

Nr 194.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring i 3 kap. sjölagen samt om ändrad lydelse av 294 § samma lag; given Stockholms slott den 27 juni 1914.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om ändring i 3 kap. sjölagen samt om ändrad lydelse av 294 § samma lag.

Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Berndt Hasselrot.

Förslag

till

L A G

om ändring i 3 kap. sjölagen samt om ändrad lydelse av
294 § samma lag.

Härigenom förordnas, dels att i 3 kap. sjölagen skola införas två nya paragrafer med beteckning 34 a och 34 b, av den lydelse nedan sägs, dels ock att 294 § samma lag skall erhålla följande ändrade lydelse:

34 a §.

Befälhavare, som anträffar någon i sjönöd, vare pliktig att, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg samt besättningen och passagerarna därå, lämna all hjälp, som är möjlig och behöflig för den nödställdes räddning.

Om befälhavares plikt att lämna hjälp, då hans fartyg sammanstött med annat fartyg, stadgas i 223 §.

34 b §.

Har befälhavare i annat fall, än i 34 a § omförmäles, fått kännedom om att någon är i sjönöd eller har befälhavare erhållit kunskap om någon sjötrafiken hotande fara, vare han skyldig att i enlighet med de föreskrifter, som av Konungen meddelats, vidtaga åtgärder för den nödställdes räddning eller farans avvärjande, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg samt besättningen och passagerarna därå.

294 §.

Har sammanstötning eller sådan händelse, som i 223 a § sägs, timat och uraktlåter befälhavare något av vad enligt 223 § åligger

honom att för ty fall iakttaga, straffes med böter, ej under etthundra kronor, eller med fängelse. Äro omständigheterna synnerligen försvårade, må till straffarbete i högst två år dömas.

Uraktlåter befälhavare något av vad enligt 34 a § första stycket eller 34 b § åligger honom, dömes till böter eller fängelse.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 6 juni 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 justitiedepartementet, statsrådet Hasselrot anförde, efter gemensam beredning med hans excellens herr ministern för utrikesärendena samt chefen för finansdepartementet, följande:

»Under det beredning pågått inom justitie- och finansdepartementen av olika förslag till nya bestämmelser rörande sjöfartssäkerheten, varom skilda propositioner numera avlåtits till riksdagen, har den i London under tiden november 1913—januari 1914 hållna internationella sjösäkerhetskonferensen avslutat sina förhandlingar för åstadkommande av en allmän mellanfolklig överenskommelse på detta område, och den av representanter för sexton stater, däribland Sverige, den 20 januari 1914 undertecknade konvention om skydd för människoliv till sjöss,

vari konferensens arbete resulterat, har för ratifikation underställts Kungl. Maj:ts prövning, varefter kommerskollegium, vars yttrande i ärendet inforrats, i underdånigt utlåtande den 18 maj 1914 tillstyrkt, att ifrågasvarande konvention måtte för Sveriges del varda ratificerad.»

Föredragande departementschefen redogjorde för innehållet av den berörda konventionen, vilken, med undantag av tillhörande reglemente m. m., skulle biläggas detta protokoll i eu inom kommerskollegium verkställd översättning, och föredrog kommerskollegii utlåtande ävensom övriga ärendet rörande handlingar, samt fortsatte därpå:

»På sätt framgår av konventionen förbinda sig de fördragsslutande parterna däri att tillämpa konventionens bestämmelser å sina respektive fartyg och att för sådant ändamål utfärda de föreskrifter samt vidtaga de åtgärder, vilka erfordras för att konventionen må kunna utöva sin fulla verkan. Det slutna fördraget förutsättes bliva ratificerat före utgången av år 1914 samt träda i kraft den 1 juli 1915.

Konventionens bestämmelser skulle i allmänhet obligatoriskt gälla varje maskindrivet handelsfartyg, som medför flere än tolv passagerare (passagerarfartyg) och gör resa mellan hamn i någon av dessa stater och utom samma stat belägen hamn. Varje stat skulle emellertid kunna från konventionens tillämpning undantaga fartyg, som gå i vissa, för sådant ändamål i särskild förteckning upptagna router inom 200 engelska sjömil avstånd från närmaste kust.

De ämnen, som i konventionen behandlas, gälla först och främst åtskilliga åtgärder för vissa farvattens befriande från vrak samt undersökning och varning med avseende å däri befintlig is eller farliga vrak, varjämte föreskrifter i detta samband lämnas om tillkännagivande på förhand av vissa router samt om signalering och tillräcklig bemanning ombord å de fartyg, som av konventionen beröras (kap. III). I det följande bestämmes konstruktionen av fartyg och skiljes härvid mellan nya och redan befintliga fartyg samt lämnas föreskrifter i avseende å vattentäta skott, öppningar i fartygssidorna, fartygs dubbelbotten m. m., om inspektion, övningar, anteckning i skeppsdagboken, särskilda undersökningar o. s. v. i samband därmed (kap. IV). I kap. V föreskrives gnisttelegrafi ombord å vissa större fartyg, och i kap. VI följä stadganden om livräddningsapparater och anstalter för eldsläckning samt övningar därmed. I kap. VII stadgas slutligen regler angående beskaffenheten av och ordningen för utfärdandet av de s. k. säkerhetscertifikat, som i de olika länderna skulle, med internationell giltighet, meddelas såsom bevis om, att konventionens fordringar å säkerheten blivit i det speciella fallet uppfyllda.

Det mesta av vad konventionen sålunda innehåller är av den art, att det *antingen* faller under de förslag till ändringar i sjölagen och lag om tillsyn å fartyg, vilka Kungl. Maj:t beslutat genom propositioner förelägga innevarande riksdag, *eller ock* kan av Kungl. Maj:t regleras i administrativ väg på grund av bestämmelsernas natur och de bemyndiganden härutinnan, vilka i sagda lagförslag förutsättas. Undantagsvis förekomma dock stadganden i konventionen, vilka torde böra fastställas genom lag, innan konventionen kan för Sveriges del ratificeras. Detta synes först och främst vara fallet med Art. 8 och 9 i konventionen, varigenom fartygs befälhavare ålägges förpliktelse att varsko andra fartyg om fara från is eller i farvattnet befintligt vrak och särskilt att, där fartyget är försett med trådlös telegraf, härmed signalera till andra sjöfarande för att underrätta om förekomsten av varje överhängande och allvarlig fara, som han må hava upptäckt på vägen.

Med ett undantag, som i det följande skall beröras, synes konventionens innehåll i övrigt icke tarva bekräftelse medelst stadgande i lag. Den undersöknings- och observationstjänst genom för ändamålet särskilt utrustade fartyg, som i Art. 6 och 7 avses för upptäckande av is och farliga vrak, såväl som i Art. 30 och 43 omnämnda undersökningar lära härförutan kunna anordnas. Överhuvudtaget är något lagstadgande icke erforderligt i sådana fall, där enligt konventionen staten själv eller någon dess myndighet förpliktas till viss åtgärd. Beträffande vidare den skyldighet, som i Art. 10 ålägges befälhavare att, med hänsyn till fara för eget fartyg, i visst fall ändra hastighet och kurs, är denna av alldeles samma natur som åtskilliga bestämmelser i de på administrativ väg tillkomna s. k. sjövägsreglerna och bör där få sin plats, likaväl som de likartade föreskrifterna i Art. 12 och 14. Den anmälningsplikt, som enligt Art. 13 skulle tillkomma redare, bör också kunna stadgas i administrativ ordning jämlikt härvidlag gällande grundsatser, och de detaljföreskrifter, som i Kapitel IV lämnas om fartygets *beskaffenhet* och om särskilda anordningar å fartyg i vissa säkerheten rörande avseenden falla direkt under den administrativa lagstiftning, som i 5 a § uti det för riksdagen framlagda förslaget till ändringar i sjölagen förutsättes. Vad vidare angår bestämmelser om vissa anteckningar i skeppsdagboken, såsom i Art. 26, förhåller det sig visserligen så, att liknande anteckningar äro särskilt angivna i 37 § sjölagen, men uppräknningen i detta lagrum av föreskrivna anteckningar gör icke anspråk på att vara fullständig utan medger komplettering genom nya föreskrifter om innehållet i det för dagboken stadgade formulär, vilket fastställes av Konungen. Av övriga stadganden, vilka kunna komma i betraktande vid avgörande av

frågan om lagstiftningens form, faller Art. 29 med dess bestämmelser om »första och följande fartygsbesiktningar» uppenbarligen under den föreslagna lagen om tillsyn å fartyg, vilket jämväl är förhållandet med hela kap. VII angående säkerhetscertifikat. Art. 15 i kap. III sammanfaller åter med sjölagsförslagets allmänna bestämmelse i 5 a § angående fartygs bemanning, liksom de speciella föreskrifterna i Art. 34 och Art. 54 falla under det i 5 a § givna stadgandet om Kungl. Maj:ts befogenhet att lämna detaljbestämmelser i allt, som angår fartygs bemanning. Bestämmelser om övningar med livbåtar o. d., vilka förekomma i konventionen, äro av samma beskaffenhet som de, vilka för närvarande gälla i motsvarande svenska, i administrativ ordning tillkomna, författning.

