

Nr 1.

Ankom till riksdagens kansli den 31 juli 1914 kl. 1 e. m.

Särskilda utskottets nr 2 utlåtande nr 1 i anledning av dels Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, dels ock särskilda i ämnet väckta motioner.

Till förberedande behandling har utskottet fått emottaga:

1:o) Kungl. Maj:ts proposition nr 116, vari Kungl. Maj:t under åberopande av de vid propositionen fogade i statsrådet och lagrådet förda protokoll, jämlikt 87 § regeringsformen, föreslagit riksdagen att antaga här nedan intagna förslag till Lag om ändring i vissa delar av sjölagen;

2:o) Herr Lindleys motion nr 85 i första kammaren;

3:o) Herr Indebetous motion nr 224 i andra kammaren.

I motionerna har hemställts om vissa nedan under de särskilda paragraferna angivna ändringar i speciella delar av förslaget, varjämte herr Lindley yrkat, att riksdagen måtte genom skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att snarast möjligt få sig förelagt förslag till civillag i de delar, som, på sätt nedan närmare omförmäles, av Kungl. Maj:t avsetts skola regleras genom administrativ lagstiftning.

Frågan, i vilken mån de särskilda vådor, vilka äro förenade med sjöfartsnäringens utövande, påkalla ingripande från statsmakternas sida, har sedan åtskilliga år tillbaka varit föremål för uppmärksamhet såväl här i landet som i andra länder. Redan före utarbetandet av den nu gällande svenska sjölagen av år 1891 hade denna fråga underkastats utredning i en särskild kommitté (1877 års sjöfartskommitté), närmast

Principerna
för den s. k.
Plimsoll-
rörelsen.

föranledd av den livliga rörelse, som i England i början av 1870-talet ursprungligen väcktes av den engelske parlamentsledamoten Plimsoll. De spörsmål, som i detta sammanhang bragtes å bane, kunna i huvudsak återgivas såsom avseende åtgärder för fartygs behöriga bemanning, förbud mot eller inskränkning i rätten att föra däckslast, bestämmande av viss lastlinje, samt obligatorisk årlig besiktning av fartyg under ledning av en statens centrala besiktningsmyndighet. Dessa förslag avsågo således införande av en från statsmakternas sida företagen *preventiv* kontroll för förhindrande av sjöolyckor. Redan här torde anmärkas, att dessa principer ligga till grund för den nuvarande engelska sjöfartssäkerhetslagstiftningen, vilken haft ett betydande inflytande på det förslag till nya bestämmelser i ämnet, som nu förelagts riksdagen till prövning.

Den nuvarande svenska lagstiftningen.

Vår nu gällande sjölag av den 12 juni 1891 har icke i sig upptagit nu omförmälda system för förebyggande av sjöolyckor. Lagstiftaren har nämligen sökt garantierna för sjöfartssäkerheten på annat sätt. 1882 års sjöfartskommitté, som utarbetat den nu gällande sjölagen, ansåg nämligen, att »det verksammaste skyddet mot olyckor till följd av fartygs bristande sjövärdighet måste otvivelaktigt sökas i befälhavarens fulla medvetande om den ansvarighet, som i detta hänseende enligt sakens natur måste åligga honom», samt alltså velat lägga huvudvikten vid en *repressiv* kontroll. Omvårdnaden av det allmänna intresse, som avser skydd för fartyg och människoliv, har i lagen följaktligen koncentrerats i *befälhavarens* tillsynsplikt, vars åsidosättande ådrager honom straff (292 §) och ersättningssskyldighet. Vid utövningen av denna sin tillsyn är emellertid befälhavaren i allmänhet obunden av särskilda regler och har endast att taga gott sjömansbruk och sitt eget omdöme om situationens krav till ledning för sitt handlande. I 26 § sjölagen har sålunda stadgats allenast, att befälhavaren skall vid sjöresans början tillse, att fartyget är »i sjövärdigt skick» för resan, »behörigen» utrustat och bemannat så ock »tillräckligen försett» med uppräknade förnödenheter, varjämte »nödiga» signalapparater, bärgningsredskap, sjökort och nautiska instrument skola finnas ombord. Paragrafens bestämmelser om lastens mängd och stuvning äga en lika generell affattning. Lasten skall sålunda »behörigen» stuvvas. Kan däckslast föras, bör den vara försedd med stöttor och så anbragt, att den icke »väsentligen» försvårar fartygets manövrering. Om fartyget går i barlast, har befälhavaren att tillse, »det barlasten är lämplig och tillräcklig» samt »så anbragt, att den icke må förskjuta sig under resan».

Enligt 32 § åligger det befälhavaren vidare att jämväl under resa »göra vad i hans makt står för att hålla fartyget i sjövärdigt skick». Huru-
som man härvid tänkt sig att föreskrifter till befälhavarens ledning kunde komma att utfärdas i administrativ väg, får utskottet längre fram (sid. 8) tillfälle att omförmäla.

Förutom genom här återgivna stadganden söker lagen förekomma användandet av sjöodugliga fartyg genom straffbestämmelser för redare (292 §), som medverkar till utsändande av dylikt fartyg, samt den i 87 § besättningen medgivna rätt att lämna fartyg, som icke är sjövärdigt. Enligt nu gällande lag bliver redaren således visserligen ersättningsskyldig, om skada inträffat på grund av sådan brist i fartyg, som med användande av tillbörlig omsorg före resas början kunnat upptäckas, men hans plikt mot det allmänna, genom straffbestämmelser skyddade intresset inskränker sig till att ej ingripa på ett rättsstridigt sätt i befälhavarens utövning av tillsyningsplikten genom anstiftan till eller medhjälparskap vid utsändande av ett osäkert fartyg.

Såsom ett fullständigande av det repressiva kontrollsystem, som vår nu gällande lag upptagit, innehåller lagen stadganden om skyldighet för befälhavaren att föra skeppsdagbok, samt att efter inträffad sjöolycka avgiva sjöförklaring; och har lagstiftaren, enligt vad motiven giva vid handen, ansett, att den verksammaste kontrollen vore att förvänta av ett väl inrättat undersökningsförfarande *efter* inträffad sjöolycka, enär däri funnes den bästa säkerheten för ansvarighetens behöriga utkrävande.

