollen lämpligen borde inrättas, funnit den vidlyftiga anordningen av besiktningsnämnder kunna undvaras och tillräckligen ersättas med en fullt lämplig och skicklig tjänsteman. Där, såsom i Frankrike, ett fartygs användande i sjöfart grundar sig på ett formligt tillstånd i det över fartygets besiktning upprättade certifikatet, är det helt naturligt, att prövningen härav icke överlämnas till en enda tjänsteman, utan till en nämnd, avsedd att inom sig representera de olika synpunkter, ur vilka frågan om fartygets nyttjande bör bedömas. Men så långt förrättningen endast är en inspektion, det vill säga avser att ur teknisk synpunkt utröna fartygets tillstånd med hänsyn till säkerheten i syfte att beivra därutinnan befunda brister, bör förrättningen kunna, utan förfång för berättigade intressen, utföras av en enda, med fartyg fullt förtrogen och opartisk person, på sätt inspektion i alla länder, där statskontroll å fartyg finnes inrättad, numera utföres och jämväl beträffande svenska passagerarångfartyg av inspektörerna för dessa bedrives. De anmärkningar, vilka framkommit gent emot tillräckligheten av de sistnämndas kontrollåtgärder, måste säkerligen hänföras till ofullständigheten i de föreskrifter de hava att iakttaga, det ringa antalet inspektörer och svårigheten för dessa att reglera sådant, som av andra personer, besiktningsmännen, vid passagerarfartygsbesiktning bestämts, men torde icke i något avseende vara att tillskriva det förhållande, att inspektion förrättats av en enda person. Då nu den av kommittén föreslagna kontrollen utgöres av inspektion i ovan angivna bemärkelse, har kontrollförfarandet ansetts kunna grundas på förrättning av en enda tjänsteman, så mycket hellre, som det vid anordnandet av den nuvarande passagerarfartygsbesiktningen visat sig, att det på flera platser möter svårighet att erhålla tillräckligt antal kompetenta besiktningsmän även för besiktning av allenast passagerarångfartygen, varförutom garanti för besiktningsmännens fullt opartiska ställning icke genom gällande bestämmelser lämnats. Berörda olägenheter vid en besiktningsinstitution, motsvarande den nuvarande vid passagerarångfartyg, torde icke kunna undvikas utan att staten eller redarna finge vidkännas kostnader, vilka icke skäligen kunna någondera åläggas. Tjänstemannens opartiskhet har kommittén velat trygga genom föreskrift, att han icke skulle tillåtas äga del i eller anställning å fartyg eller skeppsvarv. Hans oberoende bör jämväl i möjligaste mån främjas genom att avlöningen icke allt för knappt tilltages. Därest åter den ordinarie kontrolltjänstemannens fackkunskap i ett speciellt fall icke skulle vara tillräcklig för bedömande av visst förhållande, har förslaget velat bereda fartygsinspektionen möjlighet att giva honom biträde av en eller flera personer med erforderlig speciell sakkunskap.

De lokala tillsynsorganens huvudsakliga uppgift skulle enligt kommitténs förslag bestå i verkställande av inspektioner och »besiktningar» å fartyg ävensom i utövandet av särskild tillsyn å passagerarfartyg. I sistnämnda hänseende skulle det jämväl åligga de lokala inspektörerna att för fartyg i Östersjö- och inskränkta fart utfärda passagerarfartygs-certifikat. De åtgärder, som efter verkställd inspektion eller »besiktning» skulle åligga vederbörande inspektör, skulle enligt kommitténs förslag gå ut på följande:

att avgiva rapport till den föreslagna centrala tillsynsmyndigheten för dess anteckning om förrättningen och vad därvid förekommit;



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

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

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

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

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

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

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

De 22 fartygsinspektörer, som kommittén sålunda anser behövliga för tillsynens utövande, kunna emellertid icke alla väntas fylla samma anspråk på teknisk utbildning och kvalifikationer i övrigt. Till fartygsinspektörer torde böra utses personer, vilka äga tillräcklig erfarenhet och kunskap såväl i skeppsbyggeri som beträffande fartygs maskineri för att kunna med sakkunskap utföra förrättningar, som för kontrollens verksamma utövande i allmänhet äro erforderliga. Härvid bör det förhållande beaktas, att inom åtskilliga kustområden de fartyg, vilka kräva tillsyn, företrädesvis äro segelfartyg av trä, varför vid utseende av fartygsinspektörer för dylika områden huvudsakligt avseende läro böra fästas därpå, att de utsedda personerna äga erfarenhet och skicklighet i bedömandet av sådana fartyg.

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

*Kommerskollegium  
m. fl.*

Kommerskollegium har på denna punkt följande uttalande:

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

Enligt denna bilaga skulle i regel endast en inspektör finnas inom varje distrikt, men två i Sundsvall, tre i Stockholm och tre i Göteborg. Kommittén har emellertid icke närmare angivit, huru den tänkt sig arbetet fördelat mellan inspektörerna i dessa sist nämnda tre städer, om i mån av deras olika kvalifikationer — för skeppsbyggeriteknik, maskinteknik och sjömanskap —, eller om var och en skulle hava särskilt geografiskt bestämt underdistrikt, exempelvis för inspektörerna i Stockholm dess hamnområde, Mälarhamnar och Saltsjöhamnar, eller på annat

tänkbart sätt. Kollegium anser, att i de fall, då flera inspektörer stationeras å en och samma plats, åt en av dem bör givas ett visst förmanskap, så att han kan ordna och fördela arbetet.

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

Det synes därför kollegium lämpligast att kostnaderna för den lokala inspektionen beräknas tills vidare till den av kommittén angivna totalsumman, 134,000 kronor, att till avsedda ändamål fördelas av Kungl. Maj:t efter förslag av kollegium.

Kommitténs uttalande i fråga om kompetensvillkoren för fartygsinspektörerna har av kollegium biträtts. En annan uppfattning har emellertid kommit till synes i vissa av de yttranden, som uuder ärendets behandling avgivits från i saken intresserade korporationer. Så hava ångfartygsbefälhavarsällskapet, Sveriges fartygsbefälsförening och sjökaptenssocieteten i Stockholm uttalat, att i varje distrikt borde finnas två inspektörer, av vilka en borde hava avlagt sjökaptensexamen och fört handelsfartyg. Även Stockholms styrmansförening har gjort gällande behovet av sjöteknisk kompetens hos vissa av fartygsinspektörerna.

De erinringar, som sålunda blivit framställda från fartygsbefällets sida, synas mig ej sakna visst fog. Redan vid behandling i statsrådet av frågan om tillsynsväsendets legislativa sida har ett principiellt erkännande därav lämnats. I förutnämnda anförande till statsrådsprotokollet den 30 januari 1914 angav nämligen dåvarande chefen för finansdepartementet huvuddragen av de lokala tillsynsmyndigheternas organisation på följande sätt. Förutom fartygsinspektörer med högre ingenjörutbildning, vilka förnämligast skulle verkställa sjövärdighets- och passagerarfartygsbesiktningar, skulle anställas jämväl sådana inspektörer med praktisk erfarenhet inom det nautiska och fartygsmaskinella området, vilka skulle hava till åliggande 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 fortlöpande inspektion i synnerhet å fartygens underhåll,

*Departements-  
chefen.*

utrustning och lastning samt rörande de sociala förhållandena ombord. Vidare borde, särskilt i fråga om arbetsinrättningar för lastning och lossning ombord å fartyg, anordnas ett visst samarbete mellan fartygsinspektionens och yrkesinspektionens myndigheter, därvid för undvikande av dubbel inspektion i nyssnämnda avseende borde tillses, i vad mån fartygsinspektörerna kunde förordnas att utöva jämväl yrkesinspektionens tillsynsverksamhet. Tillsyn å bemanningen skulle åligga, förutom fartygsinspektörerna, jämväl ombudsmännen vid sjömanshusen. De sistnämnda skulle sålunda, inom av sjölag och utfärdade författningar angivna gränser, särskilt vid mönstringsförrättningarna utöva sin kontrollverksamhet rörande besättningens tillräcklighet och kvalifikationer. Med denna anordning komme den allmänna tillsynsmyndighetens åtgärder i fråga om bemanningen företrädesvis att bestå i ett enkelt konstaterande av att, där speciella föreskrifter gällde, dessa efterlevdes.

Till detta förslag, i fråga om vars motivering jag hänvisar till nämnda yttrande av min företrädare i ämbetet, kan jag i allmänhet helt ansluta mig. Endast på två punkter finner jag vissa modifikationer vara av nöden.

Jag anser den efter yrkesinspektionens förebild tänkta uppdelningen av fartygsinspektörstjänsterna på två grader synnerligen ändamålsenlig. Såsom lämplig benämning på innehavarna av de olika slagen befattningar vill jag föreslå förste, resp. andre fartygsinspektör. Likaså anser jag klart, att av andre fartygsinspektör i allmänhet bör fordras nautisk eller fartygsmaskinell sakkunskap. Det torde emellertid visa sig välbetänkt, att i en var av Sveriges tre största sjöfartsstäder, Stockholm, Göteborg och Malmö, placera jämväl en andre inspektör med ingenjörsutbildning. Genom en sådan anordning skulle det dels bliva bättre sörjt för förste inspektörsklassens rekrytering, dels beredas möjlighet till en uppdelning av de å nämnda orter särskilt talrika sjövärdighets- och passagerarfartygsbesiktningarna, vilka i nyssnämnda uttalande till statsrådsprotokollet förutsatts böra utföras av högre kvalificerade tekniker. För nämnda förrättingars utförande av andre fartygsinspektör torde emellertid för varje fall böra fordras särskilt uppdrag av vederbörande förste inspektör.

Med hänsyn till det stora antal, vartill nämnda besiktningsförrättningar enligt det förut sagda över huvud kunna väntas uppgå, torde det emellertid med fog kunna ifrågasättas, huruvida ens den antydda åtgärden kan anses medföra tillräcklig arbetslindring för förste fartygsinspektörerna. Jag har efter överbäggande av saken funnit mig böra här göra ännu ett avsteg från min företrädares uttalande samt i sådant hänseende förorda, att förste fartygsinspektör måtte kunna i mån av

bristande tid uppdraga även åt lägre kvalificerad andre inspektör att verkställa sjövärdighets- och passagerarfartygsbesiktningar. Härvid bör naturligen, särskilt i fråga om förstnämnda slags förrättningar, vederbörande andre inspektörs speciella kompetens komma i betraktande. Till förebyggande av att detta medgivande för förste inspektörerna i alltför hög grad toges i anspråk torde böra stadgas, att insändandet av rapport angående av andre inspektör verkställd förrättning, liksom den övriga skriftväxlingen mellan andre inspektörerna och den centrala myndigheten, skall ske genom vederbörande förste inspektör, som därvid skulle hava att å resp. rapport göra anteckning rörande de orsaker, som föranlett förrättningens överlåtande på underordnad tjänsteman.

Vad nu anförts om sjövärdighets- och passagerarfartygsbesiktningars verkställande i vissa fall genom andre fartygsinspektör synes även böra gälla i fråga om den särskilda tillsyn å utvandrarfartyg, som enligt det förut sagda skulle bibehållas vid sidan av den allmänna statskontrollen och vilken tillsyn förutsättes principiellt skola åligga förste fartygsinspektör. Den fortlöpande inspektionen skulle däremot av samtliga inspektörer kunna verkställas på eget initiativ.

Vad särskilt angår vederbörande fartygsinspektörs rätt att meddela förbud mot nyttjande av fartyg eller dess inrättningar eller redskap, kan jag även i detta avseende hänvisa till ovannämnda uttalande till statsrådsprotokollet av den 30 januari 1914. Där uppställdes i fråga om denna befogenhets fördelning på de olika inhemska tillsynsorganen följande huvudgrundsatsen:

att den centrala tillsynsmyndigheten i första rummet skulle äga rätt att utfärda förbud;

att samma rätt skulle tillkomma de lokala fartygsinspektörerna med högre ingenjörutbildning;

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

att förbud av lokal myndighet omedelbart borde underställas det centrala tillsynsorganet, som, ändå att klagan över förbudet ej fördes, skulle kunna upphäva detsamma.

Till vad sålunda av min företrädare anförts kan jag i princip lämna min fulla anslutning. Att helt beröva andre fartygsinspektörerna rätten att utfärda förbud kunde komma att i betänklig grad försvaga förbuds-institutets effektivitet. Just ur denna synpunkt synes det emellertid knappast möjligt att på ett uttömmande sätt angiva de fall, då andre fartygsinspektör skulle äga att tillgripa förbudsåtgärden. Där det ej är

fråga om ett diskretionärt bedömande från förrättningsmannens sida, utan endast om en enkel författningstillämpning, kan naturligen avgörandet utan risk överlämnas till andre inspektör. Likaså bör sådan tjänsteman lika väl som konsul äga att förbjuda nyttjande av fartygs inrättningar och redskap. I övrigt synes emellertid andre inspektörs befogenhet på förevarande område lämpligen böra angivas i den riktningen, att förbud kan av honom meddelas i de fall, då enligt inspektörens eget bedömande den fara, vars förefintlighet är ett villkor för förbuds meddelande, är så nära att förverkligas, att sakens hänskjutande till överordnad omöjligen kan medhinnas, till exempel då ett på grund av betydligare läcka, för stort passagerarantal eller illa stuvad däckslast uppenbart livsfarligt fartyg står i begrepp att lägga ut. Där åter i sådant fall möjlighet finnes att i tid meddela sig med överordnad myndighet, bör frågan om förbudsåtgärden dit hänskjutas.

Av fartygsinspektör meddelat förbud bör omedelbart underställas den centrala tillsynsmyndigheten. Har andre inspektör utfärdat förbudet, bör härvid den avvikelse från regeln om skriftväxling med centralmyndigheten äga rum, att meddelande om åtgärden avlåtes direkt till nämnda myndighet, på samma gång anmälan göres till vederbörande förste inspektör. Finner den sistnämnde något att erinra mot det utfärdade förbudet, bör han skyndsamt delgiva centralmyndigheten sina anmärkningar.

Frågan om de huvudsakliga åligganden, som i övrigt skulle tillkomma de lokala inspektörerna av ena eller andra graden, ävensom gränserna mellan centralmyndighetens och den lokala inspektionens befogenheter har jag tänkt mig skola regleras genom en förordning, som skulle innefatta närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg och vartill ett utkast redan är utarbetat inom finansdepartementet. Ett par omständigheter torde här böra särskilt omnämnas såsom i viss mån inverkan på inspektörernas arbetsförhållanden, nämligen å ena sidan inspektörernas skyldighet att dels avgiva rapport till centralmyndigheten över varje förrättning, dels på anmodan till nämnda myndighet inkomma med de upplysningar, vilka kunna erfordras för den årsberättelse, som centralmyndigheten skulle hava att avgiva, samt å andra sidan deras plikt att, inom området av vars och ens särskilda kompetens och i den mån så kan ske utan hinder för tjänsteverksamheten i övrigt, tillhandagå fartygs redare och befälhavare med råd och upplysningar rörande tillämpningen av föreskrifter, som äro meddelade till sjöfartens säkerhet. Vad särskilt sistnämnda åliggande angår, har i förut åberopade statsrådsprotokoll för den 30 januari 1914 ifrågasatts, att åt de högre kvalificerade fartygs-

inspektörerna skulle anförtros att gå redare och skeppsbyggare till handa med den fakultativa granskning av fartygs ritningar, som i förevarande utkast förutsattes och som eljest principiellt skulle tillkomma den centrala tillsynsmyndigheten. Även jag anser en dylik anordning så till vida kunna genomföras, att förste fartygsinspektörerna, dock endast i mån av tid, skulle hava att på vederbörandes begäran verkställa granskning av fartygsritningar samt över granskningen till centralmyndigheten avgiva rapport, åtföljd av till- eller avstyrkande utlåtande, då själva ritningarna i allmänhet ej skulle behöva insändas till centralmyndigheten. Sistnämnda myndighet skulle efter prövning av handlingarna meddela beslut i ärendet.

Även frågan om rätten att utfärda passagerarfartygscertifikat torde böra i korthet beröras, särskilt som härutinnan olika meningar varit rådande under ärendets tidigare behandling.

Befogenheten att utfärda passagerarfartygscertifikat skulle enligt sjöfartssäkerhetskommitténs förslag i stor omfattning överlämnas till de lokala kontrollorganen. Den föreslagna lagen om tillsyn å fartyg innehåller emellertid i sin 7 §, att i fall då beträffande fartygs säkerhet eller särskilt förhållande, som rör säkerheten, certifikat skall meddelas, utfärdandet därav ankommer på den centrala tillsynsmyndigheten, där ej Konungen annorledes förordnat. I det förut åberopade yttrandet till statsrådsprotokollet av den 30 sistlidne januari har något bestämt uttalande ej gjorts angående avgränsningen i här förevarande hänseende mellan den centrala och de lokala myndigheternas befogenhet, utan endast framhållits, att för vidsträcktare fart passagerarfartygscertifikaten borde utfärdas av den centrala tillsynsmyndigheten.