Ett stadgande av allmän lags natur är däremot uppenbarligen Art. 37, som ger föreskrifter om fartygsbefälhavares skyldigheter vid bispringande av fartyg, som är statt i nöd. Den *allmänna* skyldigheten härvidlag är emellertid redan förutsatt i gällande sjölag, enär genom lag den 13 december 1912 i 294 § sjölagen stadgats straff för den befälhavare, som underlåtit att, såvitt det kunnat ske utan allvarlig fara för eget fartyg samt besättningen och passagerarna därå, lämna den, som anträffas i sjönöd, all hjälp, som varit möjlig och behöflig för hans räddning. Berörda straffstadgande är givet i anslutning såväl till sjölagens grunder som till den i Art. 37 av förevarande konvention omförmälda, även för Sveriges del godkända konventionen i Brüssel av den 23 september 1910. Med hänsyn härtill torde Art. 37 icke böra anses innefatta annat än en närmare bestämning av vad som redan är gällande lag, men synes det lämpligen böra i sjölagen särskilt stadgas om rätt för Konungen att utfärda närmare föreskrifter av den beskaffenhet, som Art. 37 angiver.

Den närmare beredningen av frågan om ratificerandet av förevarande konvention ankommer icke på chefen för justitiedepartementet. Men då jag finner det angeläget att möjlighet till sådan ratifikation i tid beredes genom hänskjutandet till riksdagen av vad som må påkalla dess prövning, och då de ovannämnda bestämmelserna i Art. 8 och Art. 9 samt Art. 37 av konventionen, vilka icke lära kunna av Kungl. Maj:t för Sveriges del godkännas utan riksdagens föregående prövning, synas mig stå i bästa överensstämmelse med den redan i gällande sjölag uttryckta princip, att fartygsbefälhavare är skyldig att med till buds stående medel bispringa nödställda sjöfarande, tillstyrker jag införandet i sjölagen av ett sådant stadgande, att Kungl. Maj:t erhåller bemyndigande att utfärda föreskrifter av det innehåll, som i berörda artiklar i konventionen angives. Den nya bestämmelsen, som lämpligen torde

införas som en ny paragraf, 34 a, i tredje kapitlet sjölagen, synes mig böra erhålla en avfattning, som möjliggör även andra föreskrifter, än de i konventionen särskilt omnämnda, med enahanda syfte. I enlighet med vad jag nu anfört har jag låtit inom justitiedepartementet upprätta förslag till »lag om ändring i 3 kap. sjölagen.»

Föredragande departementschefen uppläste därefter omförmälda förslag av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, samt hemställde, att Kungl. Maj:t behagade förordna, att för det i 87 § regeringsformen omförmälda ändamål lagrådets utlåtande skulle genom utdrag av statsrådsprotokollet inhämtas över ifrågavarande förslag.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan täcktes Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall.

Ur protokollet:

Israel Myrberg.

Bilaga.

Förslag

till

L A G

om ändring i 3 kap. sjölagen.

Härigenom förordnas, att i 3 kap. sjölagen skall införas en ny §, med beteckning 34 a, av följande lydelse:

Vad befälhavare, som förnummit, att annan är i sjönöd eller att fara hotar sjöfarande, i anledning därav har att iakttaga, därom äge Konungen förordna.

Bilaga.

Översättning av den vid internationella sjösäkerhetskonferensen i London den 20 januari 1914 undertecknade konvention.

KAPITEL I.

Om tillvaratagandet av säkerheten för människoliv till sjöss.

Art. 1.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig, i avsikt att be-trygga säkerheten för människoliv till sjöss, att tillämpa bestämmelserna i denna konvention samt att utfärda alla de föreskrifter och vidtaga alla de mått och steg, som erfordras för att denna konvention skall kunna utöva sin fulla verkan.

Bestämmelserna i denna konvention kompletteras av ett reglemente, som har samma giltighet och som träder i kraft på samma gång som konventionen. Varje hänvisning till konventionen innebär samtidigt en hänvisning till det bifogade reglementet.

KAPITEL II.

Fartyg, å vilka konventionens bestämmelser äga tillämpning.

Art. 2.

Underkastade denna konventions bestämmelser äro, där den ej annorlunda förordnar, alla maskindrivna handelsfartyg, tillhörande någon av de höga fördragsslutande parternas stater, vilka föra mer än 12 passagerare och begiva sig från en hamn i någon av nämnda stater

till en hamn, belägen utom denna stat, eller omvänt. Såsom hamnar utom de höga fördragsslutande parternas stater anses hamnar belägna i deras kolonier, besittningar eller protektorat.

Såsom passagerare skola icke betraktas sådana personer, som befinna sig ombord på grund av force majeure eller på grund av befälhavaren åliggande förpliktelse att befordra personer upptagna ombord i sjön eller andra personer.

Art. 3.

Från denna konventions bestämmelser undantagna äro, där den ej annorlunda förordnar, fartyg, som gå på vissa router, över vilka router en förteckning skall av varje fördragsslutande part överlämnas till brittiska regeringen vid konventionens ratificering.

En sådan förteckning får icke upptaga linjer, på vilka fartygen avlägsna sig mer än 200 engelska sjömil från närmaste kust.

En var av de höga fördragsslutande parterna har rätt att sedermera ändra nämnda förteckning under iakttagande av bestämmelserna i denna artikel och under villkor att den brittiska regeringen blir underrättad om ändringen.

En var av de höga fördragsslutande parterna har rätt att gent emot varje annan fördragsslutande part göra anspråk på denna konventions fördelar för alla dem av sin stats fartyg, som trafikera någon av de i dess egen förteckning upptagna router. För detta ändamål skall den part, som gör anspråk på dessa fördelar, ålägga nämnda fartyg fullgörandet av de i konventionen föreskrivna skyldigheter i den mån dessa skyldigheter icke med hänsyn till resans beskaffenhet måste anses som onyttiga eller orimliga.

Art. 4.

Intet fartyg, som icke vid sin avresa är underkastat konventionens regler, kan under resans lopp bliva skyldigt att underkasta sig desamma, därest det av storm eller något annat slag av force majeure tvingas att söka skydd i någon av de höga fördragsslutande parternas hamnar.

KAPITEL III.

Säkerhetsåtgärder för sjöfarten.

Art. 5.

Då uttrycket »varje fartyg» användes i detta kapitel och motsvarande delar av reglementet, menas därmed varje handelsfartyg, tillhörande någon av de fördragsslutande staterna, vare sig åsyftat i art. 2 eller icke.

Art. 6.

De höga fördragsslutande parterna förplikta sig att vidtaga alla mått och steg för att säkerställa oskadliggörandet av vrak i den del av norra Atlanten, som ligger öster om en linje dragen från Kap Sable till en punkt, liggande på 34° N bredd och 70° V längd. De skola dessutom inom kortast möjliga tid igångsätta en undersöknings- och observationstjänst av fartyg beträffande isförhållandena i norra Atlanten ävensom en patrulltjänst för efterspaning av drivis.

Dessa tre uppgifter skola utföras av två fartyg.

Under hela den årstid, då is förekommer, skola dessa fartyg användas för efterforskningar av drivis.

Under resten av året skola de två fartygen användas såväl till undersökningar och observationer angående isförhållandena som ock till oskadliggörandet av vrak. Emellertid skall tillses, att de nämnda undersökningarna och observationerna angående isförhållanden fullgöras på ett effektivt sätt i synnerhet från början av februari intill den tid drivisen börjar.

Då de två fartygen användas till efterforskning av drivis, skola de höga fördragsslutande parterna, i den utsträckning de kunna och för såvitt den sjömilitära tjänsten det tillåter, utsända krigsfartyg eller andra fartyg för att förstöra farliga vrak, om sådan förstörelse är av behovet påkallad.

Art. 7.

Det hemställas till Förenta Staternas regering att övertaga utförandet av de tre nämnda uppgifterna, nämligen förstörande av vrak, undersökningar och observationer beträffande isförhållanden och efterforskning av drivis. De av de höga fördragsslutande parterna, som äro särskilt intresserade härav, och vilkas namn här nedan anföras, förbinda sig att i nedan angivna proportion bidraga till de utgifter, som upprättandet och underhållet av nämnda företag komma att medföra.

	Procent.		Procent.
Tyskland	15	Storbritannien	30
Förenta Staterna	15	Italien	4
Österrike-Ungern	2	Norge	3
Belgien	4	Holland	4
Canada	2	Ryssland	2
Danmark	2	Sverige	2
Frankrike	15		

Envar av de höga fördragsslutande parterna har rätt att upphöra med sitt bidrag till dessa företag efter den 1 september 1916. Dock blir den höga fördragsslutande part, som vill begagna sig av denna rätt, skyldig att deltaga i utgifterna intill den 1 september, som följer efter dagen för fördragets uppsägande i denna särskilda punkt. För att begagna sig av denna rätt skall den nämnda parten meddela de övriga fördragsslutande parterna sin avsikt minst sex månader före samma 1 september; för att vara löst från sina förpliktelser den 1 september 1916 bör alltså vederbörande part meddela sin avsikt senast den 1 mars 1916, och på samma sätt varje år.