I detta sammanhang bör emellertid erinras därom, att, såvitt angår passagerareångfartyg, finnas särskilda bestämmelser uti den på administrativ väg utfärdade kungl. förordningen angående vad i avseende å passagerareångfartygs byggnad, utrustning och begagnande iakttagas bör av den 12 februari 1864. Men jämväl i denna förordning finnas i allmänhet allenast mera generella bestämmelser, vilket haft till följd en synnerligen mångskiftande rättstillämpning på olika platser, alltefter de lokala besiktningsmyndigheternas uppfattning och kompetens. Visserligen har, såsom vederbörande departementschef anmärkt, en välbehörlig förstärkning av kontrollen kommit till stånd genom anställande av passagerareångfartygsinspektörer enligt kungl. brevet den 29 mars 1899, särskilt sedan dessa genom kungl. kungörelsen den 17 maj 1907 utrustats med befogenheten att i svårare fall av bristande säkerhet utfärda förbud mot nyttjande av passagerareångfartyg. Men en fullt tillfredsställande tillsyn ens av dessa fartyg kan icke härigenom

Administra-
tiva för-
fattningar.

anses vunnen, så mycket mindre som de periodiska besiktningarna verkställas på samma sätt som tillföre. I kungl. förordningen om utvandrares fortskaffande till främmande världsdel den 4 juni 1884 finnas även en del föreskrifter om utvandrarefartyg, men då Sverige för närvarande icke har ett enda sådant fartyg, äro dessa bestämmelser utan praktisk betydelse. Beträffande signallanteror å fartyg finnas vidare närmare bestämmelser i marinförvaltningens kungörelse den 4 mars 1898. Enligt kungl. kungörelsen den 13 juli 1909 har än vidare stadgats angående båtar och andra bärgningsredskap i nordsjö- och vidsträcktare fart. Vidare har genom kungl. förordningen med provisoriska föreskrifter angående lastmärke å svenska fartyg i vissa fall den 21 maj 1910 tillfälle beretts svensk redare att få sitt fartyg försett med lastmärke för att utvisa det största djup, vartill fartyget må vara nedlastat, då det befinner sig i farvatten bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel. Slutligen kan enligt kungl. förordningen den 21 maj 1910 med provisoriska föreskrifter angående certifikat för svenska fartyg i vissa fall certifikat meddelas om att vissa svenska föreskrifter äro iakttagna i avseende å antingen allenast båtar och andra bärgningsredskap eller ock därjämte signalapparater och lanternor, proviant samt läkemedel och förbandsartiklar. De tre sistnämnda fordringarne, vartill förslag utarbetats av 1906 års sjöfartskommitté, hava allenast varit avsedda att provisoriskt av hänsyn till utländsk lagstiftning reglera angivna förhållanden i avvaktan på tillkomsten av en fullständig lagstiftning på området.

Den utländska
sjöfartssäker-
hetslagstift-
ningen.

Hos de flesta andra sjöfartsidkande nationer har sjöfartssäkerhetslagstiftningen icke stannat vid en huvudsakligen *repressiv* kontroll, utan har man i allmänhet infört stadganden om en ingående *preventiv* kontroll, ehuru i olika länder denna kontroll anordnats efter olika principer. I Frankrike hava således redan tidigt funnits bestämmelser om regelmässiga besiktningar av fartyg, varvid efter vissa till ledning för besiktningmännen givna, i de minsta detaljer ingripande specialföreskrifter, beskaffenheten av fartyget, dess utrustning, lastning m. m. utrönes. Över de utförda besiktningarne utfärdas certifikat, vars innehav utgör grundvillkoret för varje särskilt fartygs användande. Om certifikat erhållits, har staten därmed så att säga åtagit sig garantien för fartygets sjösäkerhet. Den kontroll, som utövas, inriktas därför i första hand på en undersökning av certifikatens behörighet. I England däremot häfta redare och befälhavare i ansvar för fartygets säkerhet i enlighet med vissa *allmänna* i lagen angivna principer. Vid sidan härav finnes

emellertid en central myndighet, Board of Trade, som genom kontrollerande verksamhet utövar jämväl en omfattande repressiv kontroll på fartygs sjövärdighet. I närvarande stund hava i den engelska lagstiftningen upptagits bestämmelser i alla de avseenden, som här ovan angivits såsom kännetecknande för Plimsollrörelsen.

Så länge de skilda staterna tillämpade sina lagstiftningar allenast på sitt eget lands fartyg, hade naturligtvis dessa lagstiftningar icke samma betydelse för utvecklingen av våra egna rättsregler på området. Annorlunda har förhållandet blivit, efter det åtskilliga främmande makter, särskilt Storbritannien och Irland, genom på senare tid antagna bestämmelser gjort sina i respektive hamnar gällande föreskrifter tillämpliga å andra länders fartyg. Till att börja med tillämpades de engelska sjösäkerhetsreglerna icke i hela deras vidd på utländska fartyg utan endast vid dessas ankomst till brittisk hamn beträffande arten och stuvningen av medförd däckslast av trävaror vintertid samt, dock icke direkt, vid utgående från brittisk hamn, ifråga om fartygens djuplastning och uppenbara underbemanning. Men genom en den 21 december 1906 antagen lag hava fordringarne på utländska fartygs säkerhet utsträckts att omfatta jämväl den allmänna beskaffenheten av fartygs skrov, maskineri, utrustning, livbärningsredskap, lastning och lastlinje. Därest icke erkännande givits åt lagstiftningen i det främmande fartygets hemland såsom med engelsk säkerhetslagstiftning likvärdig, medför avvikelser från de engelska föreskrifterna kvarstad å fartyget samt straffansvar för befälhavare och rederi.

Tillämpning
jämväl på
andra än
det egna
landets
fartyg.

Men icke blott i England har säkerhetslagstiftningen utsträckts att omfatta jämväl främmande fartyg. Frankrike har således infört tillämpning av sin säkerhetslagstiftning på främmande fartyg i ungefär samma utsträckning som den engelska. Och jämväl i andra länder såsom Danmark, Norge, Tyskland, Ryssland och Finland hava åtgärder vidtagits för erhållande av en lagstiftning på förevarande område, ehuru dessa länder ej åtminstone ännu gjort sin lagstiftning tillämplig på utländska fartyg. Följden har således blivit den, att den moderna lagstiftningen på detta område haft till ögonmärke att med avseende å säkerheten vinna med de engelska likvärdiga bestämmelser.

För bedömandet av denna fråga torde det jämväl vara nödigt att taga hänsyn därtill, att de internationella förhållandena även mera direkt ingripa. Jämsides med lagstiftningsåtgärderna i de särskilda staterna har numera ett lagstiftningsarbete igångsatts för erhållande av

Den gemensamma internationella lagstiftningen.

en gemensam internationell lagstiftning på området. Det torde vara bekant, att sedan flere år tillbaka en kommitté av jurister och sjöfartssakkunniga, Comité Maritime International, varit sysselsatt med utarbetande av gemensamma sjörättsbestämmelser, samt att sedan delar av detta arbete gjorts till föremål för diplomatisk konferens, positiv lagstiftning i enlighet med de vid sådan konferens fattade beslut gjorts till föremål för lag i de olika länderna, däribland även Sverige. Vid kommitténs möte i Köpenhamn sistlidet år beslöt Comité Maritime International att på sitt program jämväl upptaga sjöfartssäkerhetslagstiftningen. Detta torde hava varit anledningen till den på direkt initiativ av den engelska regeringen sammankallade diplomatiska konferens, som hölls i London i november 1913—januari 1914, därvid Sverige och 15 andra stater voro representerade. Konferensen ledde till det resultat, att den 20 januari 1914 en konvention undertecknades av de 16 representerade staterna. I Konventionen förbinda sig de fördragsslutande parterna, 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. De ämnen, som i konventionen behandlas, gälla först och främst åtskilliga åtgärder för farvattnets 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 router samt om signalering och tillräcklig bemanning ombord å de fartyg, som av konventionen beröras (kap. III). I det följande bestämmes konstruktionen å fartyg och skiljes härvid mellan nya och redan i fart gående fartyg samt lämnas föreskrifter i avseende å vattentäta skott, öppningar i fartygs-sidorna, fartygs botten 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 passagerarfartyg, och i kap. VI följa 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 innehåller utgör således en del av den lagstiftning, som nu föreligger till bedömande. Men härigenom har denna lagstiftning kommit i det läge att vid stiftande av svensk lag i ämnet tillbörlig hänsyn måste tagas ej blott till de övriga sjöfarts-

idkande nationernas lagar, utan jämväl till den internationella lagstiftningen på området.