Att för fartyg, som anlöpa utländsk hamn, certifikatet bör meddelas i sistnämnda ordning, synes mig av internationella hänsyn självklart, men även för fartyg i kustfart och inskräntare fart synes, i enhetlighetens intresse, certifikatets utfärdande böra principiellt ankomma på den centrala myndigheten, ehuru, i anslutning till det vid förutnämnda proposition till 1913 års riksdag fogade författningsförslag, Kungl. Maj:t skulle kunna medgiva centralmyndigheten att i större eller mindre utsträckning bemyndiga vederbörande fartygsinspektör att för fartyg i ovan nämnda inskräntare farter efter verkställd passagerarfartygsbesiktning utfärda certifikat. Sådan rätt torde efter omständigheterna kunna överlämnas även åt andre fartygsinspektör, som på uppdrag av förman verkställt passagerarfartygsbesiktning. Jämväl där sådan överlåtelse av centralmyndighetens befogenhet ej ägt rum, och sålunda även beträffande fartyg i utländsk fart, bör emellertid möjligheten hållas

öppen att av vederbörande förrättningsman erhålla interimscertifikat i avbidan på den slutliga handlingens utfärdande av centralmyndigheten.

För de lokala inspektörerna av olika grader synas följande kompetensfordringar böra uppställas.

Förste fartygsinspektörerna samt de högre kvalificerade andre inspektörerna i Stockholm, Göteborg och Malmö böra hava genomgått fullständig kurs i skeppsbyggnadslära och ångmaskinlära vid tekniska högskolan eller Chalmers tekniska läroanstalt eller ock äga däremot svarande kunskaper. Därjämte synes önskvärt, att den ene av ifrågasvarande inspektörer i Stockholm samt möjligen en inspektör i närheten av de större stålverksdistrikten även besitter erforderliga insikter för att kunna fullgöra de materialprovningar, som torde betingas av eventuella bestämmelser därom, att fartyg samt dess maskineri och ångpanna skola jämväl beträffande materialets beskaffenhet vara underkastade centralmyndighetens godkännande. Av förste inspektörerna bör naturligen fordras praktisk erfarenhet främst inom skeppsbyggnadsfacket.

De nautiskt sakkunniga andre inspektörerna böra hava avlagt sjökaptensexamen ävensom fullgjort längre sjötjänst dels å segelfartyg i åtminstone Nordsjöfart, dels såsom befälhavare i utrikes fart. Av andre inspektörerna med maskinteknisk utbildning åter bör fordras avlagd övermaskinistexamen ävensom tjänstgöring i egenskap av maskinist till sjöss.

I fråga om kompetensvillkoren i samtliga angivna hänseenden torde emellertid böra gälla, att fordringarna på så kallade pappersmeriter ej böra alltför strängt upprätthållas. Redan den tänkbara svårigheten att få samtliga inspektörsplatser besatta efter angivna grunder kan komma att föranleda avprutningar på de uppställda fordringarna, och även i övrigt böra, därest möjlighet finnes att till inspektör förvärva en person av utmärkt duglighet, de rent formella kraven åtminstone på teoretisk utbildning kunna i viss mån eftergivnas. Så till exempel lär den erfarenhet av tillsynens utövande, som en andre inspektör haft tillfälle inhämta under sin självständiga och biträdande kontrollverksamhet, i förening med övriga personliga kvalifikationer kunna ersätta tilläventyrs bristande teoretisk underbyggnad.

Sedan jag sålunda sökt redogöra för en del viktiga åligganden, som skulle tillkomma de lokala kontrolltjänstemännen, ävensom de kompetensvillkor, som synas böra uppställas för dem, övergår jag till frågan om dessa tjänstemäns antal och fördelning på olika tjänstgöringsområden samt de avlöningsförmåner, som synas böra dem tillerkännas.

Den verkställda approximativa beräkningen rörande svenska han-



delsflottans tillsynspliktiga fartyg har givit vid handen ett årligt antal av omkring 900 sjövärdighetsbesiktningar, 700 passagerarfartygsbesiktningar och 2,500 fristående inspektioner eller sammanlagt omkring 4,100 förrättningar. Huru dessa förrättningar komma att fördela sig på de olika hamnarna är naturligen omöjligt att med bestämdhet angiva. Vore det endast fråga om de förrättningar, som under namn av sjövärdighets- och passagerarfartygsbesiktningar mera regelbundet återkomma och äro av den omfattande art, att de väl måste antagas komma att äga rum samtidigt med fartygens vårutrustning eller periodvis återkommande överhalning, kunde det ju lätt ordnas så, att dessa förrättningar, till övervägande del åtminstone, förlades till de större hamnplatser, där erforderligt varvsarbete jämte annat nödigt arbete bäst kan presteras. Under sådan förutsättning skulle nog lokalinspektörerna kunna inskränkas till ett fåtal, stationerade en eller flera just på sådana platser.

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

Vid sådant förhållande synes det av sjöfartssäkerhetskommittén föreslagna och av kommerskollegium utan erinran lämnade antalet inspektörer svårligen kunna nedbringas. Däremot torde genom inrättandet av en lägre inspektörsgrad en ej obetydlig besparing i kostnaderna för den lokala inspektionen möjliggöras.

Det erforderliga antalet förste inspektörer är givetvis beroende av antalet sjövärdighets- och passagerarfartygsbesiktningar, vilka förrättningar principiellt förutsättas utförda av dessa tjänstemän samt de tre ingenjörutbildade andre inspektörerna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Beräknas dessa förrättningar, såsom nämnts, till ett antal av resp. 900 och 700 om året, och antager man, att i runt tal 200 sjövärdighetsbesiktningar och ett lika stort antal passagerarfartygsbesiktningar överlåtas på de nautiskt eller fartygsmaskinellt utbildade andre inspektörerna, återstå för de ingenjörutbildade inspektörernas del 700 sjövärdighets- och 500 passagerarfartygsbesiktningar. Utgår man från, att var och en

av ifrågavarande tjänstemän kan medhinna, förutom den samtliga inspektörer åliggande inspektionsskyldigheten, omkring 80 sjövärdighetsbesiktningar och omkring 55 passagerarfartygsbesiktningar om året, eller sammanlagt omkring 135 besiktningsförrättningar — siffror, som med hänsyn till förrättningarnas verkställande å olika orter ävensom förekommande rapportskyldighet representera en ganska betydande arbetsbörda — skulle, därest de ingenjörutbildade andre inspektörerna förutsättas på uppdrag verkställa sjövärdighets- och passagerarfartygsbesiktningar i samma utsträckning som förste inspektörerna, sistnämnda tjänstemäns antal kunna tillsvidare sättas till sex. Till jämförelse må meddelas, att, enligt vad jag inhämtat, Engelska Lloyds två inspektörer i Göteborg, vilka uteslutande ägna sig åt detta göromål, i medeltal utföra tillhopa 235 besiktningar om året, närmast av samma omfattning som sjövärdighetsbesiktningar, och att för dessa förrättningar ifrågavarande inspektörer anses vara väl fåtaliga.

Som förste inspektörernas förläggningssorter böra med hänsyn till det nyss anförda väljas de städer, dit varvsrörelsen är i huvudsak koncentrerad och där sålunda sjövärdighets- och passagerarfartygsbesiktningarna i allmänhet komma att försiggå. En av förste inspektörerna torde, likaledes av angivna skäl, böra stationeras i närheten av de större stålverksdistrikten, och torde med denna befattning lämpligen kunna förenas tillsynen över sjöfarten å Vänerne med angränsande vattendrag.

Till varje förste inspektörs förfogande torde böra ställas en nautiskt och en maskintekniskt kvalificerad andre inspektör. Härtill skulle för den i Stockholm förlagde förste inspektören komma ännu en andre inspektör med nautisk utbildning, en åtgärd, som betingas av distriktets storlek samt det betydande antalet därstädes hemmahörande eller eljest befintliga tillsynspliktiga segelfartyg av trä. Antalet lägre kvalificerade andre inspektörer skulle sålunda komma att uppgå till 13, därav 7 nautiker och 6 fartygsmaskinister. Lägre kan antalet sådana tjänstemän med säkerhet ej sättas, då desamma väl skulle få att handlägga huvudparten av de omkring 2,500 fristående inspektionerna samt dessutom biträda vid besiktningar och även i viss omfattning på egen hand utföra sådana förrättningar. Sistnämnda inspektörer böra stationeras på lämpliga och av de sjöfarande livligt besökta hamnplatser inom vederbörande distrikt.

Att redan nu bestämt fastslå de olika inspektörernas distrikt, fördelning och förläggningssorter synes dock knappast behöva ifrågakomma, utan torde, såsom kommerskollegium anmärkt, frågan bäst avgöras i sammanhang med de olika befattningarnas tillsättande. I fråga om

föreläggningssorterna torde för övrigt, i överensstämmelse med vad som gäller inom yrkesinspektionen, avgörandet kunna överlämnas till den centrala tillsynsmyndigheten. För att emellertid giva en föreställning om det sätt, varpå, så vitt nu kan bedömas, angivna förhållanden lämpligast skulle kunna ordnas, har jag låtit upprätta en tabell, utvisande den av mig tänkta fördelningen av inspektörerna på distrikt, tjänstegrader och föreläggningssorter. Dessutom upptagas i tabellen, vilken, liksom ock sjöfartssäkerhetskommitténs förut åberopade Bil. IV, torde få biläggas statsrådsprotokollet, de belopp, vartill jag ansett mig böra beräkna på respektive inspektörer belöpande avlöning samt rese- och traktamentsersättning. Till dessa frågor kommer jag nu närmast att övergå.

Vad förut sagts om olämpligheten att på förhand binda sig i fråga om inspektörernas distrikt, fördelning och föreläggningssorter har även i viss mån sin tillämpning i fråga om senast nämnda förhållanden. Den möjligheten måste således hållas öppen att i de i tabellen angivna beloppen för rese- och traktamentsersättning vidtaga de jämkningar, som kunna komma att betingas av en eventuell ändring i fråga om föreläggningssorter eller av andra omständigheter. Att inspektörsbefattningarna endast böra uppföras på extra stat, åtminstone tills större erfarenhet vunnits rörande det sätt varpå statskontrollen kommer att fungera, synes mig vara en given sak.

Vid bestämmande av fartygsinspektörernas löneförmåner bör naturligen i främsta rummet hänsyn tagas till omfattningen och arten av det arbete, som kommer att avfordras dessa tjänstemän. Den totala mängd av förrättningar av ena eller andra slaget, som kan väntas falla på varje inspektör, är, såsom av det förut sagda framgår, högst betydande och kommer att mången gång göra arbetet synnerligen forcerat. Vidare böra beaktas de särskilt inom vissa trakter ofta nog besvärliga resor, som inspektörerna måste underkasta sig.

Men även förefintliga rekryteringsmöjligheter böra naturligen i förevarande avseende tagas i betraktande. Härvid må till en början framhållas, att på grund av tillsynsväsendets hittillsvarande ringa omfattning inom vårt land tillgången till personer, som äga verklig, specialiserad kompetens på fartygskontrollens område — och sådana böra naturligen i främsta rummet komma i åtanke — torde i och för sig vara synnerligen knapp. Härtill kommer den dragningskraft, som ligger i de bättre förvärvsmöjligheter, vilka särskilt för ingenjörerna ofta nog erbjudas inom den privata verksamheten. De förmåner i fråga om säkrare anställning m. m., som statstjänsten i allmänhet innebär, neutrali-

seras ju här i viss mån dels genom befattningarnas åtminstone tills vidare extra ordinarie natur, dels genom nödvändigheten att, i opartiskhetens intresse, högst väsentligt begränsa möjligheten för inspektörerna att bereda sig extra inkomster utom tjänsten. Den biförtjänst, som i mån av innehavda kvalifikationer vore tänkbar genom beklädande av skeppsmätarbefattning, kan säkerligen ej skattas särdeles högt, då de mera inkomstbringande skeppsmätarsysslorna på grund av göromålets omfattning ej kunna tänkas förenade med den krävande tjänstgöringen som fartygsinspektör. Vid angivna förhållanden torde det till en början få räknas med möjligheten av att en och annan förste fartygsinspektörsbefattning kommer att besättas med en jämförelsevis ung person, vilken väl så småningom får, så att säga, läras upp av den centrala myndighetens personal, som bör förväntas komma att bestå av tillräckligt erfarna och även eljest kompetenta män. Men det är då av vikt, att löneförmånerna för lokalinspektörerna fixeras till sådana belopp, att deras befattningar innebära för innehavarna tillräcklig lockelse att kvarstanna, och att det alltså ej riskeras, att befattningarna bliva mera allmänt betraktade såsom ett slags skola och övergivas, så snart innehavarna inhämtat tillräckliga insikter och erfarenheter för att slå sig bättre fram i privat verksamhet.

Av de skäl jag nu anfört synes årsarvodet till förste fartygsinspektörerna under inga omständigheter kunna sättas till lägre belopp än den till yrkesinspektörerna utgående begynnelseavlönningen. Från det för sistnämnda tjänstemän i staten upptagna beloppet, 6,200 kronor, torde emellertid böra avdragas i avrundat tal ett mot avgiften för egen pensionering svarande belopp, eller 250 kronor. Förste fartygsinspektörernas årsarvode skulle alltså komma att stanna vid 5,950 kronor. För andre fartygsinspektörerna torde, oberoende av kvalifikationer, årsarvodet böra sättas till 3,000 kronor. Detta sistnämnda årsarvode överstiger visserligen med 800 kronor det till underinspektörerna inom yrkesinspektionen utgående arvodet, men bör härvid ihågkommas, att de ingenjörsutbildade andre fartygsinspektörerna äga lika höga kvalifikationer som de med 3,500 kronor avlönade yrkesinspektörsassistenterna, samt att de övriga andre fartygsinspektörerna i sin utbildning äro avgjort överlägsna nyssnämnda underinspektörer, av vilka fordras övervägande praktisk kompetens. Av fartygsinspektörernas arvoden synas för förste inspektörerna 2,000 kronor och för andre inspektörerna 1,000 kronor böra anses motsvara tjänstgöringspenningar. För de i Stockholm stationerade fartygsinspektörerna torde, såsom fallet är inom yrkesinspektionen, böra tillkomma ortstillägg, vilket

synes kunna bestämmas till 400 kronor för förste inspektören och 300 kronor för en var andre inspektör.

Rese- och traktamentsersättning är i tabellen beräknad efter de inom olika distrikt och orter rådande förhållanden. Sammanlagda beloppet skulle uppgå till 29,800 kronor. Härvid är, i överensstämmelse med vad som gäller beträffande yrkesinspektionens befattningshavare, avsett, att ersättningen skall utgå till förste inspektörerna enligt tredje klassen samt till andre inspektörerna enligt femte klassen i resereglementet. Vidare har vid beräkning av de olika beloppen hänsyn tagits dels till avstånden inom resp. distrikt, dels till den förutsedda nödvändigheten att i förekommande fall uppdraga åt andre inspektörerna, särskilt de ingenjörsutbildade, att jämväl utom eget distrikt verkställa viss förrättning.

För kontorskostnader bör ersättning tillkomma fartygsinspektörerna. Till sådana kostnader är att räkna lokalhyra, utom för de i Stockholm stationerade inspektörerna, åt vilka tjänsterum torde böra beredas i samband med den centrala tillsynsmyndighetens lokaler. Dessa lokalhyror böra enligt anställda beräkningar upptagas till sammanlagt åtminstone 6,300 kronor. Till skrivmaterialier och övriga kontorskostnader torde få beräknas åtminstone lika mycket för fartygsinspektörerna av olika grader, som nu tillgodokommer inspektörerna för passagerarångfartyg, eller 300 kronor årligen för en var, således tillsammans 6,600 kronor. Det må härvid ifrågasättas, huruvida icke fartygsinspektör borde av dessa medel erhålla ersättning för de kostnader, som anskaffandet och renhållningen av så kallade överdragskostymer medföra. För min del finner jag det rimligt att inspektörerna erhålla ersättning för denna med tjänsten direkt förenade kostnad. Därför torde rörande de för kontorskostnader avsedda medel sådana bestämmelser givas, att utgifterna i fråga om överdragskostymer kunna ersättas av samma medel.

Någon rätt till semester synes, åtminstone till en början, ej böra tillerkännas ifrågavarande lokala befattningshavare. Vid sjukdomsfall eller annat giltigt hinder för förste inspektör bör andre inspektör äga skyldighet att i mån av kvalifikation och lämplighet vikariera mot uppbarande i regel av skillnaden mellan de belopp, som inom de olika gradernas arvoden anses motsvara tjänstgöringspenningar. Då det emellertid är att förutse, att för vikariat inom båda graderna understundom måste anlitas utomstående personer, vilkas tjänster naturligen ej kunna vinnas för de tjänstgöringspenningarna motsvarande beloppen, måste en viss summa beräknas för vikariatsersättningar i sådana fall. Denna summa synes kunna begränsas till 3,000 kronor för första året och då

räcka till gottgörelse även åt dem (andra än fartygsinspektörer), som enligt den föreslagna tillsynslagens 2 § må av chefsmyndigheten förordnas att utöva tillsyn.

Förste fartygsinspektörerna torde böra tillsättas av Konungen efter förslag av den centrala tillsynsmyndigheten samt andre fartygsinspektörerna av sistnämnda myndighet.