Såframt Förenta Staternas regering icke skulle acceptera den hemställan, som göres, ävensom därest någon av de höga fördragsslutande parterna av en eller annan anledning icke skulle vara villig att åtaga sig här ovan angivna ekonomiska förpliktelse, skola de höga fördragsslutande parterna söka ordna denna fråga på bästa, med deras ömsesidiga intresse överensstämmande, sätt.

Den höga fördragsslutande parts regering, som åtager sig uppgiften att oskadliggöra vrak, uppmanas att göra undersökningar om möjligheten att handelsfartyg, som på ett effektivt sätt bidragit till oskadlig-

görandet av vrak på havet, må kunna av de sammanskjutna medlen tillerkännas belöningar, vilka bestämmas av samma regering i förhållande till de utförda tjänsterna.

De höga fördragsslutande parter, som bidraga till omkostnaderna för de tre ovannämnda uppgifterna, skola hava rätt att när som helst efter gemensam överenskommelse företaga de förändringar i denna artikel och art. 6, som kunna finnas önskvärda.

Art. 8.

Varje fartygs befälhavare är skyldig, därest han träffar på is eller vrak av farlig beskaffenhet, att med allå de medel, som stå honom till buds, därom underrätta de fartyg, som befinna sig i närheten, ävensom vederbörande myndigheter å den första plats på kusten, med vilken han kan komma i förbindelse.

Varje myndighet, till vilken underrättelse om is eller vrak av farlig beskaffenhet ingått, skall vidtaga alla de mått och steg, som anses nödvändiga för att bringa underrättelsen till intresserades kännedom och för andra myndigheters underrättande.

Överbringande av underrättelser rörande is eller vrak sker utan kostnad för av saken berörda fartyg.

Det är önskvärt, att nämnda underrättelser överbringas på ett likformigt sätt. För detta ändamål finnes en code, vars användande är valfritt, intagen i art. 1 av det åtföljande reglementet.

Art. 9.

Befälhavaren på varje fartyg, försett med trådlös telegraf, skall, då han upptäckt förekomsten av en för sjöfarande överhängande och allvarlig fara, skyndsammast signalera på sätt i art. 2 av det här åtföljande reglementet föreskrives.

Art. 10.

Då is signaleras i fartygets väg eller i närheten av den väg fartyget har att följa, är befälhavaren skyldig att efter mörkrets inbrott minska sitt fartygs hastighet eller att ändra kurs tillräckligt för att komma ur den farliga zonen.

Art. 11.

Fartyg, som avses i art. 2, skola hava ombord en Morses signal-lanternerna med tillräcklig ljusstyrka.

Användandet av Morsesignaler är reglerat genom coden i art. 3 ävensom i art. 4 av det åtföljande reglementet.

Art. 12.

Det är varje fartyg förbjudet att använda sig av internationella signalsystemets nödsignaler för annat bruk än för nödsignalers av-givande.

Det är varje fartyg förbjudet att använda sådana privata signaler, som kunna förväxlas med de internationella nödsignalerna.

Art. 13.

Valet av router för överresan av norra Atlanten i båda riktningarna överlämnas åt redarnes eget ansvar. De höga fördragsslutande parterna förbinda sig dock att ålägga dem skyldighet att tillkännagiva de router, som de ämna låta sina fartyg följa, ävensom de förändringar, som de vidtaga däri.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig dessutom att använda sitt inflytande för att förmå alla de redare, vilkas fartyg korsa Atlanten, att så mycket som möjligt följa de router, som de förnämsta bolagen valt.

Art. 14.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig att söka förmå de regeringar, som icke hava deltagit i denna konvention, att samtycka till att de internationella bestämmelser, som hava till ändamål att förhindra ombordläggningar till sjöss, revideras enligt nedan angivna anvisningar:

- A) bestämmelserna skola kompletteras eller revideras i fråga om:
- 1:o förändret av ett andra vitt ljus,
 - 2:o förändret av ett akterljus,

- 3:o) en dagsignal för motorfartyg,
- 4:o) en ljudsignal för bogserade fartyg,
- 5:o) förbud för användandet av signaler, som likna nödsignaler.

B) Art. 2, 10, 14, 15 och 31 i sagda bestämmelser skola förändras i enlighet med följande föreskrifter:

Art. 2: förändret av ett andra vitt toppljus är obligatoriskt.

Art. 10: förändret av ett fast vitt akterljus är obligatoriskt.

Art. 14: ett särskilt igenkänningstecken för motorfartyg under dagen är obligatoriskt.

Art. 15: en särskild ljudsignal för fartyg, som bogseras, skall inrättas; om bogsersläpet består av flera fartyg, skall det sista av dem använda denna ljudsignal.

Art. 31: såväl till förteckningen på dagsignaler som till förteckningen på nattsignaler fogas den internationella gnistnödsignalen.

Art. 15.

De höga fördragsslutande parternas regeringar förbinda sig att vidmakthålla eller, om det är nödvändigt, vidtaga sådana mått och steg, varigenom kan uppnås, att med hänsyn till tillvaratagandet av säkerheten av människoliv till sjöss de i art. 2 avsedda fartyg hava ombord en vad angår såväl antal som kvalifikationer tillräcklig besättning.

KAPITEL IV.

Konstruktion.

Art. 16.

Nya och existerande fartyg.

För tillämpning av detta kapitel artiklar och motsvarande del av det åtföljande reglementet indelas de i art. 2 avsedda fartygen i *nya* och *existerande* fartyg.

Med nya fartyg förstås sådana, vilkas köl sträckts efter den 1 juli 1915. De följande art. 17—30 i detta kapitel äro helt och hållet tillämpliga på nya fartyg.

Alla andra fartyg benämnas existerande fartyg. Varje sådant fartyg bör av myndigheterna i den stat, fartyget tillhör, undersökas i avseende på dess befintliga anordningar med hänsyn till de förbättringar, som det kan finnas möjligt och rimligt att vidtaga för att öka säkerheten.

Art. 17.

Fartygens indelning i vattentäta rum.

Fartygen skola indelas i vattentäta rum så effektivt som möjligt med hänsyn till den fart, för vilken de äro ämnade. Reglerna för indelningen ävensom de regler, som röra de detaljer, som inverka på indelningen, äro givna såsom minima i de följande artiklarna och i det reglemente, som åtföljer denna konvention.

Den säkerhetsgrad, som vinnes genom tillämpandet av dessa regler, varierar på ett regelbundet och kontinuerligt sätt med fartygets längd och med en viss *fartkoefficient*; det härvid fogade reglementets fordringar äro sådana, att den högsta grad av säkerhet svarar mot de största, för passagerarbefordran huvudsakligen avsedda, fartyg.

Reglementets artiklar 5—9 angiva den metod, som skall följas för att på grundvalen av fyllningslängden bestämma den tillåtna längden på indelningarna och gränsstorleken för indelningarna, ävensom de villkor, som bestämma vissa särskilda fall.

Om ett fartygs indelning är av beskaffenhet att tillförsäkra det en högre grad av säkerhet än denna konventions regler föreskriva, skall myndigheten i den stat, fartyget tillhör, på begäran av dess redare angiva detta i sagda fartygs säkerhetscertifikat i den omfattning och form, som framgå av art. 10 i det åtföljande reglementet.

Art. 18.

Kollisionsskott och maskinrumsskott.

Fartygen skola vara försedda med skott i för- och akterpikarna, ävenså skall det för maskineriet avsedda utrymmet begränsas av skott i enlighet med bestämmelserna i art. 11 av det åtföljande reglementet.

Art. 19.**Eldfasta skott.**

För att förhindra elds spridande skola fartygen förses med eldfasta skott i enlighet med bestämmelserna i art. 12 av det åtföljande reglementet.

Art. 20.**Uppgångar från vattentäta avdelningar.**

Bestämmelserna om beredande av uppgångar från de vattentäta avdelningarna återfinnas i art. 13 av det åtföljande reglementet.

Art. 21.**Konstruktion och prövning av vattentäta skott.**

För att betrygga de vattentäta skottens styrka och vattentäthet skola de konstrueras och underkastas prov i enlighet med bestämmelserna i art. 14 av det åtföljande reglementet.

Art. 22.**Öppningar i de vattentäta skotten.**

Antalet öppningar i de vattentäta skotten bör reduceras till det minsta möjliga, som är förenligt med fartygets allmänna inredning och lämpliga utnyttjande; dessa öppningar skola vara försedda med tillfredsställande stängningsanordningar. Art. 15 och 17 i det åtföljande reglementet angiva de omständigheter, som bestämman antalet öppningar i de vattentäta skotten, arten och användandet av de stängningsanordningar, med vilka öppningarna i skotten skola förses, ävensom de prov vattentäta dörrar skola underkastas.