Härmed är utskottet inne på frågan om lagstiftningens anordning; och vill utskottet i detta sammanhang upptaga till behandling herr Lindleys motion, i vad densamma berör detta ämne. Lagstiftningens anordning.

Kungl. Maj:t föreslår dels i propositionen nr 116 att genom ändring av sjölagen ytterligare utveckla de allmänna grunderna och principerna för redares och befälhavares ansvarighet för fartygs sjövärdighet dels ock i propositionen nr 121 att genom en särskild lag angående tillsyn bestämma omfattningen och sättet för den repressiva kontrollens utövande. Kungl. Maj:ts förslag härutinnan är byggt på de förslag, som i ämnet utarbetats av 1906 års sjöfartskommitté, den s. k. sjöfartssäkerhetskommittén. I likhet med denna kommitté har Kungl. Maj:t emellertid ansett, att övriga bestämmelser i ärendet såsom i fråga om vissa säkerhetsanordningar å fartyg, föreskrifter om fartygs maskineri, viss utrustning å fartyg, bärgnings- och eldsläckningsredskap, föreskrifter till undvikande av eldsvåda och explosion ombord på fartyg, samt sättet för förandet av olika slag av laster skola göras till föremål för kompletterande administrativ lagstiftning inom ramen för de i sjölagen och lagen om tillsyn fastslagna principerna.

Emot denna anordning har herr Lindley erinrat förnämligast, att det kunde befaras, att av Kungl. Maj:t fastställda bestämmelser icke skulle bliva så betryggande som nödigt vore, samt att kommerskollegium, som enligt motionärens åsikt hade till speciell uppgift att bevaka kapitalets intressen, kunde antagas komma att genom framställning från detta håll rubba bestämmelserna till anpassning efter näringsidkarnas krav; och yrkar motionären på nu angivna skäl, att riksdagen genom skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla »att få sig förelagt ett utarbetat förslag om vad i vissa avseenden skall iakttagas beträffande fartygs sjövärdighet, utrustning (inklusive bestämmelser om båtar och annan livräddningsattiralj samt bestämmelser om lämpliga skyddsåtgärder till förhindrandet av olycksfall i arbetet ombord å fartyg) om fartygs lastning av olika laster (inklusive lastlinjebestämmelser även för östersjöfart och inskränkande bestämmelser ifråga om rätten att föra däckslast) samt förslag till bemaningslag».

Utskottet kan för sin del icke understödja motionären i denna hans framställning. Med instämmande i de skäl, som av departementschefen härutinnan återopats, vill utskottet sålunda erinra, att den nu gäl-

lande lagstiftningen utvecklat sig på det nu föreslagna sättet med allmänna bestämmelser i sjölagen samt specialföreskrifter i särskilda författningar, utfärdade på administrativ väg. I vissa fall innehåller jämväl gällande sjölag direkt anvisning för Kungl. Maj:t att utfärda supplerande bestämmelser (spisordning av år 1896 och skepps- och maskindagbok av 1902, resp. 1891). Beträffande särskilt frågan om fartygs sjövärdighet förutsattes enligt motiven till 1891 års sjölag Kungl. Maj:ts »otvivelaktiga rätt att på detta område i administrativ väg giva närmare föreskrifter»; och har detta enligt samma motiv varit anledningen till att detta icke uttryckligen omnämnts i den svenska sjölagen i likhet med de i huvudsak lika lydande danska och norska sjölagarne.

Men jämväl ur andra synpunkter anser utskottet, att de av herr Lindley berörda delarne av lagstiftningsarbetet böra anförtros åt Kungl. Maj:t. Redan bestämmelsernas tekniska natur talar för, att man icke rimligen synes böra betunga riksdagen med fastställandet av de skilda tekniska specialbestämmelserna. Härtill kommer, att med hänsyn till teknikens rastlösa utveckling på förevarande område bestämmelser av förevarande art icke lämpligen böra bindas i civillagens mera tunga form. Så växlande och hastig är nämligen denna utveckling, och så till sin art oförutsedda äro sjöresans faror, att vådor lätt kunde uppkomma, om man på förhand skulle bestämma sättet för säkerhetens tillgodoseende genom regler generellt gällande för alla speciella fall.

Även de internationella hänsynen göra sig i detta avseende kraftigt gällande. Meningen är nämligen att genom ytterligare konventioner bestämma regler för hela det ifrågavarande lagstiftningsområdet. Om nu genom civillag fastslås normer i vissa speciella avseenden, skulle detta säkerligen verka försvårande för vårt land att biträda det internationella lagstiftningsarbetet. Såsom exempel på, i vilken hastig utveckling lagstiftningen på förevarande område är stadd, må allenast meddelas, att 1909 års svenska förordning om livbärningsredskap är byggd på stadgandena i en engelsk lag av år 1902. Vid stiftandet av sistnämnda lag hade man emellertid icke tagit hänsyn till fartyg med en större dräktighet än 10,000 ton och bestämmelserna äro avfattade med hänsyn härtill. Då »Titanic», en båt om 45,000 ton, gick under, fick man sin uppmärksamhet riktad på det bristfälliga i gällande bestämmelser. I närvarande stund bygger man emellertid icke blott 45,000 tons båtar, utan de senaste äro om 55,000—58,000 ton och gränsen har säkerligen icke härmed uppnåtts. Även i andra avseenden hava de gällande lagarne om bärgningsredskap visat sig mindre effektiva; och de regler, som härom in-

tagits i den ovan berörda Londonkonventionen, äro längre gående än från något håll i sjöfartssäkerhetskommittén ens föreslagits.

Utskottet anser sig på nu angivna grunder böra avstyrka herr Lindleys motion, därvid utskottet emellertid förutsätter, att Kungl. Maj:t före utfärdandet av de administrativa bestämmelserna i ämnet kommer att inhämta yttrande från i olika avseenden sakkunniga personer, företrädande olika intresseområden.

Det ifrågavarande lagförslaget angår emellertid icke allenast fartygs säkerhet i egentlig mening, utan avser även förhållanden av rent social natur. I överensstämmelse med den utländska lagstiftningen hava jämväl de intressen tillgodosetts, som avse förekommande även av andra olycksfall ombord å fartyg, än sådana, som tillhöra själva sjöresans risker. Skyddsanordningar vid vinschar och lastluckor och en mängd andra liknande anordningar hava sålunda reglerats av den utländska lagstiftningen. Men även i övrigt har den moderna arbetarskyddslagstiftningen inverkat på arten och utvecklingen av hithörande bestämmelser, såsom angående arbetstid, förbud mot minderårigas användande i visst arbete och dylikt, vilka föreskrifter väl endast indirekt inverka på fartygets säkerhet men som icke desto mindre därmed sättas i samband.