Vad slutligen angår den tillsyn å bemanningen, som enligt det förut sagda skulle tillkomma ombudsmännen vid sjömanshusen, lärers densamma kunna karakteriseras så, att ifrågavarande tjänstemän skola hava att vid utfärdande av sjömansrulla för fartyg samt eljest skyndsamt med ledning av de mönstringsanteckningar eller den manskapsförteckning, som enligt gällande författning om sjöfolks påmönstring må hava rörande fartyget inkommit till sjömanshuset, söka utröna, huruvida fartyget är behörigen bemannat ävensom att, därest härutinnan något är att erinra, om förhållandet ofördröjligen göra anmälan till vederbörande fartygsinspektör eller den centrala tillsynsmyndigheten.

Rätt att på grund av befunna brister i bemanningen utfärda förbud mot fartygs nyttjande synes ej böra tillkomma sjömanshusombudsman.

Någon särskild utgift för statsverket torde, åtminstone till en början, ej behöva föranledas av den tillsyn, som skulle åligga sjömanshusombudsmännen.

Den centrala  
tillsynsmyndigheten.

Sjöfarts-  
säkerhets-  
kommittén.

I fråga om behovet av en central tillsynsmyndighet samt densamma plats inom statsförvaltningen och allmänna organisation anför sjöfartssäkerhetskommittén följande:

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

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

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

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

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

I fråga om kostnaderna för centralmyndigheten utlät sig sjöfartssäkerhetskommittén sålunda:

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

*Kommerskollegium.*

Kommerskollegium tillstyrker inrättandet av en central tillsynsmyndighet och anför härom:

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

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



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

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

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

Kommerskollegiikommittén och departementalkommittéerna hava uttalat sig dels angående ifrågavarande centralmyndighets förläggning i särskilt betänkande om de sociala ärendenas handläggning m. m., dels vidare därom och angående övriga hithörande spörsmål i sitt slutliga betänkande om inrättande av ett handelsdepartement.

*Kommerskollegiikommittén och departementalkommittéerna.*

I förstnämnda avseende anföra kommittéerna på tal om hänförande till socialförvaltningen av arbetarskydd i vissa på speciallagstiftning beroende näringar, däribland sjöfarten, följande:

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

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

I det slutliga betänkandet föreslå kommittéerna den centrala tillsynsmyndighetens organiserande såsom en sektion under den föreslagna sjöfartsbyrån inom kommerskollegium (fartygsinspektionssektionen). Sektionen skulle alltså närmast sortera under chefen för nämnda byrå. I fråga om den personal, som skulle erfordras för arbetets bedrivande inom sektionen, ansågo kommittéerna sig kunna antaga, att den av Kungl. Maj:t i propositionen till 1913 års riksdag ifrågasatta personalutrustningen för »fartygsinspektionen» vid ingången av giltighetstiden för den nya sjöfartssäkerhetslagstiftningen skulle bliva i det hela tillräcklig även vid tiden för genomförandet av kommittéernas organisationsförslag. Kommittéerna hade därför icke funnit sig böra ifrågasätta någon ökning av denna personalutrustning såvitt den avsågo de ordinarie tjänstemännen.

Härefter fortsätta kommittéerna:

Kommittéerna utgå i enlighet härmed från, att såsom chef för fartygsinspektionssektionen bör anställas en överinspektör. Denne skall utöva förmansskap över den till sektionen hörande personal samt intaga ställning jämväl såsom de lokala inspektörernas närmaste förman. Med hänsyn till beskaffenheten av sektionens göromål måste ärendenas avgörande i stor utsträckning anförtrös åt överinspektören. I främsta rummet föranledes detta av ärendenas rent tekniska innebörd. Härtill kommer nödvändigheten att kunna åstadkomma snabba avgöranden i avseende å kontrollens utövande, ledningen av de lokala tjänstemännen samt den övriga utåt riktade inspektionsverksamheten. Den jämförelsevis självständiga ställning, som sålunda skulle tillkomma överinspektören, utesluter dock icke att byråchefen jämväl å detta område måste taga en ej ringa befattning med ärendenas handläggning. Detta betingas särskilt därav, att till generaldirektören skulle hänskjutas allenast de mest betydelsefulla av de till denna sektion hörande ärenden.

Vad angår kompetensvillkoren för överinspektören, anse kommittéerna, att han såsom den närmast ansvarige ledaren av fartygskontrollen bör besitta fartygsteknisk utbildning i såväl teoretiskt som praktiskt hänseende.

I fråga om sektionens övriga personal anföra kommittéerna följande:

Å sektionen erfordras en tjänsteman, vilken kan verksamt biträda vid handläggningen av författningsärenden, administrativa ärenden och besvärsmål. Denne tjänsteman skulle hava till uppgift att vara överinspektörens närmaste rådgivare i överhuvud alla å sektionen förekommande frågor, som böra bedömas efter rättsliga eller administrativa synpunkter, ävensom svara för dylika ärendens beredning. Han

skulle därjämte fullgöra sekreterargöromålen å sektionen och i denna egenskap svara för uppsättning av de från sektionen utgående tjänstememorial, skrivelser och cirkulär huvudsakligen i omförmälda slags ärenden, men även i mån av behov biträda med avfattningen av andra utgående skrivelser och expeditioner. Nämnde tjänsteman, för vilken icke kan avses lägre befattning än sådan av andra graden, bör med hänsyn till sina uppgifter besitta såväl teoretisk som praktisk juridisk utbildning samt vana vid administrativa göromål.

Såsom medhjälpare i tekniska frågor åt överinspektören vid tillsynens utövande skulle anställas tvenne tjänstemän, av vilka den ene förutsättes skola vara väl utbildad i såväl skeppsbyggeri som maskinteknik eller åtminstone på ettdera området samt den andre sjötekniskt utbildad och väl förfaren i sjömanskap.

Det synes näppeligen låta sig göra att nu uppgöra någon detaljerad arbetsfördelning mellan dessa bägge tjänstemän. Av de nyss ifrågasatta kvalifikationerna för vardera av dem framgår, att den förstnämnde, vilken lämpligen kan benämnas förste inspektör, skulle hava till åliggande att biträda vid handläggningen av frågor, som kräva fartygteknisk eller maskinteknisk sakkunskap, under det den senare skulle biträda vid behandlingen av sjötekniska och nautiska frågor. Kommittéerna förutsätta, att deras åligganden varda närmare utstakade i den specialinstruktion för fartygsinspektionen, som kommittéerna — — — — ifrågasatt skola utfärdas.

För renskrivning och dylika arbeten å sektionen anse kommittéerna böra anställas två kvinnliga biträden. Beskaffenheten av en del av göromålen å sektionen kräver otvivelaktigt, att det ena av dessa biträden erhåller högre grad.

Förutom ovan angivna ordinarie personal måste även anlitas extra arbetsbiträde av en tekniskt utbildad amanuens med fast arvode.

Överinspektören skulle enligt kommittéernas förslag i egenskap av sektionschef innehava byrådirektörs tjänsteställning samt i sådan egenskap uppbära en avlöning av 7,000 kronor, därav 4,500 kronor skulle utgöra lön, 2,000 kronor tjänstgöringspenningar och 500 kronor ortstillägg. Efter resp. 5 och 10 år skulle till lönen komma två ålders- tillägg, vardera om 500 kronor.

Kommittéernas beslut i denna fråga var emellertid ej enhälligt. Härom anföres i betänkandet följande:

*Kommittéernas flertal*, som med mindretalet är enigt därutinnan, att överinspektörens uppgifter bliva i särskild grad ansvarsfulla och krävande, anse sig dock ej böra för honom föreslå högre avlöning än för övriga byrådirektörer. Skulle nämligen svårighet uppkomma att få denna befattning besatt med fullt kompetent innehavare, lär lär kunna tillgripas den av kommittéerna för särskilda fall föreslagna åtgärd att omedelbart tilldela honom det ena eller båda av de med tjänsten förenade ålderstilläggen.

*Kommerskollegiikommitténs ordförande* samt ledamöterna *Friberg*, *Hellner* och *Malmros* anse däremot oundgängligt, att överinspektörens avlöning bestämmes högre än för nyssnämnda mellangrad. De avgöranden, som skulle tillkomma denne sektionschef, bliva avsevärt mera omfattande än de, som skulle ankomma på de övriga sektionscheferna (med undantag för byråchefen). Det förhållandet, att en betydande del av sektionens ärenden är av övervägande teknisk art, måste nämligen föranleda,

att överinspektören får att på eget ansvar besluta i dylika ärenden. Hans ställning blir tydligtvis härigenom i ej ringa mån likartad den, som i allmänhet intages av byråchefer i centrala verk.

Uppgiften att såsom chef för fartygsinspektionen hava överinseende över tillsynen å fartyg enligt den ifrågasatta nya sjöfartssäkerhetslagstiftningen måste bliva i hög grad ansvarsfull och grannlaga. Tillämpningen av lagstiftningen jämte åliggandet att i vissa fall till ledning för den lokala personalen uppställa normerande grunder i ämnet kräver hos överinspektören ej blott teoretiska insikter utan ock ett ej ringa mått av praktisk erfarenhet inom området.

Därjämte bör uppmärksammas, att på grund av hithörande frågors till väsentlig del internationella karaktär förhandlingar med främmande länder ganska ofta av dem föranledas. Då fartygsinspektionens chef i regeln lämpligen torde böra direkt medverka vid dylika förhandlingar, måste han besitta förutom nödig språkkunskap erforderliga representativa egenskaper för att i sådant hänseende kunna företräda vårt land. Av dessa skäl är av vikt, att löneförmånerna för överinspektören tillmätas så, att utsikt finnes att för befattningen förvärva fullt kompetent person med erforderlig fackutbildning. Härvid måste alltid tagas i beräkning, att för personer med sådan utbildning inkomstbringande sysslor av privat natur ganska rikligt stå till buds, till följd varav urvalet blir i väsentlig mån inskränkt. Detta blir desto mera fallet, som möjligheten för överinspektören att inom området för sitt fack erhålla enskilt förvärv måste med hänsyn till hans grannlaga tjänsteställning anses utesluten.

I övrigt åberopa nämnda fyra ledamöter, att enligt Kungl. Maj:ts proposition till 1913 års riksdag angående provisorisk organisation av en central myndighet för kontroll å fartygs sjövärdighet lönen för en överinspektör ansetts icke böra bestämmas lägre än till 7,500 kronor. Av motiveringen härför framgår emellertid oförtydligt, att vederbörande departementschef ansett en ännu högre avlöning påkallad, därest det då gällt att föreslå en definitiv reglering.

Dessa fyra ledamöter anse sig på anförda grunder icke kunna tillråda, att inspektörens avlöningsförmåner sättas lägre än till 8,100 kronor, utgående efter enahanda grunder, som gälla för tjänst i tredje lönegraden.

I fråga om sektionens avlöningsstat i övrigt anföra kommittéerna:

Avlöningen för den för fartygsinspektionssektionen föreslagne sekreteraren bör bestämmas till det för tjänst i andra lönegraden fastställda belopp, 5,800 kronor.

Enahanda löneförmåner anse kommittéerna böra tillkomma förste fartygsinspektören. Lägre avlöning läser ej kunna bestämmas, såframt man skall kunna påräkna att för befattningen erhålla person med erforderlig skeppsbyggnads- och maskinteknisk utbildning. Dessutom bör förste inspektören vara lämpad att vid ledighet för överinspektören fungera som dennes vikarie.

Beträffande andre fartygsinspektören, vilken skulle tillgodose fartygsinspektionens behov av sakkunskap inom det nautiska området, kan förutsättas, att även om viss kontroll å bemanningen skulle läggas under inspektionens tillsyn, han dock blir mindre betungad än förste fartygsinspektören. Kommittéerna finna därför ej skäl att för honom ifrågasätta högre avlöning, än som svarar mot första lönegraden.

De kvinnliga biträdena skulle enligt kommittéernas förslag åtnjuta en begynnelseavlöning av 1,600 respektive 1,200 kronor. Den å sektionen anställde amanuensen skulle uppbära ett arvode av 1,800 kronor. Något särskilt belopp för extra ordinarie amanuenser och andra extra biträden, ersättning åt sakkunniga m. m. ävensom för vikariatsersättningar inom sektionen finnes ej beräknat, utan har behovet av medel för sådana ändamål inom sjöfartsbyrån i dess helhet anslagits till 7,500 kronor.

I fråga om sättet för tillsynsärendenas behandling inom centralmyndigheten ävensom de olika tjänstemännens åligganden därvid utgör kommittéernas förslag i huvudsak en sammanfattning av vad i sådant hänseende anfördes i den till 1913 års riksdag framlagda, men sedermera återtagna propositionen i ärendet. Jag återkommer senare till denna fråga.

I den nyssnämnda propositionen till 1913 års riksdag föreslogs, att de uppgifter i fråga om statskontroll å fartyg, vilka tillkomme central myndighet, borde tillsvidare utövas av kommerskollegium. Med denna ävensom övriga organisationsfrågors definitiva lösning ansågs nämligen böra anstå, tills slutgiltigt utlåtande av kommerskollegiikommittén och departementalkommitterade föreläggas. Såsom ett annat alternativ i förlägningsfrågan, värt att vid det slutliga avgörandet tagas i övervägande, antyddes emellertid en tudelning av de sjöfartssäkerheten rörande förvaltningsfrågor därhän, att de som enbart eller i övervägande grad rörde arbetarskydd komme under direkt behandling av socialstyrelsen och denna underordnade organ.

I det nu utarbetade förslaget till lag om tillsyn å fartyg har intet bestämt angivits angående den plats inom statsförvaltningen, som skulle tillkomma den centrala tillsynsmyndigheten, i förslaget benämnd fartygsinspektionens chefsmyndighet. Vid föredragningen den 30 januari 1914 inför Kungl. Maj:t av nämnda lagförslag har emellertid dåvarande chefen för finansdepartementet framhållit lämpligheten av chefsmyndighetens anknytande även för framtiden till kommerskollegium, en åsikt, som under ärendets beredning jämväl biträts av tillkallade representanter för socialstyrelsen. Enligt statsrådsprotokollet för nyssnämnda dag har min företrädare i ämbetet givit uttryck för den meningen, att utöver det samarbete mellan kommerskollegium och socialstyrelsen, som enligt de båda verkens instruktioner i allmänhet skall äga rum, bör i sådana sjöfartssäkerhetsfrågor, som hava avseende å arbetarskydd eller eljest äro av social natur, en mera konstant samverkan mellan de båda myndigheterna anordnas. Frågor av nämnda beskaffenhet borde alltså göras till föremål

för samarbete mellan de båda ämbetsverken, ehuru väl beslutanderätten i ärenden, som komme under lagen om tillsyn å fartyg, självfallet borde tillkomma kommerskollegium. För att härunder bereda socialstyrelsen möjlighet att verksamt deltaga i de sjöfartstekniska detaljernas bedömande syntes anställandet hos nämnda styrelse av tillsvidare en tjänsteman med nautisk eller eventuellt fartygsteknisk utbildning vara erforderligt.

Sedan socialstyrelsen anmodats att inkomma med det utlåtande, som från styrelsens sida kunde föranledas av den sålunda ifrågasatta ökningen i styrelsens arbetskrafter, har styrelsen den 28 april 1914 avgivit sådant utlåtande, i anledning varav chefen för civildepartementet lärer komma att framlägga erforderligt förslag. Vid berörda utlåtande finnes emellertid fogad en av socialfullmäktigen H. Lindqvist avgiven reservation, vilken i betraktande av densammas principiella innebörd torde böra här återgivas. Reservationen är av följande lydelse:

*Social-  
fullmäktigen  
Lindqvist.*

»De uppgifter, som skulle komma att åligga den föreslagna fartygsinspektionen, måste enligt min mening till stor, ja måhända övervägande del anses fullfölja syften av social innebörd. Bestämmelserna om sjövärdighet ha ju ifråga om lastfartyg i främsta rummet till ändamål att skydda besättningen mot olycksfall i arbete. Beträffande passagerarfartyg ha berörda bestämmelser tydligen delvis samma ändamål, och ifrågasättas kan därjämte med skäl, om icke syftet med hänsyn till passagerarna jämväl är att anse såsom huvudsakligen socialt — föreskrifterna om emigranters befordring till främmande världsdel räknas självklart till den sociala lagstiftningen. Andra till fartygsinspektionen hörande frågor, såsom rörande skyddsanordningar vid maskiner och redskap, åtgärder till främjande av arbetets sundhet, besättningens kost-, logis- och sjukvårdsförhållanden ombord, minderårigas användande m. m., äro uppenbarligen att hänföra till det sociala området.

Med hänsyn till motsättningen mellan sociala och ekonomiska intressen, måste de förra så vitt möjligt tillgodoses genom särskild lagstiftning och tillsyn. Så har beträffande flertalet slag av verksamhet skett genom lagen om arbetarskydd och yrkesinspektionen, och jag kan icke se, varför ej samma regel borde tillämpas jämväl i avseende å sjöfarten. Enklast skulle detta åvägbringas genom en utsträckning, måhända i samband med vissa förändringar, av nämnda lag och inspektion till sjöfarten.