Art. 23.

Öppningar i fartygssidorna.

Ventiler och andra öppningar i fartygets sida ävensom inre lossningsöppningar i skrovet skola vara försedda med tillslutningsanordningar och så anordnade, att de erbjuda största möjliga säkerhet för att icke vatten därigenom tillfälligtvis intränger i fartyget. Art. 16 och 17 i det åtföljande reglementet angiva villkoren för öppningars anbringande i fartygssidorna, de stängningsanordningar, som skola anbringas för dessa öppningar, ävensom anvisningar för deras användande.

Art. 24.

Konstruktion och prov av vattentäta däck m. m.

För att betrygga vattentäta däck, brunnars och ventilatorers styrka och vattentäthet skola dessa konstrueras och underkastas prov i enlighet med bestämmelserna i art. 18 i det åtföljande reglementet.

Art. 25.

Periodiska övningar med och inspektioner av vattentäta dörrar m. m.

På vad sätt inspektion av vattentäta dörrar och övningar med deras stängande på bestämda mellantider skola äga rum, då fartyget är på resa, finnes angivet i art. 19 i det åtföljande reglementet.

Art. 26.

Anteckningar i skeppsdagboken.

I skeppsdagboken skall göras anteckning om vattentäta dörrars öppnande och stängande m. m. ävensom om övningar och inspektioner i den utsträckning art. 20 i det åtföljande reglementet bestämmer.

Art. 27.**Dubbelbotten.**

De omständigheter, under vilka dubbelbotten bör inrättas i fartyg av olika längder och särskilt dubbelbottnens minsta utsträckning i långskepps- och tvärskeppsriktning finnas angivna i art. 21 av det åtföljande reglementet.

Art. 28.**Backning och hjälpstyrinrättning.**

Fartygen skola uppfylla hestämmelserna i art. 22 och 23 i det åtföljande reglementet med avsende å sin kraft att backa och befintligheten av hjälpstyrinrättning.

Art. 29.**Första och följande fartygsbesiktningar.**

De allmänna grunder, efter vilka besiktningar skola äga rum av i art. 2 omnämnda fartyg, vare sig de äro nya eller existerande, i avseende å skrov, pannor, huvud- och hjälpmaskiner och utrustning, äro angivna i art. 24—26 i det åtföljande reglementet. Var och en av de höga fördragsslutande parternas regeringar åtager sig:

1:o) att utfärda detaljerade föreskrifter i överensstämmelse med dessa allmänna grunddrag eller att ändra befintliga föreskrifter, så att de komma att överensstämma med dessa grunddrag;

2:o) att meddela dessa föreskrifter till var och en av de andra fördragsslutande staterna;

3:o) samt att betrygga dessa föreskrifters tillämpning.

Som en allmän regel skall gälla, att de i det föregående åsyftade detaljbestämmelserna skola avfattas så, att med hänsyn tagen till säkerheten för människoliv fartyget blir lämpligt för den fart, för vilken det är avsett.

Art. 30.

Frågor om ytterligare undersökningar och överenskommelser, utbyte av underrättelser.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig att på ett verksamt sätt fortsätta undersökningarna av fartkoefficienten, varom förmäles i art. 17 här ovan, och att meddela varandra resultaten av dessa undersökningar. Brittiska regeringen anmodas åtaga sig att ombesörja dessa meddelanden och, så snart ett avgörande resultat kan uppnås, på diplomatisk väg uppmana de fördragsslutande staterna till överenskommelse rörande denna fartkoefficient. Sedan denna koefficient en gång godkänts av alla de fördragsslutande staterna, skall den tillämpas från den dag och under de villkor, som bestämmas i överenskommelsen och med samma giltighet som konventionen själv.

Samma förhållande gäller också beträffande:

1:o) insättandet av vattentäta längskeppsskott, dubbla fartygssidor, vattentäta däck och tak; eventuell ökning av längden av de rum, som skyddas av dessa anordningar;

2:o) lämplig indelning för att åt fartyg med mindre längd än de i art. 8 av reglementet omnämnda bereda den största möjliga säkerhet, som praktiskt kan erhållas;

3:o) konstruktion av vattentäta skott: bestämmandet på experimentell väg av gränsen för den lämpliga motståndsförmåga, varom förmäles i art. 14 i det åtföljande reglementet.

De fördragsslutande staterna förbinda sig att i största möjliga utsträckning utbyta erfarenheter och rön med avseende å tillämpningen av denna konventions bestämmelser i fråga om konstruktionssäkerheten. De skola meddela varandra:

de metoder eller regler, som de antaga;

upplysningar angående nya anordningar eller inrättningar, som de godkänna;

de beslut, som de fatta beträffande principfrågor, som icke innefattas i föregående artiklar eller i motsvarande delar av det åtföljande reglementet;

ävensom slutresultaten av sina vidare undersökningar i hithörande, icke avgjorda frågor.

KAPITEL V.

Gnisttelegrafi.

A r t. 3 1.

Varje handelsfartyg, maskindrivet eller segelfartyg, tillhörigt någon av de fördragsslutande staterna, vare sig det för passagerare eller ej, skall, därest det befinner sig på resa som i art. 2 sägs och har ombord 50 personer eller mera, vara försett med en gnisttelegrafinstallation.

Bestämmelserna i art. 2 och 3 i denna konvention kunna icke åberopas såsom stöd för frikallande av fartyg från de i detta kapitel förmälda förpliktelser.

A r t. 3 2.

Från nämnda förpliktelse äro befriade fartyg, vilka undantagsvis och tillfälligtvis hava 50 personer eller flere ombord på grund av force majeure eller på grund av att befälhavaren genom sjukdomsfall inom besättningen är nödsakad att fullständiga denna med andra eller på grund av den förpliktelse, som kan åligga honom att transportera personer upptagna i sjön eller andra personer.

Dessutom må varje fördragsslutande stats regering medgiva undantag från ovanstående stadgande, om den anser, att routen och resans omständigheter äro sådana, att en gnisttelegrafisk anläggning är onyttig eller överflödig:

1:o) för fartyg, som under sina resor icke avlägsna sig mer än 150 engelska sjömil från närmaste kust;

2:o) för fartyg, som tillfälligt och undantagsvis under en del av sin resa i och för lastnings- eller lossningsändamål hava 50 eller flera personer ombord, under villkor likväl att sagda fartyg icke begiva sig från en kontinent till en annan och att de under nämnda del av resan befinna sig emellan 30° N och 30° S bredd;

3:o) för segelfartyg av primitiv konstruktion, såsom dhows, djunker etc., om det är praktiskt omöjligt att anordna gnisttelegraf å dem.

Art. 33.

Fartyg, som i enlighet med ovanstående art. 31 skola förses med en gnisttelegrafanläggning, indelas med hänsyn till telegraftjänsten i tre kategorier i enlighet med den klassificering av fartygstelegrafstationer, som fastställts i art. XIII (b) av det reglemente, som är vidfogat den i London den 5 juli 1912 undertecknade gnisttelegrafkonventionen, nämligen:

Första kategorien. Fartyg, som hava en station med ständig tjänstgöring. — Till första kategorien skola hänföras fartyg, som äro inrättade att föra 25 eller flera passagerare:

1:o) Om de under vanlig fart hava en medelhastighet av 15 knop eller högre.

2:o) Om de under vanlig fart hava en medelhastighet högre än 13 knop, men endast under den dubbla förutsättningen, att de hava ombord 200 personer eller mera (passagerare och besättning), och att de under resan tillryggalägga längre väg än 500 engelska sjömil från hamn till hamn; dock kunna sådana fartyg placeras i andra kategorien under villkor att de hava ständig vakt.

Andra kategorien. Fartyg, som hava en station med begränsad tjänstgöringstid. — Till andra kategorien skola hänföras fartyg, som äro inrättade att föra 25 eller flera passagerare, om de icke på grund av andra omständigheter skola hänföras till första kategorien.

Fartyg hänförda till andra kategorien skola under gång hava en ständig vakttjänst under åtminstone sju timmar om dagen och tio minuters vakt vid varje övrig timmes början.

Tredje kategorien. Fartyg, vilkas stationer icke hava bestämda tjänstgöringstider. — Till tredje kategorien hänföras alla fartyg, som varken äro hänförliga till första eller andra kategorien.

Ågaren till ett fartyg, som hänförts till andra eller tredje kategorien, har rätt att begära att i fartygets säkerhetscertifikat fartyget anges tillhöra en högre kategori, om det uppfyller alla denna kategoris fordringar.

Art. 34.

De fartyg, vilka jämlikt ovanstående art. 31 skola förses med gnisttelegrafinstallation, kunna av regeringen i det land de tillhöra

åläggas att under gång hålla en ständig vakt, så snart sagda regering anser det vara till gagn för säkerheten för liv till sjöss.