Lagstiftningens omfattning.

Vad särskilt angår den nu föreliggande propositionen, så anser utskottet i likhet med Kungl. Maj:t det nödigt och lämpligt att antaga närmare bestämmelser rörande sjöfarten i de avseenden, som här ovan berörts, och ansluter sig i princip till vad Kungl. Maj:t föreslagit. Härvid vill utskottet icke underlåta uttala, att de föreslagna ändringarne foga sig väl till de övriga bestämmelserna i gällande sjölag och på ett riktigt sätt inpassats i sitt sammanhang utan att verka störande eller stridande mot lagens konstruktion.

Vid sin granskning av förslagens detaljer har utskottet emellertid funnit, att detsamma bör i vissa avseenden ändras; och övergår utskottet nu till redogörelsen härför, i samband varmed utskottet kommer att behandla de båda i ämnet väckta motionerna, till den del så icke redan skett.

5 a §.

Denna paragraf har, såsom vederbörande departementschef uppläst, införts för att dels i sina huvuddrag angiva, att ansvaret för ett fartygs sjövärdighet vilar jämväl på redaren, dels ock uppdraga de generella principerna för ansvarsbestämmande.

I avseende å den i paragrafen införda bestämmelsen ifråga om bemanningen har herr Lindley i sin motion yrkat, att följande tillägg måtte göras:

»Å maskindrivet fartyg skall vid resor i Nordsjö och vidsträcktare fart maskinbesättningen vara tillräcklig för maskintjänsten under gång i tre vakter.»

Till stöd hörför har motionären anfört följande:

»Kungl. Maj:ts förslag innebär i denna punkt en betydande försämring. Sjöfartssäkerhetskommittén, inom vilken skeppsredareintressenterna befunnit sig i avgjord majoritet, har likväl enhälligt yrkat på en i sjölagen fastställd bestämmelse om trevaktssystemets tillämpning för maskinpersonalen på långresor i utomeuropeiska farvatten, under det att reservanterna velat gå ännu längre. Kungl. Maj:t har här blivit mera arbetsgivarvänlig än arbetsgivarne själva och föreslår, att denna bestämmelse måtte uteslutats. Nämnda stadganden om treskiftsvakter äro dock så allmänt tillämpade, synnerligast å utländska fartyg, att en återgång till tvåskiftssystemet ovillkorligen skulle öka emigrationen av svenska eldare till de utländska handelsmarinerna. För resor i de tropiska klimaten är det för övrigt nästan ogörligt att utan skada till folkhälsan kunna tillämpa det av Kungl. Maj:t föreslagna tvåskiftssystemet för eldarne.»

I anledning av vad motionären sålunda anfört vill utskottet erinra, att sjöfartssäkerhetskommittén med sitt stadgande avsåg, att *slutgiltigt* bestämma bemanningen i de av motionären omnämnda avseenden. Det kungl. förslaget vill däremot, såsom departementschefen påpekat, allenast införa en *minimibestämmelse* och (sid. 44) »helt och hållet överlämna till administrativ lagstiftning att, där så erfordras, giva bestämmelser om skeppstjänstens indelning på flera än två vakter å fartyg i vidsträcktare fart». Lämpligheten av att på detta sätt anordna lagstiftningen synes utskottet uppenbar, i all synnerhet som man har anledning förmoda, att jämväl bemanningsfrågan kommer att inom en snar framtid göras till föremål för internationell överenskommelse. Vid sådana förhållanden är det givetvis tillrådligt att lämna frågan i möjligaste mån öppen i stället för att såsom motionären yrkat införa en definitiv bestämmelse om allenast viss del av besättningen.

Utskottet anser på dessa och övriga av departementschefen anförda grunder, att motionen i nu ifrågavarande del ej bör vinna avseende.

6 §.

Det till denna § fogade tillägget avser allenast att vinna säkerhet för att kondemnation av fartyg kommer till kommerskollegii kännedom i och för fartygs afförande nr registret; och har utskottet allenast velat framhålla, att bestämmelsen synes utskottet vara behöflig för att i viss mån avhjälpa det länge anmärkta missförhållandet, att fartyg, som genom liden skada blivit osäkra, fortfarande användas i sjöfart.

26 §.

Såsom redan framgår av ovanstående redogörelse av den gällande svenska rätten innehåller den nuvarande 26 § sjölagens huvudstadgande i fråga om sjöfartssäkerheten. Jämväl propositionen utgår från bibehållandet av befälhavaren såsom direkt och närmast tillsynspliktig rörande fartygets säkerhet; och hava stadgandena i sådan riktning kompletterats.

Den viktigaste bestämmelsen i denna paragraf är stadgandet, att ett fartyg »i intet fall får lastas djupare än som angives genom det lastmärke, som må vara tillämpligt». Denna bestämmelse vill fastslå, att även i de fall, där särskild lastlinje må vara föreskriven, det förefintliga lastmärket utvisar den yttersta gräns, till vilken fartyget må nedlastas. Lastmärke utgör således gränsen för fartygets djuplastning, men endast under förutsättning, att detta är med säkerheten förenligt, må befälhavaren lasta fartyget till detta djup. I avseende å tillämpligheten av lastmärke vill utskottet återkomma i sitt utlåtande nr 2 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 121. Här må endast betonas det riktiga uti den till grund för detta stadgande liggande principen, att statens kontrollerande verksamhet icke befriar redare och befälhavare från skyldigheten att sörja för fartygets säkerhet.

Beträffande förande av däckslast stadgar förslaget, att densamma icke får vara »större än att fartyget vid avgång från hamn ligger utan slagsida orsakad av däckslastens övervikt och icke heller skäligen kan antagas bliva rankt under resan». Vid förslagets granskning i lagrådet anmärktes: »Det torde kunna ifrågasättas, huruvida icke detta stadgande, som skulle gälla utan avseende å årstid och fart, är för strängt. Uttrycket »däckslastens övervikt», varmed väl avses att träffa varje fall av övervikt, torde för övrigt icke vara fullt exakt».

I sin motion har herr Indebetou upptagit lagrådets anmärkning samt anför följande:

»Det synes ganska anmärkningsvärt, att i lagförslaget trots alla invändningar häremot, bland annat från lagrådets sida, i paragraf 26 mom. 2 bibehållits kommitténs förslag om kravet på att ett fartyg ej må gå från hamn om det har »slagsida orsakad av däckslastens övervikt» eller om det »skäligen kan antagas bliva rankt under resan».

För envar med någon praktisk erfarenhet angående trälastade fartygs stabilitet såväl under pågående lastning som under sådant fartygs gång till havs, är det alldeles uppenbart, att varken en befälhavare eller en statens besiktningsman kan med ens någorlunda säkerhet avgöra, om ett fartygs slagsida är förorsakad endast av däckslasten eller av andra orsaker, eller veta »om det skäligen kan antagas bliva rankt under resan».