Genom att uppdraga den lokala fartygsinspektionen åt yrkesinspektionen, vilket i väsentlig mån antagligen läte sig väl göra, skulle ej blott de sociala intressena bliva bättre tillgodosedda, utan uppenbarligen även betydande besparingar göras för statsverket. Under vintertiden, då sjöfarten i åtskilliga hamnar är inställd och i de övriga är i betydlig grad inskränkt skulle särskilda fartygsinspektörer på många platser få intet eller föga att göra. Införlivade med yrkesinspektionen åter skulle de kunna användas till andra göromål under vintertiden. Erforderlig sakkunskap är för övrigt, enligt vad jag inhämtat, redan tillfinnandes inom yrkesinspektionen. Sålunda har en yrkesinspektör haft anställning vid varv i olika länder och i sjötjänst samt även utfört besiktningar av fartyg för sjöförsäkring, och en assistent har tidigare tillhört mariningenjörskåren. Bland underinspektörerna har

vidare ett flertal tidigare tjänstgjort som fartygsmaskinister, tre av dem vid flottan. Yrkesinspektörerna äro redan nu, med undantag för en, som lämpligen torde kunna förflyttas, ganska ändamålsenligt fördelade på de större hamnstäderna. Å mindre hamnplatser borde yrkesinspektionens kommunala tillsynsorgan, vartill med tiden väl även hamnmyndigheterna komma att räknas, kunna vara till avsevärd nytta för fartygsinspektionen. Naturligen borde också staten för denna inspektion tillgodogöra sig den medverkan, tull- och lotsverken lämpligen kunde giva.

Då sålunda från såväl socialpolitisk som statsfinansiell synpunkt med fog kan ifrågasättas att åt statskontrollen å fartygs sjövärdighet m. m. jämte i samband därmed tillämnade förändringar i sjölagstiftningen giva en helt annan gestaltning än den föreslagna, har jag ansett, att socialstyrelsen, oaktat den därom ej erhållit uppdrag, bort ingå i prövning av den föreliggande frågan i hela dess vidd och därefter avgiva det yttrande och förslag, vartill prövningen kunnat föranleda.»

Ett bestämt uttalande till förmån för centralmyndighetens förläggande till kommerskollegium föreligger å andra sidan från Sveriges allmänna sjöfartsförening, å vars nyligen hållna årsmöte en sådan förläggning enhälligt förordades.

Vid övervägande av de olika synpunkter, som gjort sig gällande i denna förlägningsfråga, kan jag ej annat än ansluta mig till den Departements-  
chefen. ståndpunkt, som enligt det förut sagda intagits av min företrädare i ämbetet, ävensom till den utförliga motivering, varå densamma grundats. Jag får alltså hänvisa till vad förenämnda statsrådsprotokoll för den 30 januari 1914 i sådant hänseende innehåller.

Närmare bestämmelser rörande ifrågavarande samarbete mellan kommerskollegium och socialstyrelsen synas böra i instruktionsväg meddelas av Konungen i den mån saken ej kan ordnas genom överenskommelse mellan ämbetsverken.

Vad därefter angår själva formen för chefsmyndighetens inordnande i statsförvaltningen, synes den av sjöfartssäkerhetskommittén härför föreslagna anordningen icke vara i allo lämplig. Kommittén har visserligen hävdadt den uppfattningen, att »fartygsinspektionen» skulle anknytas vid kommerskollegium såsom överordnad myndighet, men denna anknytning skulle dock enligt kommitténs förslag bliva av ganska löslig beskaffenhet, och den centrala tillsynsmyndigheten skulle komma att bliva en i det hela självständig organisation med fristående beslutanderätt. Konsekvensen härav skulle bliva, att chefsmyndigheten komme att bilda en särskild instans, vars beslut skulle kunna hos ämbetsverket överklagas. En organisationsform av denna beskaffenhet synes bliva mera invecklad än vad som är nödigt och nyttigt. Det syfte, som kommittén härmed till äventyrs velat tillgodose, nämligen att möjlig-

göra och underlätta fattandet av beslut och vidtagandet av åtgärder utan onödig omgång, lärer på annan väg lika väl kunna ernås, vadan anordningen icke är av sådana hänsyn betingad. Vidare må anmärkas, att i motsats till den tendens att inskränka antalet instanser inom stats-administrationen, som på senare tid i vissa fall kommit till synes, förslaget i själva verket leder till att instansernas antal i vissa fartygsinspektionsärenden skulle komma att bliva ej mindre än fyra, nämligen: de lokala fartygsinspektörerna, den centrala tillsynsmyndigheten, kommerskollegium och Kungl. Maj:t. Tydligt är, att en sådan anordning skulle medföra åtskilliga olägenheter och minst av allt befodra det allmänna intresse, som särskilt på detta område ej får lämnas obeaktat, nämligen vikten att sörja för att ärendena med minsta möjliga tidsutdräkt kunna få sitt slutliga avgörande. Vissa av de här ovan angivna fördelar, som chefsmyndighetens anknypning till det centrala sjöfartsorganet skulle medföra, torde också endast i ofullständig grad vinnas genom den av kommittén tänkta anordningen.

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

Den byrå inom kommerskollegium, till vilken fartygsinspektionsavdelningen närmast bör anslutas, är, intilldess den föreslagna sjöfarts-



byrån kan komma till stånd, givetvis byrån för ärenden angående utrikes handeln och sjöfarten (utrikesbyrån), vilken redan har att handlägga de på kollegium nu ankommande ärendena rörande sjöfartssäkerheten och åtskilliga andra viktiga ärenden i fråga om sjöfarten i allmänhet. Någon sektionsindelning är inom kollegii byråer ännu ej genomförd, men det torde, såsom av det nyss sagda läres framgå, visa sig lämpligast att redan från början låta avdelningens personal bilda en enhet med motsvarighet närmast i de för ett omorganiserat kommerskollegium föreslagna sektionerna. I spetsen för avdelningen skulle alltså ställas en chef, överinspektören, närmast sorterande under byråchefen å utrikesbyrån, men i övrigt beklädd med den vidsträckta beslutanderätt, som ärendenas ofta brådskande beskaffenhet kräver. En ganska vittomfattande decentralisation låter sig ock på detta område väl försvara, med hänsyn till att göromålen merendels kräva en uteslutande teknisk sakkunskap, vilken i allmänhet ej torde vara förefintlig hos överinspektörens överordnade.

Att till behandling i detalj upptaga frågan om sättet för handläggning av tillsynsgöromålen torde här ej vara erforderligt. Närmare bestämmelser härom synas lämpligen böra inrymmas i en särskild arbetsordning, vilken torde böra i sinom tid efter författningsförslagets eventuella antagande utarbetas efter samråd med överinspektören, sedan denne blivit utsedd. Jag inskränker mig därför här till att i mera allmänna drag angiva sättet för ärendenas avgörande, sådant jag tänkt mig detsamma.

Jag kan härvid i det stora hela stödja mig på det förslag i sådant hänseende, som uppgjorts av kommerskollegiikommittén och departementalkommitterade och vilket, som jag förut anfört, i sin ordning är fotat på den av Kungl. Maj:t till 1913 års riksdag avlåtna propositionen om anordnande av utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m. Vad nämnda kommittéer, i överensstämmelse med sina allmänna organisationsprinciper, föreslagit i syfte att till lägre tjänstemän överlämna beslutanderätt och föredragningskyldighet i större utsträckning än kollegii organisation för närvarande i allmänhet medgiver, synes mig, utan avvaktande av verkets fullständiga omorganisation, på förevarande område kunna från början träda i tillämpning. Att göra dessa nytillkomna, betydande ärendesgrupper till föremål för en onödigt omständlig behandling, som tilläventyrs redan efter en kort tid kommer att omläggas, synes mig ej böra ifrågakomma. Givetvis föranleder dock ett sådant föregripande av den slutliga omorganisationen vissa omedelbara ändringar i kommerskollegii instruktion.

För bedömande av arten och omfånget av den centrala tillsyns-  
*Bihang till senare riksdagens protokoll 1914. 1 saml. 86 häft. (Nr 122.) 7*

myndighetens göromål samt sättet för ärendenas avgörande — frågor, som givetvis hava inflytande å därmed förbundna anslagskrav — torde dessa ärenden lämpligen kunna indelas i vissa huvudgrupper, nämligen kontrollärenden, författningsärenden, administrativa ärenden samt besvärsmål.

Till *kontrollärenden* hör främst chefsmyndighetens uppgift att tillse, att de förrättningar, som enligt den föreslagna lagen om tillsyn å fartyg eller på grund av densamma utfärdade administrativa föreskrifter skola äga rum för utövande av tillsyn å sjöfartssäkerheten, bliva vederbörligen verkställda, ävensom att i övrigt leda och övervaka de lokala tillsynsorganens verksamhet.

Vad då först angår de periodiskt eller under vissa angivna förhållanden förekommande sjövärdighets- och passagerarfartygsbesiktningarna skulle chefsmyndigheten i regel ej få att taga befattning med dessa förrättningar i de särskilda fallen, förr än vederbörlig rapport därom ingått. Granskningen av dessa rapporter är att hänföra till det löpande arbetet. Sådan angelägenhet bör alltid avgöras av överinspektören, såvitt rapporten godkännes.

På fartygsinspektör skulle ankomma att hos vederbörande redare eller befälhavare göra erinran om avhjälpande av vid besiktning befunnet fel eller påvisad brist. Endast för det fall att inspektör begär förhållningsregler kommer saken under chefsmyndighetens beprövande. Därest på grund av dylik begäran tjänsteresa för anställande av undersökning anses påkallad, bör fråga härom underställas byråchefen, men det sakliga avgörandet av dylikt tekniskt ärende tillhöra överinspektören ensam. Om däremot vid granskning av inkommen rapport befinnes, att de efter lokalinspektörs anvisning vidtagna reparationsåtgärder m. m. tarva ändring eller komplettering, bör saken med hänsyn till dess räckvidd för enskilde underställas byråchefens avgörande.

I den föreslagna tillsynslagens 17 och 18 §§ förutsättes emellertid, att under vissa omständigheter fartygsinspektionens chefsmyndighet må kunna på eget initiativ förordna om sjövärdighetsbesiktning. Av samma skäl som nyss anförts ifråga om ändring eller komplettering av fartygsinspektörs anvisningar böra även sådana frågor avgöras av byråchefen.

Därest besiktning föranleder till förbud från lokalinspektörs sida mot nyttjande av fartyg eller visst tillbehör därtill, bör beslut, huruvida förbudet skall äga bestånd, fattas av generaldirektören efter föredragning av byråchefen i närvaro av överinspektören. I enahanda ordning bör ock avgörandet ske, för det fall att lokalinspektör ej meddelat förbud,

men detsamma anses böra på grund av inkommen rapporters innehåll eller eljest utfärdas på den centrala tillsynsmyndighetens ansvar.

Inkommande rapporter angående verkställd inspektion ävensom fråga om vidtagande av därav påkallad åtgärd, såsom förbud mot nyttjande, böra i tillämpliga delar behandlas i samma ordning som besiktningensrapporterna. Det ligger i sakens natur, att då inspektion är avsedd att kunna äga rum, när helst tillfälle därtill gives, chefsmyndigheten har möjlighet att, i motsats till vad i allmänhet är fallet beträffande besiktning, själv förordna om inspektion, då sådan på grund av inkommen upplysning om beskaffenheten av visst fartyg finnes nödvändig eller önskvärd. Det torde kunna överlämnas åt överinspektören att på eget ansvar meddela förordnande om inspektion. Å fartygsinspektionsavdelningen böra på överinspektörens ansvar föras noggranna anteckningar angående verkställda förrättningar av ena eller andra slaget med särskilt avseende å därvid vunna upplysningar om fartygs sjövärdighet och vad därmed står i samband.

Chefsmyndighetens åliggande att leda och övervaka de lokala inspektörernas verksamhet torde i övrigt komma att fullgöras genom avlåtande av antingen cirkulär med upplysningar, råd och instruktioner beträffande sättet för besiktning eller inspektions utförande eller beträffande dess föremål eller ock anvisningar i särskilda fall på begäran av fartygsinspektör eller av annan anledning.

I fråga om befogenheten att fatta beslut om avlåtande av sådana cirkulär med mera bör innehållet vara utslagsgivande. Cirkulär eller svarsskrivelser med uteslutande tekniskt innehåll bör det tillkomma överinspektören att på eget ansvar besluta, varemot, i den mån de innehålla tolkning av författningsbestämmelser, behandlingen bör ske i den nedan för författningsärenden angivna ordning.

Vad nu sagts om chefsmyndighetens befattning med de av fartygsinspektörerna verkställda förrättningarna ävensom uppsikten i övrigt över dessa tjänstemäns verksamhet gäller i tillämpliga delar i fråga om kontrollen å svenska fartyg i utlandet.

Till kontrollärendena böra väl räknas även de frågor om anställande av överbesiktning, som enligt tillsynslagens 27 § skulle kunna uppstå efter anförda besvär över lokal tillsynsmyndighets beslut. Med hänsyn till de kostnader för statsverket, som av sådana förrättningar kunna föranledas, böra dessa ärenden lämpligen avgöras av byråchefen.

Likaså hör till förevarande grupp den granskning av nybyggnadsritningar till fartyg, som på begäran av vederbörande fartygsägare, skeppsbyggare eller tillverkare av maskiner eller ångpannor kan komma

att åligga chefsmyndigheten, ävensom meddelande av beslut i dylika ärenden efter av fartygsinspektör verkställd granskning. Dessa frågor synas på grund av sin uteslutande tekniska natur kunna förbehållas överinspektören till avgörande.

Härmed närbesläktade äro de frågor, som avse meddelande av godkännande i de fall, där enligt gällande bestämmelser chefsmyndighetens godkännande skall inhämtas. Även dessa ärenden böra avgöras av överinspektören. Däremot bör utfärdande av meddelande om vad för sådant godkännande erfordras ske i den ordning, som nedan under författningsärenden angives.

Till *författningsärenden* hör bland annat uppgiften att föreslå sådana ändringar i gällande bestämmelser, som för sjöfartens säkerhet eller för tillsynens utövande anses erforderliga, ävensom det ovan angivna åliggandet att leda och övervaka fartygsinspektörernas verksamhet, i vad detta åliggande avser utfärdande av sådana cirkulär, som innebära närmare förklaring av författningarnas innebörd och således utgöra rena författningstolkningar.

Frågor om nya författningar eller ändring i gällande bestämmelser skola av byråchefen föredragas för generaldirektören. Dock bör städse iakttagas, att överinspektören skall svara för föredragningen i de delar, vilka böra bedömas ur övervägande teknisk synpunkt. Byråchefen har således att svara för ärendenas föredragning ur rent rättslig synpunkt. Merendels torde bägge momenten i större eller mindre mån vid sidan av varandra ingå i de författningsförslag, som beröra denna avdelnings verksamhetsområde. Såväl byråchefen som överinspektören böra givetvis vara närvarande vid behandlingen inför generaldirektören av ärenden av denna art.

I huvudsakligen enahanda ordning som nu antytts böra behandlas frågor om dispens från gällande författningsbestämmelser.

Såväl i förra som i senare fallet avses allenast ärenden, som skola avgöras av Kungl. Maj:t. Sådana dispensfrågor, som skola behandlas som styrelseärenden och avgöras av generaldirektören, böra föredragas av byråchefen eller av överinspektören.

I de fall kollegium erhåller befogenhet att utfärda detaljbestämmelser av teknisk beskaffenhet, vilka skola tjäna till allmän efterföljd, synas desamma böra av överinspektören underställas byråchefen med hänsyn till vikten av, att bestämmelserna erhålla en tillfredsställande formell avfattning. Detsamma torde böra gälla om de särskilda bestämmelser angående vad som fordras för vinnande av chefsmyndighetens godkän-

nande i de fall, då sådant godkännande enligt gällande bestämmelser skall inhämtas.

Till *administrativa ärenden* höra särskilt chefsmyndighetens åligganden att utfärda fribordscertifikat och passagerarfartygscertifikat, att beträffande andra förhållanden, vilka beröra säkerheten å fartyg, utfärda certifikat, då sådant enligt lag eller författning påfordras, att på offentlig myndighets framställning tillhandagå med teknisk utredning i fråga om vad som berör fartygs säkerhet, att, i mån av tid, tillhandagå fartygs redare och befälhavare samt skeppsbyggare och tillverkare av maskiner eller ångpannor med råd och upplysningar rörande tillämpligheten av föreskrifter, som äro meddelade till sjöfartens säkerhet, samt att varje år avgiva berättelse över verksamheten under nästföregående året. Ävenledes torde hit böra räknas den beredning, som kan ankomma på chefsmyndigheten med hänsyn till åtal, vilka må anses av behovet påkallade för överträdelse av sjöfartssäkerhetsförfattningarna, samt frågor om tillsättandet av fartygsinspektörer och utseendet av sakkunnige för verkställande av sjövärdighetsbesiktningar i utlandet.

Utfärdandet av nämnda olika certifikat bör åligga överinspektören på ensamt ansvar, och de böra av honom undertecknas. Han bör ock svara för utarbetandet av årsberättelsen.

Vad beträffar den ovan angivna uppgiften för chefsmyndigheten att tillhandagå myndigheter och enskilda med vissa upplysningar, synas de ur densamma härflytande ärendena kunna avgöras av överinspektören, därest de avse spörsmål av uteslutande teknisk art. Skulle däremot jämväl juridiska synpunkter behöva anläggas på frågan, bör avgörandet hänskjutas till byråchefen och i viktigare fall till generaldirektören.

Vad därefter angår behandlingen av frågor om ansvar på grund av timade sjöolyckor, kommer jag att närmare yttra mig härom i sammanhang med frågan om den repressiva fartygskontrollens anordnande.