Tillsvidare förbinda sig de höga fördragsslutande parterna att ålägga ständig vakttjänst från och med denna konventions ratifikation med förbehåll av nedan stadgade anstånd:

1:o) å fartyg, vars medelhastighet under vanlig fart överstiger 13 knop, som hava ombord 200 eller flera personer och som under resan tillryggalägga längre väg än 500 engelska sjömil från hamn till hamn, då dessa fartyg blivit hänförda till andra kategorien;

2:o) å andra kategoriens fartyg under hela den tid, som de befinna sig mer än 500 engelska sjömil från närmaste kust;

3:o) å andra fartyg, omnämnda i art. 31, då de äro sysselsatta i transatlantisk fart, eller då de äro sysselsatta i annan fart, vars route för dem mer än 1,000 engelska sjömil från närmaste kust.

Fartyg, som äro sysselsatta med något slags fiske, även valfångst, och som äro skyldiga att hava gnisttelegraf, skola icke vara skyldiga att hava ständig vakttjänstgöring.

Den ständiga vakttjänstgöringen skall uppehållas av en eller flera telegrafister, vilka äro innehavare av certifikat, som åsyftas i art. X av det vid den internationella gnisttelegrafkonventionen fogade reglementet, med hjälp av en eller flere examinerade vaktmän, om så är nödvändigt.

För den händelse en fullt pålitlig mekanisk alarmapparat skulle komma att uppfinnas, kan emellertid efter överenskommelse mellan de höga fördragsslutande parternas regeringar den ständiga vakttjänstgöringen ersättas medelst en sådan apparat.

Med »examinerad vaktman» menas varje person, som innehar kompetensbevis, utfärdad av vederbörlig myndighet. För att erhålla sådant bevis måste den sökande visa sig vara i stånd att mottaga och förstå gnistsignaler för nöd och den i det vidfogade reglementet närmare angivna säkerhetssignalen.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig att vidtaga sådana mått och steg, att telegrafhemligheten bevaras av de examinerade vaktmännen.

Art. 35.

De i art. 31 här ovan åsyftade gnisttelegrafinstallationerna skola vara i stånd att om dagen under normala förhållanden översända tydligt urskiljbara signaler från fartyg till fartyg på en distans av minst 100 engelska sjömil.

Varje fartyg, som i enlighet med bestämmelserna i art. 31 här ovan skall vara försett med en gnisttelegrafinstallation, skall, oavsett till vilken kategori det hänföres, i enlighet med art. XI i det den internationella gnisttelegrafkonventionen av år 1912 vidfogade reglementet förses med en nödhjälpsgnisttelegrafanläggning, vilkens alla delar skola placeras så, att de äro så väl skyddade som möjligt, i enlighet med föreskrifter, utfärdade av den regering, under vilket fartyget lyder.

I alla händelser skall nödhjälpsstationen helt och hållet placeras i fartygets övre delar så högt upp som möjligt.

Nödhjälpsstationen skall även i likhet med vad är föreskrivet i art. XI i det den internationella gnisttelegrafkonventionen av år 1912 vidfogade reglementet äga en kraftkälla, som är avsedd endast för denna station. Denna skall kunna hastigt sättas i verksamhet och fungera i minst 6 timmar med en minsta räckvidd av 80 engelska sjömil för fartyg av första kategorien och 50 engelska sjömil för fartyg av de två andra kategorierna.

Om normalanläggningen, vilkens räckvidd i enlighet med denna artikel är minst 100 engelska sjömil, uppfyller alla de ovan uppräknade villkor, behöver icke någon nödhjälpsstation anläggas.

De i art. IX av det den internationella gnisttelegrafkonventionen av år 1912 åtföljande reglementet åsyftade tillståndsbeviset får icke utfärdas, om icke anläggningen är utförd i överensstämmelse med såväl sagda som denna konventions föreskrifter.

Art. 36.

De frågor, som regleras genom den internationella gnisttelegrafkonventionen av år 1912 med tillhörande reglemente, och särskilt inrättandet av gnisttelegraf ombord å fartyg, översändandet av meddelanden och certifikat för telegrafister, äro och skola vara underkastade bestämmelserna i:

1:o) berörda konvention med reglemente ävensom de förordningar, som framdeles kunna komma att ersätta dem,

2:o) föreliggande konvention i alla de punkter, i vilka den innebär tillägg till förutnämnda stadganden.

Art. 37.

Varje fartygsbefälhavare, som mottager ett anrop om hjälp från ett fartyg stätt i nöd, är skyldig att begiva sig till de nödställdas hjälp.

Varje befälhavare på nödställt fartyg har rätt att bland de fartyg, som svarat på hans anrop, fordra hjälp av det eller dem, som han anser bäst i stånd att lämna hjälp. Han bör dock icke använda denna rätt utan att såvitt möjligt hava rådfört sig med dessa fartygs befälhavare. Dessa hava sedan att ofördröjligen hörsamma kallelsen och med största möjliga hastighet begiva sig till de nödställdas hjälp.

Befälhavarna å de fartyg, som anropats om hjälp, äro fria från förpliktelsen att hjälpa, så snart som befälhavaren eller befälhavarna å de fartyg, som uppfordrats att komma till olycksplatsen, meddelat, att de skyndat till hjälp, eller då befälhavaren å ett av de till olycksplatsen ankomna fartygen meddelat dem, att deras hjälp icke längre är påkallad.

Om en fartygsbefälhavare icke är i stånd eller icke anser det rimligt eller nödvändigt på grund av särskilda föreliggande omständigheter att skynda till det nödställda fartygets hjälp, skall han genast underätta dess befälhavare därom. Han skall dessutom i skeppsdagboken anteckna de omständigheter, som kunna tjäna till ledning vid bedömandet av hans handlingssätt.

Genom ovan givna bestämmelser beröres icke den i Bryssel den 23 september 1910 undertecknade konventionen rörande fastställande av enhetliga regler i fråga om hjälp och bärgning till sjöss och särskilt icke förpliktelsen att lämna hjälp i enlighet med nämnda konventions 11 art.

Art. 38.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig att vidtaga alla mått och steg för att med minsta möjliga dröjsmål sätta detta kapitelns föreskrifter i verket.

De må dock bevilja:

ett uppskov på högst ett år från denna konventions ratificering för anställande av telegrafister och insättandet av gnisttelegrafapparater ombord å fartyg, hänfödda till den första och den andra kategorien;

ett uppskov på högst två år från denna konventions ratificering för anställande av telegrafister och vaktmän samt insättandet av gnist-telegrafapparater ombord å fartyg, hänförda till den tredje kategorien, ävensom införandet av en ständig vakttjänstgöring ombord å fartyg, hänförda till andra och tredje kategorien.

KAPITEL VI.

Livräddningsapparater och anstalter för eldsläckning.

Art. 39.

Nya och existerande fartyg.

För tillämpning av detta kapitel artiklar och motsvarande delar av det åtföljande reglementet indelas de i art. 2 åsyftade fartygen i *nya* och *existerande* fartyg.

Med nya fartyg förstås sådana, vilkas köl sträckes efter den 31 december 1914.

Alla andra fartyg benämnas existerande fartyg.

Art. 40.

Grundläggande princip.

Ett fartyg får icke under någon tidpunkt av sin resa hava ett större antal personer ombord än det, som kan upptagas i samtliga de livbåtar och pontonflottar, som finnas tillgängliga.

Antalet och anordnandet av båtar och eventuellt pontonflottar å ett fartyg beror av det antal personer, som fartyget är avsett att föra. Man kan dock icke uppställa fordringar å att sammanlagda kapaciteten av livbåtarna respektive pontonflottarna för någon resa skall vara större än som är nödvändigt för att rymma alla ombord befintliga personer.

Art. 41.

Reglementsensliga typer för livbåtar; pontonflottar.

Alla ett fartygs livbåtar skola uppfylla de i denna konvention och i art. 27—32 i det åtföljande reglementet uppställda fordringar; dessa artiklar beskriva de reglementsensliga typerna, vilka äro uppdelade i två kategorier.

De fordringar, som ställas på pontonflottar, finnas angivna i art. 33 av samma reglemente.

Art. 42.

Livbåtarnas styrka.

Varje livbåt bör hava tillräcklig styrka för att kunna sättas i vatten med sitt fulla personantal och hela sin utrustning ombord.

Art. 43.

Andra slags livbåtar och flottar.

Varje slags livbåt må godkännas såsom likvärdig med någon av de reglementsensliga typerna, och såsom likvärdig med pontonflotte varje slags flotte, vilken av vederbörande myndighet efter lämpliga prov befunnits erbjuda samma garantier som den reglementsensliga livbåten av ifrågavarande kategori respektive pontonflotte.

Den av de höga fördragsslutande parternas regeringar, som godkänt en ny typ av livbåt eller flotte, skall meddela de övriga fördragsslutande parternas regeringar redogörelse för de utförda försöken därmed. Den skall även, därest det rör sig om en ny typ av livbåtar, meddela dem, till vilken kategori denna typ hänförts.

Art. 44.

Embarkering i livbåtar och flottar.