Till klargörande av dessa påståenden förtjänar framhållas, hurusom det ofta inträffar, att ett i sig själv stabilt fartyg under pågående lastning, även innan däckslasten börjat påläggas eller nått upp till fartygsrelingen, av någon ibland svårförklarlig anledning får slagsida, även om lasten till synes är alldeles lika å båda sidor. En befälhavare, som nu ej vill utsätta sig för risken att hindras avgå på grund av en sådan slagsida, måste sålunda lägga mera last å ena sidan för att få bort slagsidan i fråga. Men härigenom blir däckslastens stuvning sämre och ej så homogen som ifall den vore lika hög på båda sidor. Därjämte medför en sådan å resp. sidor olika hög däckslast den för fartygets säkerhet avsevärda faran, att detta vid ihållande dåligt väder får denna å ena sidan befintliga större lastkvantiteten genomdränkt av vatten, varav givetvis följer att fartyget efter hand får allt större slagsida åt denna sida, utan att under sådana väderleksförhållanden lasten kan överflyttas till minskande av denna olägenhet. Likaledes är det uppenbart, att man ej med någon grad av sannolikhet kan avgöra om ett vid avgång från hamn fullt upprätt fartyg kan antagas bliva rankt under resan, ty detta beror, utom först och främst på vädret, och kolförbrukningen, även av däckslastens beskaffenhet.

Införande i lagen av dylika bestämmelser, som ej i praktiska livet kunna efterlevas, alstrar endast bristande aktning för lagen och kommer att mot befälhavarens vilja göra honom till lagöverträdare.

Bra mycket lämpligare och lika effektivt vore att i lagen införa en bestämmelse av samma innebörd, som finnes i paragraf 58 av den norska lagen av den 18 september 1909, vilken lyder: »Det paahviler skibsføreren ved føring af traelast paa daek at paase, at skibet beholder en efter farvandet, aarstiden og øvrige omstaendigheder fuldt betryggende stabilitet». Tillsynen över att denna bestämmelse verkligen

efterleves och att ej fartyg med livsfarlig slagsida eller utan nödig stabilitet gå till sjöss bliver härigenom mycket lättare för vederbörande myndigheter att effektivt verkställa än att i någon mån riktigt och rättvist söka tillämpa den här ovannämnda lagtexten.»

Utskottet kan icke finna, att den föreslagna avfattningen av ifrågavarande stadgande är för sträng. Såsom av sjöfartssäkerhetskommitténs motiv framgår, har i förslaget icke kunnat intagas några allmänna regler för däckslasts förande, utan har avgörandet härom ansetts böra såsom hittills falla under befälhavarens fria bedömande, likväl, såsom kommittén yttrar, »efter den anvisning till befälhavaren, att av däckslastens övervikt orsakad slagsida är ett avgörande bevis för fartygets bristande stabilitet.» Att ett fartyg icke bör få intaga så stor däckslast, att dennas *övervikt* orsakar verklig slagsida, synes utskottet vara fullt befogat, enär fartyget i sådant fall måste anses rankt och fara lätt kan uppkomma för än större brist i stabiliteten, för den händelse däckslasten under resan skulle bliva utsatt för överspolningar och genom vätan öka i vikt. Däremot har lagen tydligen icke genom ifrågavarande bestämmelse förklarat, att varje slagsida, orsakad av annan anledning, innebär fara för fartyget, utan har lagen överlämnat dessa fall att bedömas efter omständigheterna i det särskilda fallet. På nu angivna skäl och då det icke lär i allmänhet vara förenat med synnerlig svårighet att avgöra, huruvida förefintlig slagsida orsakats av däckslastens *övervikt*, har utskottet ej funnit anledning att föreslå någon omformulering av ifrågavarande stadgande.

32 §.

De i denna § nytillkomna stadgandena torde allenast i lag fastställa vad som redan gäller enligt vanligt gott sjömansbruk, såsom t. ex. bestämmelserna om vaktmanskap å däck, sjövak, då fartyget ligger förtöjdt eller för ankar, och behörig utkik. Ävenså torde det få anses påkallat av sakens natur, att den, som saknar normalt färgsinne, ej bör nyttjas såsom rorsman eller utkiksman. Slutligen lär det vara välbetänkt att i lagen påpeka de i paragrafen föreskrivna försiktighetsmått vid fartygets navigering, vilka icke sällan lära hava eftersatts i praktiken.

37 §.

I avseende å denna § har herr Indebetou i sin motion anmärkt följande:

»Bland de uppgifter, som enligt par. 37 skola antecknas i skeppsdagboken, finnes i likhet med vad stadgas i den nuvande sjölagen upptaget »huru mycket för varje dag inlastas eller lossas», men synes det mig lämpligt att framför dessa ord i lagen införas orden »så vitt möjligt», ty det torde i de flesta fall numera vara alldeles omöjligt för befälet å åtminstone ångfartygen att få någorlunda tillförlitliga uppgifter därom. Detta förhållande har därför medfört, att å de flesta ångfartyg intet alls skrives i journalen härom. Att under sådana omständigheter bibehålla en kategorisk bestämmelse, som vanligen ej kan efterlevas, stärker ej aktningen för lagen.»

Då herr Indebetous förslag avser ändring i en nu gällande lagbestämmelse, vilken icke visats hava medfört olägenhet i praxis, har utskottet icke funnit sig böra biträda förslaget.

40 §.

I syfte att vid inträffad sjöolycka samt vid en del andra i lagen angivna fall erhålla ökad kontroll har här föreskrivits, att befälhavaren skall förutom såsom hittills avgiva sjöförklaring jämväl insända rapport till kommerskollegium. Rapporten skall innehålla dels en utförlig framställning av den timade händelsen och av vad som kan tjäna till ledning vid bedömandet av orsakerna därtill dels ock fullständig avskrift av vad som må vara i fartygets dagbok angående händelsen antecknat. Inom utskottet hava förefunnits olika åsikter om nödvändigheten av att i rapporten införa dagboksutdrag, enär man befarat, att detta skulle leda till ett onödigt dubbelskriveri, men utskottet har icke ansett sig böra föreslå någon ändring härutinnan, enär dagbokens innehåll kan i flera avseenden tjäna såsom kontroll för rapportens övriga delar. Med hänsyn till de jämförelsevis få tillfällena, då enligt bestämmelserna i §:n dagboksutdrag skall i rapport införas, torde några större svårigheter vid bestämmelsernas tillämpning icke vara att befara.

44 §.

Herr Lindley har i sin motion anført, att då »senare delen av förevarande § om bön och gudstjänst ombord vore en medeltida kvarleva, som nästan aldrig praktiserades, och ingen straffpåföljd vidlåde genom uraktlåtenhet att uppfylla, stadgandet borde saklöst utgå».

Då giltig anledning icke föreligger för borttagande ur ifrågavarande § av anmärkta stadgande, som för övrigt icke är av ovillkorlig innebörd, får utskottet avstyrka motionen i denna del.

45 §.