De frågor om ansvar för förseelse mot den del av sjöfartssäkerhetslagstiftningen, vars tillämpning närmast ankommer på fartygsinspektionens chefsmyndighet, torde i regeln vara vida lättare att bedöma än de åtalsfrågor, som föranledas av den övriga säkerhetslagstiftningen. De förra torde nämligen i motsats till de senare i regeln bestå i alldeles uppenbara förseelser mot författningarna. Sedan anmälan om begången förseelse vederbörligen beretts av chefsmyndighetens tjänstemän, och den sjöåklagare, varom jag i det följande kommer att väcka förslag, fått tillfälle att yttra sig, bör ärendets vidare handläggning ankomma på byråchefen. Därest han anser åtal mot redare, befälhavare eller annan böra ifrågakomma, föredrages ärendet för generaldirektören i överinspek-

törens närvaro, varefter eventuellt beslutat åtal fortgår i samma ordning som åtalsfrågor i allmänhet.

Föredragningen för generaldirektören av frågor om tillsättandet av lokala inspektörsbefattningar samt utseendet av nämnda sakkunnige skulle visserligen tillhöra byråchefen, men torde i allmänhet överlämnas till överinspektören, vilken i varje fall bör närvara vid dessa frågor behandling och därvid uttala sin mening.

Till *besvärsmål* höra alla ärenden, som avse besvär, anförda hos kommerskollegium över tjänsteåtgärd av fartygsinspektör resp. konsul, ävensom utlåtanden och förklaringar rörande besvär, som hos Kungl. Maj:t anföras mot kollegii eget beslut.

Besvärfrågor skulle alltid föredragas inför generaldirektören, och bör föredragningen verkställas av byråchefen i överinspektörens närvaro.

Av vad jag nu anført i fråga om sättet för handläggningen, såvitt den preventiva kontrollen angår, av sjöfartssäkerhetsärendena inom centralförvaltningen torde framgå, att för dessa ärendens behandling fartygsinspektionsavdelningen måste utrustas med såväl tekniskt som juridiskt-administrativt skolade arbetskrafter. I förstnämnda hänseende bör såväl den fartygs- och maskintekniska som den nautiska sakkunskapen vara representerad inom avdelningen. De ärenden, som i allra främsta rummet komma att falla under den tekniskt kvalificerade personalens bedömande, äro de i det föregående vidrörda kontrollärendena. Vilken omfattning desamma komma att erhålla är naturligen synnerligen vanskligt att förutsäga. Jag har i det föregående sökt beräkna antalet årliga förrättningar av lokalinspektörerna, och även om ej alla de förrättningar, som utgöra enbart inspektioner, äro av den omfattande art, att de kräva en utförlig rapport, får man väl antaga, att centralorganet i en eller annan form får att taga befattning med samtliga de beräknade 4,100 förrättningarna. Ett annat av de till kontrollärendena hörande göromålen, som möjligen kommer att taga de tekniskt utbildade tjänstemännens arbetskraft i hög grad i anspråk, utgöres av den granskning av nybyggnadsritningar till fartyg, som enligt den blivande tillsynsförordningen skulle på vederbörandes begäran tillkomma fartygsinspektionens chefsmyndighet. Skulle detta medgivande för vederbörande i någon större omfattning tagas i anspråk, kan ifrågavarande granskningsarbete komma att intaga ett mycket betydande rum inom inspektionsavdelningens uppgifter. Intill dess erfarenhet vunnits i förevarande hänseende, torde emellertid den tekniskt utbildade personal, som förutom chefen behöver anställas å avdelningen, kunna inskränkas till två inspektörer, därav en med utbildning inom skeppsbyggeri- och maskinfacken

samt en med nautisk kompetens, ävensom en tekniskt skolad amanuens. Göromålens närmare fördelning mellan de tekniska befattningshavarne torde lämpligen bestämmas i arbetsordning. För bevakande av de juridisk-administrativa synpunkterna, särskilt i fråga om författnings-, besvärs- och administrativa ärenden, samt för sekreterargöromålen erfordras en sekreterare och en amanuens. Anställandet av de två amanuenserna är väl motiverat dels av göromålens omfattning, dels av behovet att sörja för ett lämpligt ordnande av rekryterings- och vikariatsförhållandena. För bestridande av de omfattande skrivgöromålen äro två kvinnliga biträden av nöden.

Att den föreslagna personalen ej kommer att visa sig för drygt tilltagen, torde med bestämdhet kunna påstås. Det är nämligen, som synes, en mångfald uppgifter av stor omfattning och maktpåliggande art, som förestå den blivande inspektionsavdelningen, ett förhållande som också kräver att till de olika posterna erhållas verkligt kvalificerade personer. Frågor rörande sjöfartssäkerheten äro ofta av högst invecklad natur, och förmågan att fatta ett avgörande härutinnan och framför allt att bedöma de grunder, som för avgörandet måste bliva normerande, förutsätter ej endast teoretiska insikter utan jämväl praktisk erfarenhet i berörda hänseenden ävensom god kännedom om utländska förhållanden på detta område, vilket ju i stor utsträckning är av internationell karaktär. Man måste alltså sätta kompetensfordringarna ganska högt, isynnerhet beträffande den blivande chefen. Denne bör alltså äga såväl skeppsbyggeriteknisk som maskinteknisk högskolebildning eller däremot svarande insikter samt dessutom tillräcklig praktisk erfarenhet på området.

Såsom ytterligare stöd för önskemålet att chefen innehar nämnda tekniska kvalifikationer får jag åberopa den särskilda mening ledamoten i sjöfartssäkerhetskommittén herr Hök med instämmande av kommittéledamöterna herrar Gummesson och Lindley härutinnan uttalat, så lydande:

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

»En i sjömansväsendet kunnig och med sjöfartsnäringsens krav förtrogen man», som av kommittén ansetts lämplig såsom chef för fartygsinspektionen, är ej i nämnda sin egenskap kompetent att själv bedöma vad som i olika fall ur säkerhetssynpunkt fordras eller att leda de undersökningar och åtgärder, vilka med syfte att iakttaga

fartygs säkerhet skola företagas av fartygsinspektionen och dess underordnade tjänstemän. Ej heller är någon annan än en fackman på det fartygstekniska området kompetent att utfärda de tekniska detaljbestämmelser, vilka fartygsinspektionen enligt kommitténs förslag skulle utfärda. Däremot har chefen för nu ifrågavarande rent tekniska myndighet intet att skaffa med sjöväsendet i det hela eller med sjöfartsnäringsens krav i annan mån än som har med *sjöfartssäkerheten* att skaffa.

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

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

Även den ingenjörsutbildade inspektören bör äga samma kvalifikationer som enligt det sagda skulle fordras av överinspektören. På den nautiskt skolade inspektören böra ställas minst lika höga kompetensfordringar som å de nautiskt utbildade fartygsinspektörerna. Vad slutligen sekreteraren angår, bör denne i överensstämmelse med kommerskollegiikommitténs och departementalkommittéens förslag besitta såväl teoretisk som praktisk juridisk utbildning samt vana vid administrativa göromål.

Härjämte torde kontrollväsendets många beröringspunkter med utlandet för fartygsinspektionsavdelningens befattningshavare i allmänhet nödvändiggöra goda insikter i engelska, franska och tyska språken.

Ställer man nu dylika krav beträffande kompetensen å de olika befattningshavarna, måste ock befattningarna bliva så avlönade, att det finnes möjlighet att för desamma vinna personer med sådan kompetens, och gäller härvid i ännu högre grad vad jag i motsvarande ämne anfört beträffande de lokala inspektörerna. Samma inskränkningar i fråga om möjligheten till biförtjänst på det privata området, som enligt det föregående skulle gälla för de lokala inspektörerna, böra äga motsvarande tillämpning beträffande fartygsinspektionsavdelningens tjänstemän. Men å andra sidan måste hänsyn tagas till den omständigheten att, då inspektionsavdelningen är avsedd att inordnas i kommerskollegium, stor-



leken av avlöningarna lärer, åtminstone i viss mån, få lämpas efter de löneförmåner, som tillkomma ämbetsverkets nuvarande befattningshavare.

Intill dess kommerskollegii omorganisation blivit genomförd, böra ifrågakvarande befattningar lämpligen uppföras på extra stat.

Beträffande särskilt överinspektören, borde hans avlöning enligt sjöfartssäkerhetskommitténs samt fyra reservanterns inom kommerskollegiikommittén mening icke sättas under det belopp, som utgör begynnelseavlöning för ledamöter i nyreglerade verk, eller 8,100 kronor årligen, medan majoriteten inom kommerskollegiikommittén och departementalkommitterade velat begränsa beloppet till 7,000 kronor och alltså till den för övriga byrådirektörer inom verket föreslagna avlöningen, eventuellt med uppbärande från början av ett eller två ålderstillägg, samt nyssnämnde tre reservanter inom sjöfartssäkerhetskommittén uttalat, att en fullt lämplig chef med av dem förutsatta kvalifikationer icke kunde erhållas under 10,000 kronor årligen. Vid avgörande av denna fråga torde följande synpunkter böra tagas i betraktande.

Överinspektören skulle icke bliva fullt likställd med ledamot i collegium beträffande göromåls handläggning, ity att han icke skulle bliva chef för en särskild byrå inom ämbetsverket. Men å andra sidan är detta nog icke så mycket beroende på, att ärendena beräknas bliva av så ringa omfattning, att av denna grund inrättandet av en helt ny byrå inom kommerskollegium anses omotiverat, utan grunden till att fartygsinspektionsavdelningen icke nu ansetts böra erhålla samma formella ställning som de övriga byråerna i det nuvarande kommerskollegium är huvudsakligen angelägenheten att ej avsöndra från varandra frågor av lika natur samt behovet att kunna beträffande de i rättsligt och administrativt avseende mången gång ganska ingripande frågorna lägga avgörandet eller inflytande därå i händerna på en härför utbildad byråchef. Det framgår i övrigt av den förut gjorda skisseringen av ärendenas fördelning inom fartygsinspektionsavdelningen, att en mycket betydande del av ärendena är av den art, att de måste avgöras eller i varje fall handläggas av avdelningens chef, vadan dennes ställning beträffande dessa ärenden, som ingalunda äro att betrakta såsom rena expeditionsgöromål, ganska nära sammanfaller med en byråchefs. Då vid de många förhandlingar och den kommunikation i övrigt, som på sjöfartssäkerhetens område måste äga rum med utlandet, överinspektören i allmänhet bör direkt medverka, måste han i särskilt hög grad besitta de härför erforderliga kvalifikationerna — representativa egenskaper och god språkkunskap — och för förvärv av en härmed utrustad person kunna jämförelsevis höga löneförmåner krävas.

Nu anförda synpunkter beträffande storleken av överinspektörens

avlöning förtjäna förvisso det största beaktande, och vore här fråga om ett slutgiltigt fastställande av löneförmånerna hade nog sjöfartssäkerhetskommitténs och ovannämnda reservanters åsikt om avlöningens storlek krävt ett grundligt övervägande. Jag föreställer mig dock, att på frågans ännu något provisoriska stadium och åtminstone för den tid saken nu närmast gäller, nämligen till 1915 års slut, årsavlöningen skulle kunna begränsas till ett belopp, som något understiger begynnelseavlöningen för ledamot i nyreglerat centralt ämbetsverk. Härigenom undvikes ock den inkonsekvens, som otvivelaktigt ligger däri, att beloppet skulle för fartygsinspektionsavdelningens chef vara lika högt som begynnelselönen är — och detta med hjälp av provisoriskt avlöningstillägg — för den honom överordnade chefen för kommerskollegii utrikesbyrå, ett skäl, som emellertid komme att bortfalla, därest, såsom av nyssnämnda organisationskommittéer föreslagits, chefen för det omorganiserade kommerskollegii sjöfartsbyrå komme att erhålla en årsavlöning av 10,000 kronor. Om jag således ej vill nu föreslå avlöningsbeloppet så högt som till 8,100 kronor för år, synes åter den av majoriteten inom nyssnämnda kommittéer föreslagna avlöningen, 7,000 kronor, vara väl knapp. Ett belopp å 7,500 kronor — som just motsvarar det lägre av kommittémajoritetens förslag om eventuel ökning med ålderstillägg — torde, såvitt nu utan vidare erfarenhet kan bedömas, vara det bäst avvägda.

Beträffande sekreteraren och den ingenjörsutbildade inspektören föreslår jag nu beloppet av årsavlöningen för vardera till det belopp, som utgör begynnelselönen för tjänsteman av andra lönegraden i nyreglerat centralt verk. Från detta belopp, 5,800 kronor, bör göras ett efter samma grunder som beträffande förste fartygsinspektörerna beräknat avdrag för egen pensionering, således i detta fall 200 kronor. Ifrågavarande tjänstemäns avlöning skulle alltså komma att utgå med 5,600 kronor. Beskaffenheten och omfattningen av deras blivande arbete lära icke skäligen medgiva någon avprutning å nyssnämnda belopp. Det må ock bemärkas, att nämnde inspektör bör vara kvalificerad att vid ledighet för chefen fungera som dennes vikarie.

Vad därefter beträffar den nautiskt skolade inspektören, kunde visserligen behovet av högt kvalificerade arbetskrafter synas tala för denne tjänstemans likställande i fråga om avlöningsförmåner med den nyss nämnda inspektören. Häremot kan emellertid med skäl invändas, att med fartygstypernas nuvarande utveckling sjöfartssäkerhetsfrågornas bedömande ur skeppsbyggeritekniska och maskintekniska synpunkter kommer att bliva betydligt mera betungande än de uppgifter, som komme att ställas på den nautiska sakkunskapen. Vidare bör hänsyn tagas till

de högre kostnader, som ingenjörsutbildningen kräver. Slutligen må anmärkas, att för befattningen som kommerskollegii sjötekniska biträde, beträffande vilken ungefär enahanda kompetensfordringar gälla som de för den nautiska inspektörstjänsten ifrågasatta, avlöningen nu endast utgör 3,000 kronor och av kommerskollegiikommittén samt departementalkommittéerade föreslagits till 4,000 kronor. Av dessa skäl måste jag inskränka mig till att föreslå den nautiskt utbildade inspektörens årsarvode till det belopp, som motsvarar begynnelseavlöningen för tjänst i första lönegraden inom nyreglerade ämbetsverk, eller, efter avdrag av pensionsavgifterna motsvarande belopp, 3,900 kronor. Vid sådant förhållande, och för att bättre skilja dessa tjänstemän från de lokala inspektörerna, torde de förra lämpligen kunna erhålla benämningen förste byråinspektör och byråinspektör.

Då det synes önskvärt, att åtminstone det ena av de kvinnliga biträdena besitter vissa språkkunskaper, synas arvodena för de båda biträdesbefattningarna böra bestämmas till resp. 1,550 och 1,150 kronor, motsvarande, efter avdrag för pensionsavgifter, de till ordinarie kvinnliga biträden av resp. andra och första avlöningsgrad inom centralförvaltningen i allmänhet utgående begynnelseavlöningarna.

Av de årsarvoden, som skulle utgå till de olika befattningshavarna å fartygsinspektionsavdelningen, torde lämpliga andelar böra anses såsom tjänstgöringspenningar, i vilket hänseende beloppet skäpligen bör utgöra för chefen 2,500 kronor, för sekreteraren och förste byråinspektören 1,800 kronor vardera, för byråinspektören 1,500 kronor samt för de kvinnliga biträdena resp. 550 och 350 kronor.

Amanuensarvodena torde böra utgå med de för sådana tjänstemän inom verket vanliga belopp och sålunda kunna lämpligen utgöra för den tekniskt skolade amanuensen 1,800 kronor och för den juridiskt-administrativt utbildade 1,500 kronor.

Då jag utgår från att i tillämpliga delar nyss nämnda befattningshavare, med undantag av amanuenserna, skola i fråga om skyldigheter, däribland daglig arbetstid å tjänsterummet, likställas med ordinarie befattningshavare i kommerskollegium, synes det ej vara obilligt, om redan under det första året tjänstledighet med bibehållna löneförmåner kunde dem beredas i samma utsträckning som den deras ordinarie vederlikar tillkommande semester. Man skulle då hava att beräkna ersättning till vikarier med följande belopp, motsvarande resp. tjänstgöringspenningar (för kvinnliga biträden efter i 1912 års statsverksproposition angivna grunder) för nedannämnda tider nämligen:

för chefen, en och en halv månad .....	kronor	312: 50
» sekreteraren, en och en halv månad.....	»	225: —
» förste byråinspektören, en och en halv månad	»	225: —
» byråinspektören, en månad .....	»	125: —
» de kvinnliga biträdena, en månad .....	»	175: —

summa kronor 1,062: 50,

vilket belopp torde kunna avrundas till 1,100 kronor.

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

Till resekostnads- och traktamentsersättningar under år 1915 åt tjänstemän i fartygsinspektionsavdelningen torde, med hänsyn till de rätt många resor, som lära bliva erforderliga för undersökningar på ort och ställe av fartyg samt för handledning å stationerna av resp. lokalinspektörer, krävas 2,000 kronor eller mera. Dessa ersättningar böra utgå från det under sjunde huvudtiteln anvisade förslagsanslaget till rese- och traktamentspenningar.

För biträde med uppläggande från början av ett fullständigt kortregister över de svenska fartygen, avsett att inrymma fortlöpande anteckningar från de olika inspektionerna och besiktningarna, lärer erfordras något mindre belopp, förslagsvis 200 kronor.