Lämpliga anordningar för passagerarnas embarkering i livbåtarna skola vidtagas.

På fartyg, som hava flottar, skall finnas ett antal repstegar alltid klara att användas för personers nedstigning på flottarna.

Art. 45.

Livbåtars och pontonflottars rymd.

Det antal personer, som livbåt av reglementsenslig typ eller godkänd pontonflotte är i stånd att upptaga, bestämmes enligt de i art. 34—39 av det vidfogade reglementet givna metoder.

Art. 46.

Livbåtars och pontonflottars utrustning.

Livbåtars och pontonflottars utrustning bestämmes i art. 40 av det åtföljande reglementet. Varje löst föremål av utrustningen måste vara säkert fäst vid den livbåt eller pontonflotte, till vilken det hör.

Art. 47.

Livbåtarnas placering; antal däckvertar.

Föreskrifter för livbåtarnas placering och särskilt i vilken utsträckning pontonflottar må användas återfinnas i art. 41, 42 och 43 av det åtföljande reglementet.

Det minsta antalet ställ av båtdäckvertar, som måste finnas, bestämmes av fartygets längd. Dock skall ej kunna fordras större antal ställ av däckvertar än det antal båtar, som är nödvändigt för upptagande av alla ombord varande personer.

Art. 48.

Livbåtars och flottars hanterande.

Alla livbåtar och flottar skola placeras så, att de med största möjliga snabbhet kunna sättas i vatten och att största möjliga antal personer kan embarkera i dem även vid slagsida och i övrigt ogynnsamt läge för livbåtarnas och flottarnes manövrerande.

Sådana anordningar skola vidtagas, att det blir möjligt att från fartygets vardera sida sätta i vatten det största möjliga antal livbåtar och flottar.

Ytterligare bestämmelser härom återfinnas i art. 44 av det åtföljande reglementet.

Art. 49.

Båtdävertarnas styrka och hantering.

Dävertarna skola vara så starka, att livbåtarna kunna sjösättas med full last av personer och utrustning även när fartyget har en slagsida av 15°.

Dävertarna skola vara försedda med så starka mekaniska anordningar, att båtarna kunna svängas ut vid den största slagsida, under vilken det är möjligt att sjösätta båtar från fartyget i fråga.

Art. 50.

Andra apparater i stället för dävertar.

Som likvärdiga med båtdävertar eller ställ av dävertar anses sådana apparater eller anordningar, som efter lämpliga prov av vederbörande myndighet godkännas såsom varande lika användbara som båtdävertar.

Den höga fördragsslutande parts regering, som har godkänt en ny slags apparat eller anordning, skall meddela de övriga fördragsslutande parternas regeringar beskrivning på denna, åtföljd av en redogörelse över de företagna proven.

Art. 51.

Livbälten och livbojar.

1:o) För varje person ombord skall finnas ett livbälte av godkänd modell eller ett annat föremål med lika stor flytkraft och som kan fastsättas på kroppen. Dessutom skall finnas tillräckligt antal livbälten eller andra likvärdiga föremål, avsedda för barn.

2:o) Art. 45 i det åtföljande reglementet anger, huru många livbojar av godkänd modell skola finnas ombord på fartyg i förhållande

till fartygets längd, ävensom de fordringar livbälten och livbojar måste uppfylla, och huru de skola placeras ombord.

Art. 52.

Existerande fartyg.

Varje hög fördragsslutande parts regering förbinder sig att beträffande existerande fartyg snarast möjligt och senast den 1 juli 1915 tillämpa bestämmelserna i ovan angivna artiklar 40—51 samt att därvid i första hand fordra, att plats beredes för alla ombordvarande personer i livbåtar eller flottar.

Dock må i de fall, då en sträng tillämpning av ifrågavarande bestämmelser icke är praktiskt möjlig eller rimlig, varje hög fördragsslutande parts regering medgiva de lindringar i bestämmelserna, som finnas angivna i art. 46 av det åtföljande reglementet.

Art. 53.

Passagerarnas rörelsefrihet; hjälpbelysning.

1:o) Lämpligt anordnade in- och utgångar skola finnas från de olika avdelningarna, mellandäcken m. m.

2:o) Elektrisk belysning eller annan belysning, som uppfyller alla säkerhetens fordringar, skall finnas i de olika delarna av såväl nya som existerande fartyg och i synnerhet på de däck, där livbåtarna äro placerade. På nya fartyg skall finnas en självständig reservbelysningsanläggning i stånd att, om så erfordras, lämna ljus för säkerhetsbelysningen, och skall densamma vara placerad i fartygets övre delar så högt, som det är praktiskt möjligt.

3:o) Utgången från varje avdelning skall alltid vara belyst med en reservlampa, som ej står i förbindelse med fartygets vanliga belysningsanläggning och som är försedd med stängningsanordning. Dessa reservlampor kunna erhålla belysning från den under 2:o) åsyftade reservbelysningsanläggningen, förutsatt att man därvid använder sig av en självständig ledning och att denna anläggning funktionerar oberoende av fartygets vanliga belysningsanläggning.

Art. 54.

Godkända båtförare; livbåtarnas bemanning.

För varje livbåt eller flotte skall finnas ett minimiantal godkända båtförare.

Det minsta antal godkända båtförare, som måste finnas, bestämmes i art. 47 av det åtföljande reglementet.

Fartygets befälhavare har efter omständigheterna att fördela antalet godkända båtförare å de olika livbåtarna och flottarna.

Med »godkänd båtförare» menas varje man av besättningen, som är försedd med certifikat, utställt i vederbörande myndighets namn under de villkor, som anges i nämnda artikel av det åtföljande reglementet.

Art. 48 av samma reglemente handlar om livbåtarnas bemanning.

Art. 55.

Skydd mot eldfara.

1:o) Det är förbjudet att taga ombord såsom barlast eller last ämnen, som ensamma eller i förening med andra på grund av sina egenskaper, sin kvantitet eller stuvning äro ägnade att sätta passage-rarnas liv eller fartygets säkerhet i fara.

Detta förbud är icke tillämpligt på fartygets nödsignalmateriel, ej heller på transporter av förråd för flottans eller arméns räkning, då dessa ske i enlighet med givna bestämmelser.

2:o) Bestämmandet av de varor, som skola anses såsom farliga, och angivandet av de försiktighetsmått, som skola påfordras vid deras emballering och stuvning, skola bliva föremål för officiella och periodiska tillkännagivanden av varje hög fördragsslutande parts regering.

3:o) Art. 49 av det åtföljande reglementet angiver, vilka åtgärder skola vidtagas för upptäckandet och släckandet av eldsvåda.

Art. 56.

Alarmfördelning och övningar.

En särskild alarminstruktion skall givas åt varje man av besättningen.

Alarmlistan utvisar vad alla de olika instruktionerna innehålla och angiver särskilt för varje man, till vilken post han skall begiva sig och vad han har att utföra.

Innan fartyget avgår, skall alarmlistan fastställas och anslås, och vederbörande myndighet skall bliva satt i tillfälle att konstatera dess befintlighet. Den skall anslås på flera i ögonen fallande ställen å fartyget och särskilt i för besättningen avsedda rum.

Art. 50 och 51 av vidfogade reglemente angiva reglerna för givandet av alarm och för besättningens övningar.

KAPITEL VII.

Säkerhetscertifikat.

Art. 57.

Ett certifikat benämnt »säkerhetscertifikat» skall efter företagen inspektion utfärdas för varje fartyg, som på ett tillfredsställande sätt uppfyller konventionens fordringar.

Inspektion å fartyg, i vad den avser efterföljandet av denna konventions föreskrifter och vidfogade reglemente, utföres av den stats tjänstemän, under vilken fartyget hör. Varje stats regering kan dock överlåta inspektionen av sina fartyg åt för detta ändamål särskilt utsedda experter eller åt godkända institut. I alla händelser garanterar vederbörande regering inspektionens grundlighet och effektivitet.

Säkerhetscertifikat skall utfärdas antingen av tjänstemän i den stat, fartyget tillhör, eller av annan person, som är befullmäktigad av staten i fråga. I båda fallen åtager sig den stat, vilken fartyget tillhör, hela ansvaret för certifikatet.

Art. 58.

Säkerhetscertifikatet skall utfärdas på det eller de officiella språken i den stat, som utfärdar det.

Certifikatets form skall vara i överensstämmelse med det i art. 52 av det vidfogade reglementet intagna formuläret. De typografiska an-

ordningarna i detta formulär skola noggrannt återgivas i certifikaten. De handskrivna delarna skola utföras med latinsk stil och arabiska siffror.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig att med varandra utbyta ett tillräckligt antal provexemplar av sina säkerhetscertifikat för sina tjänstemäns underrättande. Detta utbyte skall ske så snart som möjligt före den 1 april 1915.

Art. 59.

Säkerhetscertifikat får icke utfärdas att gälla för en tid utöver tolv månader.