I sin motion har herr Indebetou yrkat, att bestämmelsen i förevarande § »om att, då utvikt av proviant äger rum, besättningen må äga rätt att kontrollera densamma, måtte ur disciplinär synpunkt kompletteras med ett tillägg om att sådan kontroll bör ske genom någon av de två i sjömansyrket äldste bland besättningen.»

Utskottet anser att en bestämmelse av dylikt innehåll ej är erforderlig eller lämplig.

Under förmälan, att systemet med kvinnlig betjäning ombord å lastfartyg städse varit en källa till allehanda missförhållanden, har vidare herr Lindley yrkat, att till denna § måtte göras följande tillägg:

»Å varje annat maskindrivet fartyg än passagerarfartyg skall i utomskärs kustfart och vidsträcktare fart manlig person, ansvarig inför befälhavaren, vara anställd för kosthållningen.»

Från principiell synpunkt är utskottet visserligen ense med motionären, men då av brist på behörigen utbildade kockar någon ändring lär vara omöjlig att genomföra i praktiken, har utskottet måst hemställa om avslag å motionen i denna del.

52 §.

Det tillägg, som föreslagits till denna §, avser allenast att påpeka befälhavarens rapportskyldighet till redaren angående »de åtgärder av vikt, som befälhavaren funnit erforderliga för fartygets och de ombordvarandes säkerhet». Bestämmelsen utgör ett komplement till de nu föreslagna ändringarne i straffansvaret för redare, som underlåter att föranstalta om avhjälpande av fel eller brist i fartyget. Om således en redare erhållit kunskap om fel eller brist i fartyget, men ej i behörig tid underrättats om att felet eller bristen avhjälpats, åligger det redaren att utan vidare själv tillse att så sker.

70 §.

De nytillkomna stadgandena i denna § äro till sin huvudsakliga del av social natur; och anser utskottet, att samtliga äro av behovet påkallade. Då det föreskrives, att innan någon vinner anställning som sjöman, legitimerad läkares intyg angående hans hörsel och synförmåga samt hälsotillstånd skall för befälhavaren företes, har utskottet emellertid förutsatt, att den för erhållande av dylikt läkarebetyg nödvändiga undersökningen måtte komma att ske på det allmännas bekostnad.

87 §.

Såsom departementschefen anmärkt, torde hela den procedur, som omnämnes i denna §, efter införande av en ordnad statskontroll bliva av mindre betydelse, då vemsomhållst allenast behöver anmäla ett förment missförhållande ombord å fartyg för att, om anmälan icke synes osannolik, få saken prövad. På grund härav har utskottet ej heller kunnat finna det vara av behovet påkallat att eftersätta fordran på att ett flertal av besättningen skall ställa sig bakom den i stadgandet omnämnda framställningen om syn.

I likhet med Kungl. Maj:t finner utskottet även, att den i §:ns nuvarande avfattning förekommande skadeståndsbestämmelsen kan utgå, enär den i 302 § förekommande straffbestämmelsen, vid vars tillämpning ju även skadestånd på grund av allmänna straffrättsliga regler följer, synes giva tillräckligt korrektiv mot ohemula påståenden.

96 §.

Vid behandling av denna § har inom utskottet uppstått tvivelsmål, huruvida orden »med anledning av sjöskada» skulle kunna tolkas så vidsträckt, att besättningen skulle efter inträffad sjöskada kunna, utan rätt till övertidsersättning, tagas i anspråk för sådant arbete ombord, som visserligen vållats av sjöskada, men likväl icke berörde fartygets säkerhet. Emellertid anser utskottet det framgå, att så icke är förhållandet, särskilt genom en jämförelse med de följande orden »eller säkerhet i övrigt», och har utskottet på grund härav ej föreslagit någon omredigering av paragrafen. Av samma anledning har utskottet icke heller ifrågasatt borttagande av orden »för dess förtöjning». Det har nämligen syns utskottet vara klart, att under denna bestämmelse icke kan hänföras sådant arbete, som erfordras i hamn för fartygets förhållning från en plats till en annan, såvida icke denna förhållning orsakats av hänsyn till fartygets säkerhet.

Ifråga om rätten till övertidsersättning hade sjöfartssäkerhetskommittén undantagit allt däck- och maskinbefäl, men har i propositionen föreslagits, att dylik ersättning skulle utgå jämväl till befälet, dock med undantag för befälhavaren. Detta har föranlett herr Indebetou, att i sin motion yrka återgång till kommitténs förslag; och har motionären till stöd härför anfört följande:

»Sjöfartssäkerhetskommittén har likaledes i sitt förslag till lagtext gjort en tydlig bestämmelse, som undantager styrmän och maskinister från lagstadgad övertidsersättning, och synes mig denna uppfattning av principiella hänsyn tydliggen alldeles riktig. Och att goda skäl fin-

nas för kommitténs enhälliga uttalande om undantag från övertidsersättning till fartygsbefälet framgår bland annat av det förhållandet, att befälet genom sitt ordnande och ledande av manskapets arbeten under ordinarie arbetstid får ett avgörande inflytande på storleken av den behövliga tiden för övertidsarbetet genom att begränsa eller förlänga detsamma samt kontrollera timantalet.

Rederiets utgifter för övertid till både befäl och manskap skulle således bliva beroende av de uppgifter, befälet avger över en delvis av dem själva tillkommande förmån. Härigenom skulle vid många tillfällen, då övertidsräkningarna bleve osedvanligt stora, misstanke lätt uppkomma hos rederiet att övertidsarbeten i onödan använts eller att rätten till övertidsersättning av befälet missbrukats. Häremot torde kunna göras den invändningen, att övertid redan nu inom vissa, särskilt i regulier fart sysselsatta rederier förekommer, utan att några allmänna missbruk därav uppstått, men man får därvid ej förbise den stora garanti mot missbruk en frivillig överenskommelse, vilken när som helst kan borttagas, i sig innebär, mot det att en sådan förmån finnes i lag stadgad. Ehuru måhända många bland befälet skulle gärna önska få denna förmån åt sig lagligen tillerkänd, hava dock ej några bestämmelser om övertidsersättningens allmänna införande kommit till synes i de under senast gågna året träffade avlöningstariifferna med befälskårens båda förnämsta organisationer. Särskilt förtjänar härvid framhållas, hurusom i det 5-åriga avtal, som från och med den 1 januari 1913 är träffat mellan Sveriges redareförening och Svenska maskinbefälsförbundet, övertidsersättning endast under vissa villkor tillerkännts 2:dre, 3:dje och 4:de maskinister, och detta med väsentligt lägre belopp än vare sig Kungl. Maj:t eller kommerskollegium föreslagit. Till sist kan jag beträffande denna fråga ej underlåta framhålla, att maskinisternas specielle representant inom kommittén, herr Gummeson, ej heller ansett sig böra reservera sig till förmån för lagstadgad övertidsersättning åt sina kamrater maskinisterna.

Jag får därför uttala mig mot att fartygsbefälet genom några lagbestämmelser tillförsäkras ersättning för s. k. övertidsarbete.»

Enär utskottet till alla delar instämmer med motionären, får utskottet tillstyrka bifall till motionen i denna del. I enlighet härmed har utskottet ändrat §:ns lydelse.