Ett genomförande av den ifrågasatta nya lagstiftningen kan ock, förutom vad redan anförts i fråga om ersättning till vissa sakkunniga, förväntas medföra kostnader för statsverket i två andra hänseenden, nämligen dels i vissa fall för överbesiktning enligt tillsynslagens 27 §, dels ock på grund av den kronan jämlikt 25 § i samma lag åliggande skyldighet att för visst fall ersätta den skada, som vållats av däri omförmälda förbud, varigenom fartyg hindrats att gå till sjöss. Med avseende å dessa behov, som i saknad av erfarenhet om föreskrifternas verkningar för närvarande äro rätt vanskliga att beräkna, synes det lämpligast att härav under den första tiden föranledda kostnader täckas av tillgängliga statsmedel och i vederbörlig ordning anmälas till ersättande.

Den utvidgade sjöfartssäkerhetslagstiftningen är avsedd att träda i kraft med ingången av år 1915, något som dels i och för sig, i betraktande av lagstiftningens ändamål att trygga sjöfartssäkerheten, dels ock av internationella hänsyn är högst trängande. Det är då av synnerlig vikt att organisationen av statskontrollen är till dess i huvudsak

genomförd samt att redan från början erforderliga instruktions- m. fl. bestämmelser finnas i ordning. Det lärer därför bliva nödigt att åtminstone inspektionsavdelningens chef och sekreterare få träda i funktion i god tid under år 1914, ej gärna senare än den 1 oktober, för att närmast ägna sig åt nyss antydda uppgifter. För dessa tjänstemän bör alltså beräknas — förutom ersättning för eventuella resor, vilken skulle utgå från nyssnämnda förslagsanslag — arvode för de tre sista månaderna av 1914 med 3,275 kronor. Skulle behov av ytterligare arbets- hjälp under samma tid komma att visa sig, torde det kunna gå för sig, att till erforderligt biträde åt nämnda tjänstemän anvisas tillfälliga arbets- krafter, vilkas ersättande lämpligen må i mån av omständigheterna bero på särskild anmälan i sinom tid hos Kungl. Maj:t. Jag förutsätter i detta sam- manhang, att under nämnda tre månader den nya chefen får, utan sär- skild gottgörelse, fullgöra även de åligganden, som för närvarande påvila den förut omförmälda inspektören för fartygs bärgningsredskap och för fartygs lastlinje, och att således arvodet till denne under samma tid inbesparas.

I sitt förutnämnda anförande till statsrådsprotokollet av den 30 januari 1914 berörde dåvarande chefen för finansdepartementet ett uttalat önskemål att vid den centrala tillsynsmyndighetens sida inrätta ett sjöfartskunnigt råd för att biträda vid utarbetande av tekniska före- skrifter och vad därmed sammanhänger samt förmälte därvid, att detta syntes honom vara värt att övervägas, varför han ville återkomma härtill vid senare föredragning av fråga om anslag till utvidgad statskontroll.

Det skulle väl härvid närmast vara ett skeppsbyggeritekiskt råd, som skulle komma i fråga. Sjöfartens målsmän lära nämligen i regel icke vara tillräckligt hemma i de rent tekniska detaljfrågorna för att kunna effektivt biträda vid de tekniska föreskrifternas utfärdande, och de rena sjöfartsintressena torde nog lika väl i fråga om sjöfartssäkerheten som rörande andra för sjöfarten betydelsefulla lagstiftningsärenden kunna tills vidare bevakas av det på grund av kungl. förordning utav den 15 mars 1912 fungerande handelsrådet, inom vilket även sjöfarten, företrädesvis rederiverksamheten, skall vara representerad.

Men beträffande de erforderliga detaljföreskrifter i fråga om till- lämpningen i praktiken av de nya sjöfartssäkerhetsbestämmelserna, vid vil- kas utarbetande biträde av ett sådant råd skulle lämnas, måste flertalet av föreskrifterna självfallet utfärdas omedelbart och innan den nya till- synen träder i verksamhet och således kanske i avsevärda delar till och med redan innan fartygsinspektionens chefsmyndighet blivit fullt orga-

*Skeppsbyg-  
geritekiskt  
råd.*

niserad. Det må då synas mindre lämpligt att anordna ett sakkunnigt råd, även ett provisoriskt sådant, innan den myndighet vederbörligen fungerar, till vilkens stöd rådet är avsett att inrättas.

För övrigt torde det icke överensstämma med hittills rådande och med gott resultat prövade principer för arbetssättet i fråga om sakkunniga råd av nu ifrågavarande slag att åt ett sådant överlåta ett så ingående detaljarbete, eller ens samarbete, som uppgörandet av tekniska föreskrifter och cirkulär. Fast mera synes detta detaljarbete böra försiggå uteslutande inom ämbetsverket självt och utföras av dess fackutbildade tjänstemän.

Kommerskollegiikommittén och departementalkommitterade hava också yttrat sig i sådan riktning i fråga om det näringsråd, som enligt deras förslag skulle ställas vid sidan av det omorganiserade kommerskollegium och i vars sektion för industriärenden en representant för skeppsbyggnadsindustrien skulle erhålla plats. Kommittéerna anföra i sådant hänseende i sitt gemensamt avgivna betänkande om inrättande av ett handelsdepartement (sid. 522):

Naturligtvis kan man ej förvänta, att i rådsmedlemmarnes personer erhålla samlad *all* den fackkunskap, som i varje fall är av betydelse för administrationen. Så långt är specialiseringen inom näringslivets teknik redan driven, att en dylik strävan icke är möjlig att realisera. För specialutredningar och detaljkännedom får förvaltningen själv ansvara dels genom sina tjänstemän, dels genom egna experter, dels slutligen genom att till rådets tjänst ställa de *experter*, som detta kan behöva.

Om det också icke nu gäller att taga ståndpunkt till frågan om inrättandet av ett näringsråd, avsett att i allmänhet tillföra kommerskollegium en fond av i det praktiska livet förvärvad sakkunskap, skulle dock i varje fall den av sagda kommittéer tänkta organiseringen av ett dylikt sakkunnigt råd kunna på ett äventyrande sätt föregripas, om man redan nu i förväg inrättade ett särskilt skeppsbyggnadskunnigt råd. Detta komme ju sedan antingen att helt eller delvis gå upp i näringsrådet eller ock att verka jämsides med detsamma. Man kunde då komma att stå inför den mindre lyckliga eventualiteten att samma fråga bleve behandlad av två av varandra oberoende och måhända i sina uttalanden skiljaktiga råd.

Att låta ett på förhand inrättat skeppsbyggeritekniskt råd sedermera gå upp i eller rent av bilda en sektion i det föreslagna näringsrådet förefaller mig ock vara synnerligen olämpligt redan av den grund, att ett skeppsbyggeritekniskt råd, för att överhuvud kunna sägas få karaktären av ett råd, borde sammansättas av flera sakkunniga, vilka knappast alla, kanske blott en eller två, kunde i sinom tid erhålla plats

inom vederbörlig sektion av näringsrådet. Utan en sådan inskränkning skulle detta speciella fackområde bliva för starkt representerat och ej erhålla vederbörlig motvikt från representanter för andra näringsintressen, vilka synas hava lika berättigade anspråk att få göra sina synpunkter gällande. Man skulle då riskera att få en alltför vidlyftig och tungrodd apparat, utan att något bättre resultat därmed vunnas, en risk, som man icke under något förhållande synes böra åtaga sig, så länge icke något verkligt förefintligt trängande behov kunnat påvisas.

Sedan fartygsinspektionens verksamhet blivit slutgiltigt ordnad och hunnit fortgå någon tid, torde de tekniska spörsmål, som lämpligen synas böra bringas under ett råds behandling, icke bliva flere eller mera invecklade, än att det föreslagna näringsrådet lär bli väl skickat att behandla desamma.

På nu anförda grunder måste jag i sakens nuvarande läge avstyrka inrättandet av ett skeppsbyggeritekniskt råd vid sidan av fartygsinspektionens chefsmyndighet.

Med det nu anförda är emellertid ingalunda avsett att förneka önskvärdheten av att vid utformandet av de tekniska detaljföreskrifter, som vid sidan av den blivande lagen och förordningen om tillsyn å fartyg skola reglera denna tillsyn, så mångsidig teknisk sakkunskap som möjligt ställes till förfogande. Men då, såsom jag förut antytt, detta utarbetande av specialföreskrifter kommer att erfordras i någon större utsträckning endast kort före och vid den nya tillsynens ikraftträdande och tillsynsmyndigheternas första organisation, synes det mig vara en riktigare utväg att för detta ändamål tillkalla vissa sakkunniga.

Det är givet, att vissa normer måste fastställas, efter vilka statens kontrollorgan kunna avgöra, huruvida ett fartyg är att anse såsom sjövärdigt och eljest säkert eller icke. I fråga om fartyg, som innehar klass i någon erkänd klassificeringsanstalt, gälla ju i de viktigare delar klassen omfattar klassreglementets bestämmelser om dimensioner m. m. men särskilt i fråga om oklassade fartyg finnas inga sådana å svenska förhållanden fullt tillämpliga bestämmelser, och klassreglementena, av vilka ju intet är svenskt, kunna naturligen icke utan vidare tillämpas på alla fartyg, särskilt icke de mindre fartygen å mera begränsade farvatten. För en mängd fartygs vidkommande bliver det alltså nödvändigt att uppgöra så kallade dimensionstabeller och andra bestämmelser, och lär den praxis, som härutinnan arbetat sig fram vid de olika svenska varven, kunna i det stora hela komma till användning, om blott en viss reda och enhetlighet åstadkommes härutinnan.

Det är därför också min avsikt att, om riksdagen bifaller inrättandet

av den nya statskontrollen, utan dröjsmål väcka förslag om tillkallande av lämpliga sakkunniga att biträda i nyss angivna syfte. Spörsmålen åter om lämpliga åtgärder för att åt den centrala tillsynsmyndighetens verksamhet bereda det mera permanenta tillskott, som må bestå i anlita det av sakkunniga (experter) och hänvändelser till ett näringsråd eller sektion däraf, torde lämpligast få sin lösning i samband med den slutliga prövningen av nyssnämnda två kommittéers förslag härutinnan.

*Kontroll &  
fartygs-lanter-  
nor m. m.*

Innan jag övergår till organen för den repressiva fartygskontrollen, vill jag begagna tillfället att framhålla, att det väckta förslaget om den preventiva kontrollens ordnande ej avser att upphäva den befattning med kontrollen å fartygs lanternor, kompasser och övriga nautiska instrument, som tillkommer nautisk-meteorologiska byrån själv eller genom dess kontrollstationer. Tvärtom förutsätter jag, att ifrågavarande myndigheters åligganden på förevarande område komma att ökas genom att, såsom sjöfartssäkerhetskommittén föreslagit, åt nämnda slag av tillsyn förlänas en mera obligatorisk karaktär än hittills. Detta arbetstillskott, som för övrigt på grund av gällande sportelväsen motsvaras av viss inkomstökning för tjänstemännen, synes dock, åtminstone till en början, ej bliva av omfattning att föranleda någon förändring i byråns organisation eller avlöningsstat.

*Organ för den  
repressiva  
fartygs-  
kontrollen.*

De ärenden angående repressiv statskontroll å fartyg, som under nuvarande förhållanden tillhöra kommerskollegii handläggning, äro förlagda till kollegii byrå för ärenden angående utrikes handeln och sjöfarten. Enligt kommerskollegiikommitténs och departementalkommitte-rades förslag skulle desamma tillhöra verkets sjöfartsbyrå.

Ett antagande av den nya sjöfartssäkerhetslagstiftningen skulle komma att avsevärt öka omfattningen av de göromål, som i förevarande hänseende åligga kommerskollegium. I omförmälda förslag till ändringar i sjölagen förekommer såsom en nyhet att vederbörande befälhavare skall inom riket till kommerskollegium och utom riket till närmast varande svenske konsul ofördröjligen avgiva skriftlig rapport om snart sagt varje timad händelse, som kan betraktas såsom en sjöolycka. Dessa rapporter, vilkas avgivande skulle vara obligatoriskt, äro avsedda att huvudsakligen tillgodose två ändamål, nämligen dels att tjäna kommerskollegium till ledning vid fullgörande av dess uppgift i avseende å vederbörliga undersökningar (i lagförslaget benämnda sjöförhör) i anledning av inträffade olyckor, dels ock att ligga till grund för en fullständig officiell statistik över sjöolyckor, vilken hittills saknats, men som givetvis skulle ur



flera synpunkter vara till gagn. Enligt lagförslaget, i vilket upptagits åtskilliga nya bestämmelser i syfte att förbättra undersökningsförfarandet och säkrare utkräva det personliga ansvaret för sjöfartssäkerheten, skulle liksom enligt nu gällande sjölag rätten (resp. konsul) ofördröjligen insända protokollet över sjöförhöret till kommerskollegium för undergående av granskning. Det bliver då beroende på åtgärd av kollegium och de organ, detta får till sitt förfogande, om vid redan verkställt sjöförhör må bero eller nytt sådant förhör skall ske eller anstalt vidtagas för anhängiggörande av talan mot vederbörande om ansvar.

Mest betydande blir arbetsökningen givetvis för det sjötekniska biträdet, vars bibehållande inom verket med utvidgade åligganden föreslagits av sjöfartssäkerhetskommittén. Enligt kommitténs förslag skulle biträdet utöva samma tillsyn över att behöriga rapporter angående sjöolyckor verkligen inkomma från fartygsbefälhavare, som biträdet för närvarande har att utöva rörande undersökningars hållande och domstolsprotokollens insändande, varjämte biträdet fortfarande skulle vara skyldigt tillhandagå kollegium med utredning i sjötekniska frågor. Även borde biträdet stå i förbindelse med den enligt kommitténs förslag i förhållande till kollegium mera självständiga centrala tillsynsmyndigheten på det sätt, att biträdet underrättade denna om sådana sjöolyckor, vilka ansåges böra efterföljas av »besiktning» eller inspektion. Bitrådets åligganden med avseende å statistiken över sjöolyckor skulle, enligt det av kommittén för nämnda tjänsteman utarbetade instruktionsförslaget, bestå i att för varje år, i enlighet med av kommerskollegium meddelade närmare föreskrifter, sammanställa en översikt av de sjöolyckor, som under året meddelats i rapporter och sjöförhørsprotokoll.

I fråga om det sjötekniska bitrådets förhållande till den centrala tillsynsmyndigheten har kommittén uttalat sig mot framkommet förslag att inordna sjötekniska biträdet under denna myndighet. För att det sjötekniska biträdet skulle bliva i tillfälle att på ett självständigt och opartiskt sätt bedöma och yttra sig över de frågor, som från centralmyndigheten komme under kollegii prövning, ansåg kommittén denne tjänsteman fortfarande böra sortera direkt under kollegium. Därjämte har anmärkts, att det måhända viktigaste området av det sjötekniska bitrådets verksamhet, granskningen av inkommande rapporter och sjöförklaringar, faller inom den repressiva kontrollen rörande fartygs säkerhet, under det att den centrala tillsynsmyndigheten endast skulle hava till uppgift att utöva en rent preventiv kontroll från statens sida i berörda avseende. Slutligen borde enligt kommitténs mening ej förbises, att det sjötek-

**Sjötekniska  
biträdet.**

*Sjöfarts-  
säkerhets-  
kommittén.*

niska biträdet skulle tillhandagå kollegium med utredning även i andra sjöfartsangelägenheter än sådana, som angå fartygs säkerhet, vadan han även ur denna synpunkt lämpligast borde ställas direkt under kollegium.

*Kommerskollegium.*

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

*Kommerskollegiikommittén och departementalkommittéer.*

Jämväl kommerskollegiikommittén och departementalkommittéerna anse, att i fråga om sjötekniskt biträde hos kommerskollegium enahanda anordning som hittills i huvudsak bör bibehållas. Kommittéerna, som förorda sjöfartsbyråns indelning i tre sektioner, administrativa sektionen, fartygsregistreringssektionen och fartygsinspektionssektionen, yttra sig i fråga om bitrådets ställning till centralmyndigheten för den preventiva kontrollen på följande sätt:

Visserligen skola båda dessa organ befodra enahanda huvudsyfte, nämligen säkerheten till sjöss, men dock på olika vägar och med skilda medel. Fartygsinspektionen har — till sin uppgift att genom huvudsakligen förhandskontroll och tillsyn direkt förebygga sjöolyckor, varemot sjötekniska bitrådets verksamhet åsyftar att, när i ett visst fall sjöolycka inträffat, utöva en efterhandskontroll rörande själva ansvaret för den timade händelsen. Handhavandet av denna tvåsidiga kontroll måste givetvis i såväl ena som andra fallet vara en vansklig och ömtålig uppgift. Det ligger stor makt uppå, att kontrollverksamheten i bägge sina yttringar mötes med förtroende ej minst från närmast intresserade sjöfartskretsar — såväl arbetsgivare som arbetstagare — och städse för bevarande därav iakttager en objektivitet, som är höjd över underordnade hänsyn. Beskaffenheten och omfattningen av de med nämnda förhandskontroll förenade bestyr betinga enligt kommittéernas mening oundgängligen deras behandling, såvitt angår centralförvaltningen, inom en enkom här för avsedd sektion. Så är däremot icke fallet med handhavandet av den repressiva efterhandskontrollen.