Om ett fartyg i det ögonblick, då säkerhetscertifikatets lagliga giltighet upphör, icke skulle befinna sig i någon hamn i den stat, vilken det tillhör, kan en förlängning av giltigheten medgivas av en samma stat tillhörande tjänsteman, vilken härtill erhållit vederbörligt bemyndigande. Denna förlängning skall dock endast avse att tillåta fartyget att efter avslutad resa uppnå sitt eget land och skall medgivas endast i sådana fall, där en sådan åtgärd är lämplig och rimlig.

En förlängning får icke avse längre tid än fem månader, och den giver icke fartyget rätt att på nytt lämna sitt land utan att hava förnyat sitt certifikat.

Art. 60.

Säkerhetscertifikat utfärdat av en av de fördragsslutande staterna skall godkännas av alla de andra fördragsslutande staternas regeringar för alla de ändamål, som denna konvention avser. Det skall för dessa andra regeringar hava samma giltighet som de certifikat, de själva utfärda för sina egna fartyg.

Art. 61.

Varje fartyg, som är försett med säkerhetscertifikat, utfärdat av den stats tjänsteman, under vilken det hör, eller av annan av staten befullmäktigad person, är i de andra fördragsslutande parternas hamnar underkastat kontroll av tjänstemän vederbörligen befullmäktigade av sina regeringar, i den mån kontrollen avser konstatera, att ombord

finnes ett giltigt säkerhetscertifikat, och, om det är nödvändigt, att villkoren för fartygets sjövärdighet i huvudsak överensstämma med certifikatets innehåll, d. v. s. på sådant sätt att fartyget kan gå till sjöss utan fara för passagerare och besättning.

Art. 62.

Anspråk kan icke framställas på åtnjutande av de förmåner, som konventionen medför, för fartyg, vilka icke äro försedda med vederbörligt och ännu gällande säkerhetscertifikat.

Art. 63.

Om ett fartyg under en viss resa har ombord ett mindre antal passagerare än det högsta antal, som får föras i enlighet med säkerhetscertifikatet, och denna konventions bestämmelser följaktligen tillåta, att fartyget förses med ett mindre antal livbåtar och andra bärgningsredskap än vad som anges i certifikatet, skall ett tillståndsbevis i sådant syfte kunna utfärdas av tjänsteman eller befullmäktigad, som i art. 57, tredje stycket, och 59 ovan omnämnes.

Detta tillståndsbevis skall uttryckligen ange, att något brott emot konventionens regler icke föreligger. Det skall vidfästas säkerhetscertifikatet och skall ersätta detta i vad avser bestämmelserna rörande bärgningsredskap. Det är icke giltigt för annan resa än den, för vilken det utfärdats.

KAPITEL VIII.

Allmänna bestämmelser.

Art. 64.

De höga fördragsslutande parternas regeringar förbinda sig att meddela varandra, förutom de handlingar, som i denna konvention äro

föremål för särskilda bestämmelser i sådant avseende, alla de upplysningar, som de förfoga över, rörande säkerheten för människoliv på dem av deras fartyg, som äro underkastade denna konventions bestämmelser, förutsatt likväl att dessa upplysningar icke hava konfidentiell karaktär.

De skola särskilt meddela varandra:

1:o) texten till de lagar, kungörelser och reglementen, som hava utfärdats rörande olika frågor, som av konventionen beröras;

2:o) beskrivning på de nya redskap, som godkänts i överensstämmelse med konventionens regler;

3:o) alla officiella rapporter eller officiella sammandrag av rapporter i alla de delar, som lämna upplysning om resultaten av tillämpningen av denna konventions föreskrifter.

Intill dess annan överenskommelse göres anmodas brittiska regeringen att tjäna som mellanhand för insamlandet av alla dessa upplysningar och bringa dem till de fördragsslutande parternas regeringars kännedom.

Art. 65.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig att vidtaga eller att föreslå sina respektive lagstiftande församlingar de mått och steg, som äro nödvändiga för att överträdelser av denna konventions bestämmelser skola förhindras.

De höga fördragsslutande parterna skola meddela varandra, så snart som möjligt, de lagar och förordningar, som för detta ändamål blivit utfärdade.

Art. 66.

De höga fördragsslutande parter, som vilja att konventionen skall tillämpas på deras samtliga kolonier, besittningar och protektorat eller på ett eller flera av dessa områden, skola tillkännagiva denna avsikt antingen vid denna konventions undertecknande eller efteråt. För detta ändamål skola de antingen kunna utfärda en allmän förklaring omfattande alla deras kolonier, besittningar och protektorat eller också uppräknat namnen å de områden, som de vilja skola komma under konventionens bestämmelser, eller uppräknat dem, som de vilja skola undantagas.

Nämnda förklaring skall, därest den icke göres vid tiden för denna konventions undertecknande, skriftligen delgivas Storbritanniens regering och av denna sedan alla de övriga staters regeringar, som undertecknat konventionen.

De höga föredragsslutande parterna äga ock på nu angivet sätt och med iakttagande av föreskrifterna i art. 69 här nedan uppsäga denna konvention i vad angår deras kolonier, besittningar och protektorat eller beträffande ett eller flere av dessa områden.

Art. 67.

De stater, som icke hava deltagit i denna konvention, skola tillåtas att på begäran biträda den. Deras anslutning skall på diplomatisk väg delgivas Storbritanniens regering och genom denna de övriga stater, som biträtt konventionen.

Denna anslutning medför skyldighet att efterkomma alla de förpliktelser och rätt att åtnjuta alla de förmåner, som denna konvention medför. Den får sin fulla kraft och verkan två månader efter den dag meddelandet därom avsändes från Storbritanniens regering till alla de staters regeringar, som biträtt konventionen, om icke ett senare datum blivit föreslaget av den biträdande staten.

De staters regeringar, som biträda denna konvention, skola till sina förklaringar att de vilja biträda konventionen föga den i art. 3 av denna konvention åsyftade förteckningen. Denna förteckning lägges till dem, som redan lämnats av de andra regeringarna. Den brittiska regeringen skall överlämna en kopia därav till de andra regeringarna.

Art. 68.

De fördrag, konventioner och avtal, som ingåtts tidigare än denna konvention, skola fortfarande hava full kraft och verkan beträffande:

- 1:o) fartyg, som icke beröras av konventionen;
- 2:o) fartyg, som beröras av konventionen, i sådana avseenden, som icke särskilt omnämnas i denna.

Då denna konvention endast har till ändamål att säkerställa människoliv till sjöss, förbliva frågor rörande passagerares och särskilt emigranternas välbefinnande och hälsa, ävensom andra frågor rörande passagerar- och emigrantrransport, allt fortfarande underkastade de olika staternas egen lagstiftning.

Art. 69.

Denna konvention träder i kraft den 1 juli 1915 och skall hava gällande kraft allt framgent. Dock kan varje hög fördragsslutande

part uppsäga den när som helst efter fem år, räknat från den dag, då konventionen trädde i kraft för vederbörande land.

Denna uppsägelse skall på diplomatisk väg delgivas Storbritanniens regering och genom denna de övriga fördragsslutande parternas regeringar. Den träder i kraft tolv månader efter den dag, då Storbritanniens regering mottog meddelandet därom.

Varje uppsägelse berör endast den stat, som har gjort den, och skall konventionen fortfarande äga sin fulla verkan och kraft med hänsyn till de övriga staterna, som biträtt den eller som anslutit sig eller komma att ansluta sig till den.

Art. 70.

Denna konvention med vidfogade reglemente skall utskrivas i ett enda exemplar, som skall förvaras i Storbritanniens regerings arkiv. En bestyrkt kopia skall av denna överlämnas till var och en av de höga fördragsslutande parternas regeringar.

Art. 71.

Denna konvention skall ratificeras, och ratifikationsinstrumenten åtföljda av de i art. 3 åsyftade förteckningarna skola deponeras i London senast den 31 december 1914. Brittiska regeringen skall lämna meddelanden om skedda ratifikationer och förse var och en av de fördragsslutande parternas regeringar med en kopia av varje förteckning.

Utan hinder av underlåten ratifikation från någon av de höga fördragsslutande parternas sida skall konventionen fortfarande utöva sin fulla kraft och verkan beträffande de övriga fördragsslutande parterna, som hava ratificerat den.

Art. 72.

För att göra ratificeringen lättare för en fördragsslutande stat, som, innan denna konvention undertecknats, utfärdat föreskrifter beträffande något ämne, vilket är föremål för denna konventions behandling, är det överenskommet, att varje fartyg, som på ett tillfredsställande sätt uppfyllt sagda föreskrifter före den 1 juli 1915, icke kan draga

fördel av konventionens lindrigare övergångsbestämmelser i avsikt att undgå att ställa sig sagda föreskrifter till efterrättelse.

Art. 73.

I de fall, där denna konvention förutsätter, att någon åtgärd kan vidtagas på grund av en överenskommelse mellan alla eller några av de fördragsslutande parterna, hemställes till Hans Brittiska Majestäts regering att sätta sig i förbindelse med sagda stater för erhållande av kännedom om de antaga de förslag, som bliva framlagda av någon av dessa stater i och för vidtagande av sådan åtgärd. Hans Brittiska Majestäts regering skall meddela de fördragsslutande staterna resultatet av denna på ovan angivna sätt företagna undersökning.