Herr Indebetou har jämväl upptagit frågan om ersättning för övertid till kökspersonal, stewart och uppappare samt anför härom följande:

»Därjämte synes mig i lagen uttryckligen böra undantagas kökspersonal, stewart och uppappare från bestämmelsen om övertidsersätt-

ning åt besättningen. Den med arbetsordningen och livet i övrigt ombord å fartyg någorlunda förtrogne inser förvisso att dessa i fartygets tjänst varande personer ej kunna likställas med besättningen beträffande deras arbete, utan ingår det i de förstnämndas tjänst att såväl före den ordinarie arbetstidens början hava iordninggjort besättningens första måltid för dagen som att efter arbetstidens slut servera den övriga besättningen dess kvällsmåltid. Härtill kommer en del andra göromål för renhållning, städning och upppassning m. m. vilkas utförande dels står alldeles utanför befälets kontroll och dels är i hög grad beroende på den personliga dugligheten. Göromål som av den ene kunna exempelvis utföras på en timme tarva måhända dubbla tiden för den mera långsamme och mindre praktiske personen.

För övrigt är det i kökspersonalens månadslön inberäknat ersättning för deras arbete utöver den övriga besättningens vanliga arbetstid.»

Såvitt utskottet kunnat finna är kökspersonalen i egentlig mening genom direkt stadgande i 108 § undantagen från rätt till övertidsersättning. Skulle emellertid en till kökspersonalen hörande person användas i annan tjänst och i denna tjänst äga rätt till övertidsersättning, bör sådan ersättning jämväl till honom utgå. Av sådan anledning anser utskottet herr Indebetous motion i denna del icke förtjäna avseende.

I anslutning till sjöfartssäkerhetskommitténs förslag har herr Indebetou i sin motion yrkat att från 96 §:ns tillämpning böra undantagas »fartyg, som efter en på förhand kungjord plan gör regelbundna resor mellan orter på denna sidan om linjen Skagen—Lindesnäs» ävensom »i allmän fraktfart å kanaler och insjöar eller i övrigt inomskärs gående fartyg».

Då några skäl ej blivit anförda till stöd för det påyrkade undantaget, anser utskottet motionen icke böra föranleda ändring i Kungl. Maj:ts förslag.

Slutligen har herr Lindley i sin motion beträffande övertidsersättningens belopp yrkat, att densamma skulle fastställas till 1 procent av månadslönen för varje hel eller påbörjad timme, samt till stöd härför anført följande:

»Kungl. Maj:t har här föreslagit, att övertidsersättning skall utgå med 0,8 % av medeltalet av samtliga månadshyror bland däcksbesättningen och att samma beräkningsgrund även skall tillämpas på maskinpersonalen. Detta system att sammanslå hyrorna och därefter beräkna övertidsbetalningen är synnerligen olämpligt och innebär, att den fullt utbildade matrosen eller båtsmannen skall utbekomma samma övertids-

betalning som skeppsgossen. Någon motsvarighet härtill torde icke kunna uppletas på något annat verksamhetsområde. Det torde till och med kunna ifrågasättas, huruvida icke detta förslag till och med innebär en nedsättning mot den i nuvarande sjölag fastställda bestämmelsen, som fastställer en ersättning av 'en halv dags hyra för varje påbörjad arbetstid av två timmar'.»

I denna fråga får utskottet helt ansluta sig till det förslag, som den kungl. propositionen innehåller och som även överensstämmer med sjöfartssäkerhetskommitténs uttalande. Genom att räkna övertidsersättningen på medeltalet av besättningens hyror få alla lika lön för lika arbete, vilket synes så mycket mera naturligt som det här icke lär vara fråga om något arbete, som fordrar några särskilda kvalifikationer. Då vidare beloppet icke fixeras till viss bestämd timlön utan till det växlande genomsnittet av besättningens hyror, kommer, såsom departementschefen jämväl framhållit, övertidsersättningen att anpassa sig efter de allmänna löneförhållandena inom sjöfarten. Den fara, som från vissa håll framhållits med hänsyn till de äldre, mera yrkesutbildade sjömännens exploaterande på de yngres bekostnad, därest övertidsersättning bestämmes lika för alla, har icke visat sig uppkomma under nuvarande faktiskt gällande förhållanden, då ju även alla ombord å fartyg erhålla samma övertidsersättning. Utskottet instämmer jämväl i departementschefens åsikt, att någon ökad garanti för en tillräcklig bemanning icke vinnes genom att bestämma höga övertidsersättningar åt de äldre sjömännen, enär man tvärtom har anledning antaga, att eftersom huvudanmärkningen mot vår handelsflottas bemanning icke rör antalet besättning, utan de yngre årsklassernas förhärskande antal, användningen av yngre, utbildat folk än ytterligare skulle premieras, om dess arbete på övertid droge lägre kostnad än utbildade sjömäns.

Även i fråga om storleken av övertidsersättningen ansluter sig utskottet till Kungl. Maj:ts förslag, som synes leda till en skälig övertidsersättning av ungefär samma belopp som fastslagits i andra länder.

292 §.

Denna paragraf innehåller straffbestämmelserna för det fall, att befälhavaren gör sig skyldig till bristande tillsyn över fartygets säkerhet. Lagen har här skilt på två olika grader av bristande tillsyn, varvid skillnaden är betingad av den omständigheten, huruvida befälhavaren bort inse, att resan var förbunden med uppenbar livsfara för dem, som voro ombord. Mom. 1 behandlar den svårare och mom. 2 den lindrigare brottstypen.

Därjämte innehåller §:n i vardera av dessa moment bestämmelser rörande *dels* de fall, då annan än befälhavaren skulle bli underkastad ansvar för underlåtenhet med avseende å sådan tillsyn *och dels* de fall, då ansvar för anstiftan och annan delaktighet skulle kunna förekomma.

I det förra hänseendet äro bestämmelserna i de bägge momenten fullt analoga, i det att lika med befälhavare skulle straffas redare eller annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, där han med vetskap om brist eller fel underlåtit att, så vitt det stått i hans makt, föranstalta om felets eller bristens avhjälpande. Då det emellertid med skäl torde kunna ifrågasättas, huruvida s. k. tidsbefraktare kan anses med den befattning han har med fartyget handla »å redares vägnar», men det måste vara synnerligen angeläget, att straffansvar må kunna drabba sådan person i händelse av underlåtenhet av nyss omfördälda art, har utskottet föreslagit att berörda uttryck utbytes mot uttrycket »i redares ställe», varigenom under stadgandet inrymmes såväl den, som handlar å redares vägnar, som också den, vilken eljest har att taga befattning med fartyget.

Vidkommande åter de föreslagna bestämmelserna om ansvar för anstiftan och annan delaktighet är att märka, att enligt förslaget i sådant fall skulle lika med befälhavare straffas redare och vilken som helst annan person, där fråga är om brott enligt mom. 1, men endast redare och annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, där fråga är om brott enligt mom. 2. Då bestämmelserna i 292 § om straffbar delaktighet måste betraktas såsom uttömmande och alltså icke suppleras genom allmänna strafflagens bestämmelser om delaktighet, men anledning icke lär förefinnas att låta någon person gå straffri, som uppsåtligen förleder eller på annat sätt medverkar till att fartyg går till sjöss i strid mot föreskrifterna i 26 § sjölagen, har utskottet i detta hänseende omarbetat mom. 2 i denna §.