I sista hand tillhör väl bedömandet av en viss ansvarsfråga vederbörande domstol, men det måste dock alltid fordras, att det organ, på vars initiativ frågan i första hand beror, handlar med varsamhet och omsikt samt utan allt för strängt fasthållande vid formella synpunkter. Det synes kommittéerna lämpligast, att efterhandskontrollen utövas i nära anslutning till administrativa sektionen, som får att i allmänhet befodra sjöfartens intressen. Genom denna anordning gives ett riktigt uttryck åt den tanken, att även kontrollen i själva verket är avsedd att i stort sett vara sjöfarten till gagn och icke är självändamål.

Genom behandling av denna gren av sjöfartskontrollen gemensamt med de administrativa sjöfartsärendena vinnes ock den fördel, att å ena sidan den sakkunskap, varöver administrativa sektionen bör förfoga, får tillfälle att mera omedelbart göra sig gällande vid behandling av efterbandskontrollen och å andra sidan det sjötekniska bitrådets insikter och under tjänstutövningen förvärvade erfarenhet lättare kunna tillgodogöras för de allmänna administrativa ärendena. Då i övrigt dels sjöfartssäkerhetskommittén genom sitt förslag till instruktion för sjötekniska bitrådet dels förevarande kommittéer genom sina organisationsförslag sökt på ett tryggnande sätt sörja för erforderligt samarbete mellan sjötekniska bitrådet och fartygsinspektionen, förfaller huvudskälet för deras inrymmande inom en och samma sektion.

Redan av dessa skäl tveka kommittéerna icke att förorda, att sjötekniska bitrådet inordnas i den administrativa sektionen. Bitrådet torde lämpligen böra erhålla benämningen av *nautisk assistent*.

Ett ytterligare skäl för den nautiske assistentens placering å administrativa sektionen har varit, att därigenom ett mera ändamålsenligt utnyttjande av den nautiske assistentens arbetskraft bör kunna vinnas, än fallet är med det nuvarande sjötekniska bitrådets. Huvudparten av hans verksamhet i den form, som förslagen förutsätta, skulle utgöras av arbetet med granskning av sjöolycksrapporter och sjöförhørsprotokoll samt avgivande av sådana yttranden, som i instruktionen avses, särskilt beträffande ansvaret för inträffade sjöolyckor. I det stora flertalet dylika ärenden kommer tvivelsutan hans yttrande framgent liksom hittills att efter utveckling av vad i saken förekommit utnytna i en hemställan, att någon åtgärd från kommerskollegiets sida icke skall vidtagas eller att med fråga om särskild åtgärd skall anstå, tills ytterligare utredning inhämtats från redare eller befälhavare eller andra vederhörande. Föredragningen av ärenden med denna innebörd synes utan olägenhet kunna anförtros åt nautiske assistenten och böra ske inför byråchefen, som beslutar i ärendet. Föreslår däremot nautiske assistenten, att i anledning av vad i ärendet angående sjöolycka förekommit åtal skall mot någon anställas, bör ärendet av byråchefen föredragas till avgörande inför generaldirektören. Jämväl för det fall att byråchefen vid någon assistentens föredragning finner, att åtal kan ifrågasättas, bör byråchefen övertaga föredragningen och generaldirektören alltså besluta i saken. I båda fallen bör assistenten närvara vid föredragningen.

---

Övervakandet av att vederbörliga rapporter insändas till kollegiet, att sjöförhör verkligen komma till stånd samt att protokollen över desamma inkomma skulle åligga nautiske assistenten. Anmälningar om försummelser härutinnan böra av assistenten föredragas för byråchefen, som beslutar om vidtagande av erforderlig åtgärd i saken och i mån av behov förordnar om anställande av sjöförhör. Endast för det fall, att försummelse anses böra föranleda till åtal, föredrages ärendet av byråchefen till avgörande för generaldirektören. Hemställan om tillämpning av stadgandet i 320 § sjölagen bör ock av assistenten föredragas för byråchefen, som beslutar.

Nautiske assistentens samarbete med fartygsinspektionen bör lämpligen så ordnas, att assistenten i form av ett kortfattat memorial direkt till fartygsinspektionssektionen avläter meddelanden om behov av inspektion eller besiktning. Ytterligare erforderligt samarbete mellan dem bör för vinnande av bästa möjliga utbyte ordnas

i möjligast fria former med undvikande av onödig omgång samt huvudsakligen ske genom personliga överläggningar mellan nautiske assistenten och fartyginspektionens chef. Den gemensamme byråchefen blir här liksom eljes den sammanhållande kraften, och fran honom böra utgå tilläventyrs erforderliga anvisningar för ordnande av samarbetet

Redan arten av nautiske assistentens uppdrag anger, att av honom måste i första hand krävas omfattande insikter och erfarenhet i sjötekniska och nautiska frågor, varjämte av honom fordras god allmän underbyggnad. I regeln torde för befattningen bäst lämpa sig en teoretiskt och praktiskt väl utbildad fartygsbefälhavare, som äger förutsättningar för att kunna tillämpa sina kunskaper vid fullgörandet av uppdraget.

Beträffande ifrågavarande tjänstemans avlöningsförhållanden anföra kommittéerna, att de betydligt ökade göromål, som nautiske assistenten skulle erhålla, samt den jämväl åsyftade utvidgningen av hans ansvar, särskilt vad anginge hans föredragningskyldighet, enligt kommittéernas mening betingade, att assistenten erhöles ordinarie anställning. Därigenom vunnes i övrigt den fördel, att hans närvaro i ämbetsverket alltid kunde påräknas under den dagliga arbetstiden för de övriga tjänstemännen, vilka sålunda kunde av assistenten omedelbart erhålla erforderliga upplysningar. Då det vore att antaga, att lämpliga aspiranter till befattningen som nautisk assistent ej skulle komma att saknas, torde avlöningsvillkoren kunna begränsas till de för första lönegraden gällande.

Departements-  
chefen.

Det av sistnämnda kommittéer framställda förslaget beträffande ifrågavarande tjänstemans ställning och åligganden inom kommerskollegium ävensom hans avlöningsförmåner synes mig i allt huvudsakligt värt beaktande. Då emellertid riksdagen redan för år 1915 fastställt sjötekniska bitrådets avlöningsförmåner till det under senare år utgående arvodet av 3,000 kronor, synes för nämnda år ej annan ändring i angivna förhållanden böra inträda än som direkt betingas av den föreslagna sjöfartssäkerhetslagstiftningens tillämpning och de statistiska arbetsuppgifter, som i samband därmed skulle tillkomma bitrådet. Med föreslagen föredragningskyldighet, uppförande på ordinarie stat, ökning i avlöningsförmåner samt eventuellt ändrad benämning skulle alltså tillsvidare anstå.

Emellertid innebära redan de åligganden, som enligt det nyss sagda från och med nästa år skulle tillkomma här ifrågavarande tjänsteman, ett så pass betydande arbetstillskott, att för deras fullgörande till bitrådets förfogande synes böra ställas viss underordnad personal. Särskilt gäller detta sammanförandet av de statistiska uppgifterna rörande

sjöolyckor. Kommerskollegiikommittén och departementalkommitterade förutsätta ock, att en av administrativa sektionens amanuenser skall i viss omfattning biträda här ifrågavarande tjänsteman. På grund härav och i anslutning till av kommerskollegium i skrivelse den 26 september 1913 gjord framställning får jag föreslå, att till arbetshjälp åt det sjötekniska biträdet i nyssnämnda hänseende ävensom för införelse i liggare och för andra mindre kvalificerade uppgifter måtte för år 1915 anvisas ett belopp, som torde kunna begränsas till 1,500 kronor.

Sjötekniska biträdet jämte honom underordnad personal böra, på skäl som av de olika kommittéerna angivits, ej inordnas inom fartygsinspektionens chefsmyndighet utan ställas direkt under vederbörande byråchef.

Det redan av 1877 års sjöfartssäkerhetskommitté framställda önskemålet om en särskild åklagarmyndighet för sjörättsmål har upptagits av den för samma ändamål senast tillsatta kommittén. Denna anför i sådant hänseende följande:

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

Bleve det sålunda nödvändigt att hos kommerskollegium anställa ett särskilt biträde för rättsprövningen, synes det lämpligt, att denne person tillika utrustades med befogenhet att i egenskap av *särskild åklagare* på eget ansvar väcka och utföra åtal angående brott och förseelser mot i sjölagen och skilda förordningar givna bestämmelser rörande sjöfartssäkerheten. I samtliga de förslag, vilka

**Särskild  
åklagare.**

*Sjöfartssäkerhets-  
kommittén.*

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

*Kommerskollegium.*

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

*Kommerskollegiikommittén och departementalkommittéerna.*

Kommerskollegiikommittén och departementalkommittéerna ägna frågan om särskild åklagare i sjörättsmål en ingående behandling. Efter att hava redogjort för den nuvarande handläggningen inom kommerskollegium av frågor om ansvar för timad sjöolycka fortsätta kommittéerna:

Om ock denna anordning kunnat fungera utan större olägenheter under hittillsvarande enklare förhållanden i avseende å undersökningsförfarandet, synes den inga-

lunda kunna motsvara behovet efter införandet av den vida mera komplicerade lagstiftning, som är att inom den närmaste framtiden förvänta. Framför allt nödvändiggöres en ändring därav, att byråchefens uppmärksamhet enligt kommittéernas förslag till organisation måste riktas åt så många andra håll. Han blir därigenom urständssatt att på egen hand genomtränga och själv utveckla de rent rättsliga momenten i varje särskilt fall. Jämsides med bedömandet ur sjöteknisk-nautisk synpunkt av ansvaret för en sjöolycka måste den förberedande prövningen av sjöolycksfallet taga sikte på de föreliggande faktas betydelse i rättsligt hänseende och med ledning härav bedöma utsikterna för ett eventuellt åtal. Fordran hära kan ej eftergivnas, utan att fara uppstår att hela systemet förfelar sitt ändamål och att tilliten till detsamma undergrävas. Det synes därför nödvändigt, att till kommerskollegiets förfogande ställas en särskild person, som får att fylla nämnda uppgifter. Genom anställandet av en sådan person vinnes den påtagliga fördel, att då denne sålunda skall inrikta sig enkom å dessa frågor, han därigenom får tillfälle att göra sig fullt förtrogen med de för dem såregna juridiska synpunkterna och därjämte kan sörja för kontinuitetens bevarande.

Jämte uppdraget att fungera såsom juridiskt biträde åt kommerskollegiet vid den förberedande rättsprövningen i dylika ärenden bör den ifrågasatte funktionären erhålla till åliggande att i egenskap av maritim åklagare i viss utsträckning medverka vid själva utkrävandet av det rättsliga ansvaret i de fall, då sådant ifrågakommer. Kommerskollegiet är för närvarande uteslutande hänvisat till att anlita medverkan av lokala myndigheter vid åtals anställande. Detta plägar nu ske under den form, att kollegiet med överlämnande av handlingarna i ett ärende jämte sjötekniska bitrådets memorial anmodar Kungl. Maj:ts befallningshavande att delgiva vederbörande allmänna åklagare saken för vidtagande av den åtgärd, vartill han må finna fog. Trots den fakultativa form, varunder delgivandet sålunda sker, hava åklagarna givetvis uppfattat detsamma såsom en direkt uppfordran att anhängiggöra åtal och i regeln även efterkommit denna uppfordran. Åtalen hava sedermera anhängiggjorts och vidare fullföljts av dem på eget ansvar med huvudsakligen allenast den ledning, som beståtts i sjötekniska bitrådets memorial. Bristfälligheterna i denna anordning ligga i öppen dag.

I första rummet måste det betraktas såsom ett betänkligt missförhållande, att de lokala allmänna åklagarna, vilka i allmänhet icke själva kunna sitta inne med några speciella teoretiska insikter i sjörättslagstiftningen eller någon större praktisk erfarenhet i sådana angelägenheter, ej heller från den centrala myndighet, från vilken initiativet till åtalet utgått, erhålla fullt vägledande direktiv eller upplysningar om den rättsliga sidan av saken, utan äro härutinnan hänvisade var och en allenast till sitt eget subjektiva omdöme. Förklarligt är att under sådana förhållanden utförandet av åtalen ej alltid kan motsvara berättigade anspråk. I sista hand kommer tänkligen naturligt härigenom den enhetlighet i rättstillämpningen, som ej minst på detta område bör uppställas såsom en oeftergivlig fordran, att lida avbräck och lagens syfte att genom den härav vållade osäkerhet delvis omintetgöras. Jämväl måste det betraktas såsom en oegentlighet, vilken bör avhjälpas, att under nuvarande förhållanden det lätt kan inträffa att, i fall en åklagare avböjer taga om hand en sak, denna får nedläggas av brist på utväg att med tillhjälp av annat organ få detsamma processuellt utförd.

Kommitéerna anse sig därför böra kraftigt uttala sig för anställande av en

särskild maritim åklagare med uppgift att i nyss antydd ordning medverka vid utkrävandet av det rättsliga ansvaret för sjöolyckor.

Härjämte anse kommittéerna ifrågavarande tjänsteman böra biträda vid beivrande av överträdelser mot andra författningar, vilkas efterlevnad kollegium nu har eller framdeles får att övervaka.

Längre fram anföra kommittéerna följande:

De skäl, som kommittéerna nyss närmare utvecklade till stöd för sin åsikt, att nautiske assistenten bör inordnas under den administrativa sektionen, synas kommittéerna hava sin tillämpning även beträffande den maritime åklagaren. Kommittéerna utgå därför från, att denne skall tillhöra nämnda sektion. Av redogörelsen för assistentens verksamhet torde framgå, att denna i vissa viktiga delar bör föranleda till nära samverkan med den maritime åklagaren. Ett stort antal frågor, som avse ansvar för fartygs sjövärdighet, måste nämligen bliva föremål för prövning från dem bägge, ehuru från olika synpunkter.

Den regelmässiga gången av ett ärende om ansvar för en sjöolycka, angående vilken sjöförhör verkställts och protokoll därom föreligger, torde böra bliva den, att nautiske assistenten får att i första hand skärskåda saken från sin ståndpunkt, nämligen den sjöteknisk-nautiska, och ur denna synpunkt avgiva skriftlig promemoria i frågan. Med ledning av denna införskaffas den ytterligare utredning, som befinnes erforderlig, eventuellt genom föranstaltande av nytt sjöförhör med tillämpning av 321 § sjölagen. Sedan sålunda denna del av ärendet blivit nöjaktigt utredd och belyst, hänskjutes saken till den maritime åklagarens bedömning från rättslig synpunkt. Varje sjöförhørsprotokoll förutsättes skola bliva föremål för hans granskning. Inom viss skälig tid bör han därefter avgiva ett skriftligt yttrande i ärendet med angivande särskilt, huruvida och för sådant fall mot vem och i vilken ordning han anser åtal böra anställas med anledning av sjöolyckan, och vilka yrkanden han anser i en blivande rättegång böra framställas. Sedan sålunda i form av yttranden från de båda sakkunniga det erforderliga underlaget för ett allsidigt bedömning av saken erhållits, föredrager nautiske assistenten i ovan angiven ordning ärendet för byråchefen, som då kan besluta, att detsamma ej skall föranleda till någon vidare åtgärd. Endast för det fall, att åtal ifrågasättes av byråchefen eller av nautiske assistenten, kommer såsom nämnt ärendet under generaldirektörens prövning på föredragning av byråchefen. Det skulle kunna sättas i fråga, att den föredragning, som sker inför byråchefen, bör verkställas icke av assistenten utan av den juridiskt utbildade åklagaren. Överlämnandet av detta bestyr åt assistenten motiveras dock av hans ställning i allmänhet och särskilt därav, att vid föredragningen de sjötekniska synpunkterna oftare torde tarva ett ytterligare klarläggande än de rent juridiska, om vilka byråchefen torde hava lättare att själv bilda sig ett omdöme på grund av det föreliggande yttrandet.

Genom sådana anordningar skulle enligt kommittéernas mening ett både omsorgsfullt och allsidigt övervägande även på detta preliminära stadium komma varje särskilt ärende till godo, men likväl blott de enstaka fall, i vilka ifrågasättes en så allvarlig åtgärd som anställande av åtal på myndighetens föranstaltande, behöva dragas under generaldirektörens prövning.



Därest ett ärende kommit till den punkt, att generaldirektören beslutat åtals anställande, bör som regel detsamma vidare fortgå i följande ordning.

Nautiske assistenten och den maritime åklagaren böra gemensamt på grundval av sina föregående yttranden utarbета och skriftligen avfatta en fullständig vägledning för åtals utförande, innehållande tillika en sammanfattning av de olika synpunkter, som vardera av dem företräder. Samarbetet mellan dem bör i mån av behov ledas av byråchefen, som i händelse av divergerande meningar om vägledningens innehåll får därom träffa avgörande.