Den stat, vars anmärkningar rörande de ifrågavarande förslagen icke komma till Hans Brittiska Majestäts regerings kännedom inom sex månader räknat från den dag, förslagen meddelats, skall anses hava samtyckt till dem.

Art. 74.

Denna konvention skall kunna ändras genom efterföljande konferenser, av vilka den första skall, om så befinnes nödvändigt, äga rum år 1920. Platsen och tiden för dessa konferenser skola bestämmas genom gemensam överenskommelse mellan de höga fördragsslutande parternas regeringar.

Regeringarna skola kunna på diplomatisk väg på grund av gemensam överenskommelse och när som helst i denna konvention införa de förbättringar, som de anse nyttiga eller nödvändiga.

Till bekräftelse härav hava respektive befullmäktigade ombud försett denna konvention med sina underskrifter.

Som skedde i London den 20 januari 1914.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd
fredagen den 19 juni 1914.*

Närvarande:

Justitieråden *Thomasson,*
Svedelius,
Regeringsrådet *Thulin,*
Justitierådet friherre *Leijonhufvud.*

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 6 juni 1914, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle, för det ändamål § 87 regeringsformen omförmäler, inhämtas över upprättat förslag till *lag om ändring i 3 kap. sjölagen.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av kommerserådet Carl Malmén.

Lagrådet yttrade:

I gällande sjölag äro redan vissa bestämmelser upptagna angående skyldighet för fartygsbefälhavare att bispringa den, som är stadd i sjönöd. Så stadgas i 223 §, att där fartyg stött samman, det åligger en var av befälhavarna att, såvitt det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg samt besättningen och passagerarna därå, lämna det andra fartyget, dess besättning och passagerare all hjälp, som är möjlig och behöflig för räddning ur den genom sammanstötningen uppkomna faran. Enligt 223 a § skall lika med sammanstötning anses där i följd av fartygsmanövrering eller eljest skada av ett fartyg förorsakas å annat fartyg eller därå varande personer eller gods, utan att sammanstötning emellan fartygen äger rum. Underlåtenhet att iakttaga omförmälda skyldighet att lämna hjälp straffas enligt 294 §, som jämväl upptager straff för den befälhavare, vilken i andra fall än då sammanstötning ägt rum eller sådan händelse, som likställts med sam-

manstötning, inträffat underlåter att, såvitt det kunnat ske utan allvarlig fara för eget fartyg samt besättningen och passagerarna därå, lämna den, som anträffas i sjönöd, all hjälp, som varit möjlig och behöflig för hans räddning.

Det lagbud, vars införande i sjölagen nu ifrågasättes, skulle uppenbarligen komma att stå i ett visst samband med de sålunda redan givna bestämmelserna. Klart är att en befälhavare, som anträffat någon i sjönöd, förnummit honom vara i sådan ställning, likasom att vid sammanstötning kännedom kan ernås om andras fara. Vad i dylikt fall befälhavaren har att göra, är i sjölagen uttalat; några närmare föreskrifter av Konungen i detta hänseende torde icke vara åsyftade med den nya bestämmelsen. Denna omfattar å andra sidan åtskilliga förhållanden, som icke falla under de redan upptagna stadgandena. Den befälhavare, som med tillhjälp av gnistelegrafi anropats om bistånd, kan givetvis icke sägas hava anträffat någon i sjönöd. Det nya lagbudet skall fördenskill komma att avse förpliktelser, i fråga om vilka straff för underlåtenhet att fullgöra desamma icke i sjölagen är stadgat. Men skall lagbestämmelsen därutinnan bliva effektiv, måste för visso straff vid försummelse kunna göras gällande. Huruvida det är avsett att vid meddelande av de föreskrifter, som Konungen enligt förslaget skulle äga utfärda, jämväl straff för åsidosättande av desamma skulle stipuleras, är icke angivet i departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet. Det torde ock vara tveksamt, huruvida det bemyndigande, som förslaget giver, jämväl kan anses innebära rätt att stadga straff, vilka i vissa fall måste göras ganska väsentliga. Såsom det remitterade förslaget är avfattat är för övrigt bemyndigandet av alltför obestämd räckvidd. Lika litet här som i fråga om redan stadgade motsvarande förpliktelser bör befälhavaren hava skyldighet att bispringa, om däri genom hans fartyg eller därå befintliga personer skulle utsättas för allvarlig fara.

En anordning sådan förslaget skulle åvägbringa synes fördenskill lagrådet mindre tillfredsställande. Vid övervägande av förhållandena har lagrådet trott att en lämplig lösning måhända kunde vinnas på följande sätt. Då samtliga stadganden om befälhavarens skyldigheter att lämna bistånd i sjönöd eller fara böra givas i ett sammanhang och då föreskriften i 223 § utan olägenhet kan flyttas från sin nuvarande plats till tredje kapitlet, dit föreskriften för övrigt rätteligen hör, synes efter 34 § först böra upptagas denna föreskrift, därefter en bestämmelse om den plikt, som ligger till grund för 294 § andra stycket, eller att befälhavare, som anträffar någon i sjönöd, skall lämna möjlig

och behöfvlig hjälp, och slutligen ett stadgande av innehåll att en befälhavare, som i andra fall än de båda förut nämnda förnummit att aunan är i sjönöd eller som vunnit kännedom att fara hotar sjöfarande, skall i enlighet med de närmare föreskrifter, som må av Konungen meddelas, i fall ej allvarlig fara hotar eget fartyg eller personerna därå, lämna hjälp eller vidtaga åtgärder för farans undanrödjande. De straffbestämmelser, som erfordras för de särskilda fallen, böra upptagas i 294 §, därvid straffet för försummelse i fråga om de nu till införande föreslagna skyldigheterna lämpligen torde kunna bestämmas på samma sätt som för det i 294 § andra stycket avsedda fall.

Ur protokollet:

Gunnar Fogelmarck.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott lördagen den 27 juni 1914.

Närvarande:

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

Efter gemensam beredning med hans excellens herr ministern för utrikes ärendena samt chefen för finansdepartementet anmälde chefen för justitiedepartementet, statsrådet Hasselrot, lagrådets genom utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden den 6 juni 1914 inhämtade utlåtande över upprättat förslag till lag om ändring i 3 kap. sjölagen.

Föredragande departementschefen redogjorde för utlåtandets innehåll och anförde därefter:

»Det sätt, varpå i det remitterade förslaget den nya bestämmelsen föreslagits att inordnas i sjölagen, var förestavat av önskemålet att ej mer än nödigt rubba sjölagens nuvarande uppställning.

Vad lagrådet anmärkt om den nya bestämmelsens samband med andra stadganden i sjölagen angående skyldighet att lämna hjälp åt den, som är i sjönöd, samt om lämpligheten av att i sjölagen meddela straffbestämmelse i förevarande hänseende har emellertid syns mig vara av den betydelse, att jag låtit omarbета förslaget i huvud-

saklig anslutning till lagrådets hemställan. Den av lagrådet förordade förflyttningen av stadgandet i nuvarande 223 § har jag dock icke ansett mig böra föreslå. Denna flyttning synes mig nämligen ej alldeles nödvändig utan kunna ersättas genom en hänvisning i tredje kapitlet till nämnda §; och mot flyttningen tala vissa skäl, särskilt den omständigheten att härigenom skulle ske rubbning i åttonde kapitlet och att man sålunda skulle bryta den gemensamhet, som i fråga om denna del av sjölagen består mellan de skandinaviska staterna och som man så sent som vid lagändringarna år 1912 lyckats bevara.

I övrigt hava lagrådets anvisningar följts, och upptager alltså förslaget två nya paragrafer, 34 a och 34 b, innefattande den förra ett direkt stadgande, att befälhavare, som anträffar någon i sjönöd, skall efter förmåga och behov lämna bistånd, jämte hänvisning till bestämmelserna i 223 §, samt 34 b § ett stadgande för andra fall, då befälhavare fått kännedom om sjönöd, samt fall, då han fått kunskap om någon sjötrafiken hotande fara, vilket stadgande är av i huvudsak samma innebörd som det till lagrådet remitterade förslaget men fullständigats på sätt lagrådet hemställt. Vidare har, i enlighet med lagrådets uttalande, 294 § kompletterats med bestämmelse om straff för åsidosättande av de i 34 b § stadgade förpliktelser.

Lagförslagets rubrik har i anledning av omarbetningen undergått motsvarande ändring.»

Föredraganden uppläste härefter det i enlighet med vad han nu anfört upprättade förslaget till lag om ändring i 3 kap. sjölagen samt om ändrad lydelse av 294 § samma lag, varefter han hemställde, att förslaget måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan täcktes Hans Maj:st Konungen lämna bifall; och skulle till riksdagen avlätas proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Gunnar Fogelmarck.