Häri genom skulle kommittéernas åsikt den ovan anmärkta bristen på sakkunskap vid själva utförandet av åtalen kunna i väsentlig mån avhjälpas, och kommittéerna föreställa sig, att utvägen att härför taga i anspråk de lokala allmänna åklagarna med fördel låter sig använda, under den förutsättning att de av kommittéerna nyss angivna anordningar i syfte att för varje särskilt fall bereda allmänna åklagaren den nödiga vägledningen för målets utförande bringas till stånd. I samband med överlämnandet av ett ärende för åtals anställande genom vederbörande allmänna åklagare bör i sådant syfte uttryckligen givas tillkänna, att han äger hos kommerskollegiet påräkna att på begäran erhålla all nödig ytterligare vägledning vid åtalets anhängiggörande. Särskilt för eventuellt fullföljande av ett åtal hos högre instans läser allmänne åklagaren ofta behöva verksamt biträde för talans utvecklande samt äga anspråk på tillhandahållandet av all den ytterligare bevisning eller den motbevisning, som med anledning av vad under målets handläggning vid den lägre domstolen förekommit må vara erforderlig och kunna genom kollegiets försorg anskaffas. Om ock själva det ursprungliga överlämnandet av ett åtalsärende till allmänna åklagaren lämpligen torde böra ske genom förmedling av Kungl. Maj:ts vederbörande befallningshavande, bör dock för underlättande av samverkan mellan kollegiet och åklagaren all vidare skriftväxling i saken ske direkt och utan sådan förmedling.

Även om alltså i överensstämmelse härmed allmänna åklagaren fortfarande avses skola uppträda på eget ansvar, skulle han dock uppenbarligen få sitt arbete i väsentlig mån underlättat och i realiteten om ock ej formellt sitt ansvar minskat. Han skulle ock säkerligen genom det stöd, som han åtnjöte och vore i sin goda rätt att påkalla från den centrala sjöfartsförvaltningens sida, vinna den trygghetskänsla, att han, om ock med bibehållande av ansvar, dock i själva verket utförde ett honom anförtrott uppdrag från denna förvaltning.

Det ovan framhållna missförhållande, som för närvarande kan uppstå däri genom, att en åklagare avböjer att anhängiggöra eller fullfölja ett åtal, torde endast högst undantagsvis behöva befaras. Men den eventualitet är dock ej helt utesluten, att genom ett sådant avböjande möjligheten att väcka eller fullfölja ett åtal kan avskäras och detta till och med just i ett principiellt viktigt fall, beträffande vilket vore av intresse att erhålla prejudikat. För att bereda utväg att förhindra uppkomsten av en sådan eventualitet synes nödigt, att den maritime åklagaren vid sidan av sin första uppgift att biträda vid den preliminära rättsprövningen och vid åtalens utförande erhåller befogenhet att som verklig åklagare i sjörättsmål jämväl omedelbart själv utföra åtal. Denna befogenhet synes dock åtminstone tillsvidare böra begränsas att avse dels de fall, där sådant av nyss angivna orsak visar sig oundgängligt såsom en subsidiär utväg, dels vissa undantagsfall, då med hänsyn till en föreliggande åtalsfrågas mera invecklade beskaffenhet och svårighet att å viss

ort erhålla kompetent åklagare för dess utförande prövas lämpligt att i stället anlita den maritime åklagaren. Förordnande för denne bör dock för varje särskilt fall lämnas av kommerskollegiet. Uppgiften för honom att uppträda i den egenskap, som själva benämningen utmärker, skulle sålunda i verkligheten bliva föga omfattande. Kommittéerna anse nämligen varken tillrådligt eller behöfligt att redan från början, innan någon erfarenhet föreligger om konsekvenserna i förevarande hänseende av den nya sjöfartssäkerhetslagstiftningen, upprätta en central åklagarmyndighet, utrustad med den självständighet och fristående befogenhet, som sjöfartssäkerhetskommittén synes hava avsett med sitt förslag om anställande av en särskild åklagare. Kommittéerna förutsätta emellertid möjligheten av, att förhållandena framdeles kunna föranleda behov av att omorganisera den ifrågasatta befattningen till ett verkligt fiskalsämbete med befogenhet att efter eget initiativ och på eget ansvar utföra åtal för förseelser mot bestämmelser i nämnda eller annan lagstiftning, som faller under kollegiets kontroll.

Med den av kommittéerna föreslagna begränsningen av den maritime åklagarens befogenhet är ock förbunden den fördel, att med hänsyn till göromålets beskaffenhet och omfattning kostnaderna för hans avlöning kunna hållas inom mycket måttliga gränser. Det synes kommittéerna i sådant avseende lämpligt, att avlöningen utgår i form av arvode och att uppdraget meddelas allenast på förordnande för viss tid, exempelvis tre år i sänder.

Såsom kvalifikationer för den maritime åklagaren måste givetvis krävas juridisk utbildning och särskilt goda insikter på sjörättslagstiftningens område ävensom praktisk erfarenhet om processförfarandet.

Beloppet av ersättningen åt ifrågavarande tjänsteman anses av kommittéerna kunna begränsas till 2,000 kronor för år räknat, om uppdraget förenas med ordinarie tjänst inom kollegium.

*Departements-  
chefen.*

Behovet av en särskild åklagare för sjörättsmål inom kommerskollegium torde genom vad i de olika kommittéutlåtandena anförts få anses på ett tillfyllestgörande sätt motiverat. Nämnde tjänsteman, som lämpligen torde kunna benämnas sjöåklagare, synes genast från början kunna i huvudsak erhålla den ställning och de åligganden, som av kommerskollegiikommittén och departementalkommittéerna förutsatts. Dock synes i detta sammanhang ej böra upptagas frågan om sjöåklagarens skyldighet att föra kollegii talan i andra mål än de med sjöfartssäkerhetslagstiftningen sammanhängande. Sysslan, för vars beklädande synas böra gälla de av sistnämnda kommittéer föreslagna kompetensvillkoren, torde, i mån av omständigheterna, kunna få förenas med annan befattning inom kommerskollegium. Evad så sker eller icke, läres, med hänsyn till vikten att erhålla en väl kvalificerad innehavare redan från början, hans arvode ej böra sättas lägre än till 3,000 kronor.

Vid ett genomförande efter angivna grunder av utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m. bortfaller behovet av de organ för preventiv fartygskontroll, som under nuvarande förhållanden avlönas av statsmedel, nämligen å ena sidan inspektören för fartygs bärgningsredskap och för fartygs lastlinje, å den andra de tre lokala inspektörerna för passagerarångfartyg, vilka sistnämnda, såsom redan omnämnts, därjämte tjänstgöra såsom inspektörer enligt förordningen av den 13 juli 1909 angående båtar och andra bärgningsredskap å fartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart. En besparing av de till dessa funktionärer anvisade belopp skulle sålunda uppstå. Då ifrågavarande befattningar, vilka alla tillkommit under de senaste femton åren, äro tillsatta endast medelst förordnande tills vidare eller för högst ett år i sänder, synas, i den mån deras innehavare ej skulle komma att tagas i anspråk för den nya kontrollorganisationen, några ekonomiska förpliktelser för staten gentemot dem ej föreligga. De belopp, som sålunda skulle komma att inbesparas för staten, ävensom sättet för deras hittillsvarande anvisande framgå av följande framställning.

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

Beträffande inspektörerna för passagerarångfartyg, utgå deras nuvarande årsarvoden, 3,500 kronor för en var, från anslaget till befrämjande i allmänhet av handel och sjöfart, dem tillkommande resekostnads- och traktamentsersättningar, till årligt belopp av numera högst 3,000 kronor för inspektören i norra distriktet och 2,500 kronor för vardera av de andra, eller tillhopa 8,000 kronor, med 1,000 kronor från nämnda anslag och med återstående beloppet, högst 7,000 kronor, från handels- och sjöfartsfonden, samt till dem anslagna medel till bestridande av utgifter för skrivmaterialier och expenser, numera högst 300 kronor om året för en var, från sistnämnda fond.

Sålunda skulle genom indragning av nämnda befattningar för stats-

verket inbesparas sammanlagt 23,900 kronor om året. Ehuru dessa medel endast delvis utgått efter anvisande av riksdagen, synes dock givet, att med den nya sjöfartssäkerhetslagstiftningens ikraftträdande och framgent det av densamma betingade anslagsbehovet bör i dess helhet tillgodoses genom av riksdagen beviljade medel.

**Sammanfattning.**

Det belopp, som sålunda för år 1915 skulle behöva äskas hos riksdagen, framgår av följande, på det nu anförda grundade sammanställning:

Arvode till 1 överinspektör och chef för fartygsinspektionsavdelningen	kronor	7,500: —
» » 1 sekreterare å	»	5,600: —
» » 1 förste byråinspektör å	»	5,600: —
» » 1 byråinspektör å	»	3,900: —
Arvoden » 2 amanuenser å	»	3,300: —
Arvode » 1 kvinnligt biträde å	»	1,550: —
» » 1 » » å	»	1,150: —
Vikariatsersättningar och extra biträden, allt för fartygsinspektionsavdelningen (1,100 + 1,000 + 200)	»	2,300: —
Ersättning för arbetshjälp åt kommerskollegii sjötekniska biträde	»	1,500: —
Arvode till särskild sjöåklagare hos kommerskollegium	»	3,000: —
Arvoden till 6 förste fartygsinspektörer å 5,950 kr.	»	35,700: —
» » 16 andre » » å 3,000 kr.	»	48,000: —
Ortstillägg till i Stockholm stationerade fartygsinspektörer	»	1,300: —
Rese- och traktamentsersättning till fartygsinspektörerna	»	29,800: —
Ersättning för skrivmaterialier, lokalhyra och andra kontorskostnader åt fartygsinspektörerna, kostnaderna för överdragskostymer inberäknade (6,300 + 6,600)	»	12,900: —
Ersättning till vikarier för fartygsinspektörerna	»	3,000: —
Sakkunniga biträden vid förrättningar inom Sverige	»	2,000: —
	kronor	168,100: —
vartill kommer arvode för tiden 1 oktober—31 december 1914 åt fartygsinspektionsavdelningens chef och sekreterare	»	3,275: —
	Summa kronor	171,375: —
eller i mera avrundat tal	»	171,400: —

Det belopp av 170,000 kronor, vartill motsvarande anslag beräknats såväl i den till 1913 års riksdag avlätna propositionen som i de innevarande år avlämnade statsverkspropositionerna, har alltså måst ökas med 1,400 kronor.

Vid bedömande av den verkliga kostnaden för den nya kontrollorganisationens genomförande bör emellertid från den angivna slutsumman dragas det belopp av 23,900 kronor, som enligt det förut sagda skulle inbesparas för statsverket genom indragning av vissa hittills befintliga kontrollorgan, och av vilket belopp, på sätt nedan skall vidare omförmålas, 11,500 kronor synas böra avföras ur riksstaten. Även å de för lokalinspektörerna beräknade arvodena skulle under det första året någon besparing kunna tänkas, i den mån någon av dessa tjänstemän icke kan eller behöver tillsättas förrän någon tid in på år 1915, så ock givetvis, till följd av deras natur, på vissa andra av de nyss beräknade posterna. Med eventuella besparingar å vissa poster skulle då med andra beräknade poster avsedda utgifter kunna till totalsumman något ökas, vilket törhända kräves särskilt i fråga om rese- och traktamentsersättning till fartygsinspektörerna.

I detta sammanhang må även erinras, att tillsynen å fartyg kommer att medföra vissa direkta inkomster för statsverket. I sådant hänseende äro egentligen att nämna avgifter för stämpel å ifrågakommande certifikat ävensom å expedition rörande besiktning av utvandrarfartyg. Under denna form böra även från 1915 års början till statsverket ingå stadgade avgifter för fartygs förseende med lastmärke, av vilka hittills vederbörande inspektörer (experter) erhållit den drygaste andelen. Samtliga dessa inkomster för statsverket till följd av kontrollens utövande lära dock komma att stanna vid relativt låga belopp, vadan desamma knappast komma att utöva något nämnvärt inflytande i fråga om statskontrollens ekonomiska sida.

Då ovannämnda anslag till befrämjande i allmänhet av handel och sjöfart tagits till hela sitt belopp, 11,500 kronor, i anspråk just för kostnader, som skulle ersättas av medel, om vilkas äskande nu är fråga, torde, om den nu planerade anordningen genomföres, samma anslag böra utgå ur riksstaten.

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

att för anordnande av utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m. i huvudsaklig överensstäm-

*Kungl. Maj:ts Nåd. Proposition Nr 122.*

melse med de av mig nu angivna grunder å *extra stat* under sjunde huvudtiteln för år 1915 bevilja ett anslag å..... kronor 171,400: —  
med rätt för Kungl. Maj:t att därav under år 1914 förskottsvis av tillgängliga medel anvisa ..... kronor 3,275: —  
samt att besluta, att från och med år 1915 det i riksstaten under sjunde huvudtiteln upptagna ordinarie anslaget å 11,500 kronor till befrämjande i allmänhet av handel och sjöfart skall ur riksstaten utgå.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställan behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnade att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga . . . till detta protokoll utvisar, skulle avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:  
*Gunnar Schumacher.*

---

## Bil. I.

Tabell över fartygsinspektörernas fördelning på distrikt och förläggningssorter ävensom till dem utgående arvoden samt rese- och traktamentsersättning.

Distrikt	Tjänstgöringsområde	Antal inspektörer	Kvalifikationer	Station	Arvode kronor	Rese- och traktaments- ersättning kronor
Sundsvalls distrikt	Norrbottens län	1 förste inspektör	ingenjör	Sundsvall	5,950	2,500
	Västerbottens »	1 andre »	sjökaptén	»	3,000	1,500
	Västernorrlands »	1 » »	övermaskinist	Luleå	3,000	2,000
	Jämtlands »					
Stockholms distrikt	Gävleborgs »	1 förste inspektör	ingenjör	Stockholm	6,350	1,500
	Kopparbergs »	1 andre »	»	»	3,300	2,000
	Stockholms stad	1 » »	sjökaptén	»	3,300	1,000
	Stockholms län	1 » »	övermaskinist	»	3,300	1,000
	Uppsala »	1 » »	sjökaptén	Gävle	3,000	1,200
	Södermanlands »					
Oskarshamns distrikt	Kalmar »	1 förste inspektör	ingenjör	Oskarshamn	5,950	1,500
	Gottlands »	1 andre »	övermaskinist	»	3,000	1,000
	Jönköpings »	1 » »	sjökaptén	Kalmar	3,000	1,000
	Kronobergs »					
Malmö distrikt	Blekinge »	1 förste inspektör	ingenjör	Malmö	5,950	1,000
	Kristianstads »	1 andre »	»	»	3,000	2,000
	Malmöhus »	1 » »	sjökaptén	Simrishamn	3,000	800
	» » »	1 » »	övermaskinist	Hälsingborg	3,000	800
Göteborgs distrikt	Hallands »	1 förste inspektör	ingenjör	Göteborg	5,950	1,500
	Göteborgs och Bohus »	1 andre »	»	»	3,000	2,000
	Älvsborgs »	1 » »	sjökaptén	»	3,000	1,000
	» » »	1 » »	övermaskinist	Lysekil	3,000	1,000
Kristinehamns distrikt	Skaraborgs »	1 förste inspektör	ingenjör	Kristinehamn	5,950	1,500
	Värmlands »	1 andre »	sjökaptén	»	3,000	1,000
	Västmanlands »	1 » »	övermaskinist	»	3,000	1,000
	Örebro »					
Summa kr.					85,000	29,800

**Fartygsinspektörernas antal, boningsorter och tjänstgöringsområden enligt  
sjöfartssäkerhetskommitténs förslag.  
(Bil. IV i kommitténs betänkande.)**

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



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Inledning .....	3
Nuvarande tillsynsorgan .....	5
Den preventiva kontrollen .....	5
Den repressiva » .....	7
Behovet av nya tillsynsorgan .....	8
Kostnader för tillsynen .....	9
Tillsyn å svenska fartyg i utlandet .....	10
Sjöfartssäkerhetskommittén .....	10
Kommerskollegium .....	11
Departementschefen .....	11
Kontrollen å främmande fartyg i Sverige .....	15
Tillsyn å svenska fartyg i hemlandet .....	16
Organ för den preventiva fartygskontrollen .....	23
Lokala tillsynsmyndigheter .....	23
Sjöfartssäkerhetskommittén .....	23
Kommerskollegium m. fl. ....	26
Departementschefen .....	27
Den centrala tillsynsmyndigheten .....	38
Sjöfartssäkerhetskommittén .....	38
Kommerskollegium .....	40
Kommerskollegiikommittén och departementalkommitterade .....	41
Socialfullmäktigen Lindqvist .....	46
Departementschefen .....	47
Skeppsbyggeritekniskt råd .....	61
Kontroll å fartygslanternor m. m. ....	64
Organ för den repressiva fartygskontrollen .....	64
Sjötekniska biträdet .....	65
Sjöfartssäkerhetskommittén .....	65
Kommerskollegium .....	66
Kommerskollegiikommittén och departementalkommitterade .....	66
Departementschefen .....	68
Särskild åklagare .....	69
Sjöfartssäkerhetskommittén .....	69
Kommerskollegium .....	70
Kommerskollegiikommittén och departementalkommitterade .....	70
Departementschefen .....	74
Indragning av hittillsvarande befattningar .....	75
Sammanfattning .....	76

*Bilagor:*

I. Tabell över fartygsinspektörernas fördelning på distrikt och förläggingsorter ävensom till dem utgående arvoden samt rese- och traktamentsersättning .....	79
II. Fartygsinspektörernas antal, boningsorter och tjänstgöringsområden enligt sjöfartssäkerhetskommitténs förslag .....	80