I avseende å sistberörda mom. har herr Lindley i sin motion yrkat att det föreslagna maximi bötesstraffet måtte höjas till 5,000 kronor; och har motionären såsom stöd härför anfört följande:

»Den rastlösa utvecklingen på sjöfartens område, som manifesterar sig i byggandet av oerhört stora fartyg, gör, att det av Kungl. Maj:t föreslagna bötesmaximum i 292 § 2 mom. måste anses vara för lågt för de förseelser, vilka falla inom dess område, enär det kan tänkas, att ett lagbrott med ty åtföljande bötesansvar likväl kan lämna ett betydande överskott i ekonomisk vinst. Maximum måste även där sättas till 5,000 kronor.»

Utskottet har ej funnit skäl föreligga att härutinnan instämma med motionären.

På grund av det anförda hemställer utskottet,

att Riksdagen under förklarande, att Kungl. Maj:ts förslag i ämnet icke kunnat oförändrat antagas, ville,

a) med bifall till herr Indebetous motion nr 224, ifråga om övertidsersättning till däck- och maskinbefäl, samt med avslag såväl å denna motion i övriga delar som å herr Lindleys motion nr 85 i den mån sistnämnda motion avser 5 a, 44, 45, 96 och 292 §§, för sin del antaga följande förslag till

LAG

om ändring i vissa delar av sjölagen.

Kungl. Maj:ts förslag.

Utskottets förslag.

Härigenom förordnas, med upphävande av 318 § sjölagen, dels att överskriften till tolfte kapitlet sjölagen skall erhålla lydelsen »ansvarsbestämmelser», dels att i sjölagen skall införas en ny § med beteckning 5 a, av den lydelse nedan sägs, dels ock att 6, 26, 32, 37, 40, 44, 45, 52, 70, 71, 80, 87, 90, 96, 108, 285, 288, 289, 292, 296, 302, 306, 311, 314—317 samt 319—321 §§ samma lag skola erhålla följande ändrade lydelse:

5 a §.

Fartyg skall, när det till sjöfart nyttjas, vara i sjövärdigt skick och behörigen utrustat samt så inrättat, att nödigt skydd mot olycksfall och ohälsa beredes de ombordvarande. Bostäder ombord å fartyg skola vara tillräckliga och lämpliga. Fartygs inrättningar och redskap skola, när arbete med dem utföres, erbjuda tillräcklig säkerhet till förekommande av olycksfall och ohälsa.

Fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt; och må i intet fall för resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste indelas på skift, fartyget hava mindre däckbesättning än som jämte befälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten å däck, medan

Kungl. Maj:ts förslag.**Utskottets förslag.**

fartyget är i gång, ej heller, om det är ångfartyg, mindre maskinbesättning än som jämte maskinbefalet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång.

För resa skall fartyg vara så lastat eller barlastat, att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.

Närmare föreskrifter om vad i förenämnda avseenden skall iakttagas så ock särskilda bestämmelser rörande passagerarfartyg utfärdas av Konungen.

6 §.

Fartyg, som lidit skada, skall anses icke vara iståndsättligt, ej allenast när iståndsättning är omöjlig eller, där iståndsättningen måste äga rum å annan ort, fartyget icke kan föras dit, utan jämväl i det fall, att fartyget icke är värt att iståndsättas. Uppstår fråga, huruvida fartyg efter timad skada bör anses vara iståndsättligt eller icke, skall yttrande därom avgivas av besiktningsmän, utsedda på sätt 41 § bestämmer. När besiktning sker inom riket, åligge det besiktningsmännen att avfordra fartygets befälhavare den nationalitetshandling eller det i 4 § omnämnda hemortsbevis, varmed fartyget må vara försett, samt att, därest fartyget förklaras icke vara iståndsättligt, ofördröjligen till kommerskollegium insända avskrift av det avgivna yttrandet jämte den handling av nu nämnt slag, som de mottagit, ävensom handling, utvisande, att de äro behörigen utsedda.

26 §.

Befälhavaren åligge att tillse, att fartyget är i samtliga de avseenden, som i 5 a § omförmälas, i behörigt skick.

Innan resa anträdes skall han särskilt tillse:

1) att fartyget är tillräckligen försett med proviant, vatten och läkemedel samt, där fartyget är ångfartyg, med kol och övriga för maskinens drift nödiga ämnen; att nödiga signalapparater, bärgnings- och eldsläckningsredskap, sjökort, seglingsbeskrivningar, fyrlistor, nautiska tabellverk samt nautiska publikationer och instrument finnas ombord, ävensom att bärgnings- och eldsläckningsredskap samt lod och lodapparater äro klara till omedelbart bruk;

2) att ej större last intages, än fartyget kan bekvämligen bära och rymma, och att fartyget i intet fall lastas djupare än som angives

Kungl. Maj:ts förslag.**Utskottets förslag.**

genom det lastmärke, som må vara tillämpligt; att gods, som inlastas, behörigen stuvras; att fartyget är försett med allt vad till lastens betryggande erfordras, såsom garnering, stöttor, underlag, skott och surringar, samt att skeppsluckorna behörigen tillslutas och skalkas; att, där däckslast lämpligen kan föras, den är försedd med nödiga stöttor och, om så erfordras, med mantäta vandringsrelingar; att däckslast icke belamrar båtar eller andra bärgningsredskap, styrledningar, nedgångskappar, vattenportar, förhållningsvinschar eller ankarspel och icke heller är så anbragt, att den väsentligen försvårar fartygets manövrering; ävensom att däckslasten icke är större, än att fartyget vid avgång från hamn ligger utan slagsida, orsakad av däckslastens övervikt, och icke heller skäligen kan antagas bliva rankt under resan;

3) att, då fartyget har barlast, denna är lämplig och tillräcklig samt så anbragt, att den icke må förskjuta sig under resan;

4) att fartyget i lastrum och där det eljest må vara behöfligt tätas så, att last eller barlast icke kan oklara befintliga länsanordningar; att, där fartyget för last av spannmål eller annan last, som har benägenhet att förskjuta sig, det förses med säkra skott eller andra anordningar till förekommande av lastens förskjutning; samt att, om fartyget för last, som i annat avseende kan medföra fara för fartyg eller gods eller för ombordvarandes liv eller hälsa, behöfliga försiktighetsåtgärder vidtagas.

Befälhavaren åligge ock att hålla uppsikt därå, att, när arbete ombord utföres eller skeppstjänst vare sig ombord eller i land förrättas, nödiga anordningar till skydd mot olycksfall och ohälsa finnas vidtagna i enlighet med de föreskrifter, som kunna vara av Konungen meddelade.

Har fartyget grundstött eller har eljest någon händelse inträffat, varav skada kan antagas hava uppstått, åligge befälhavaren att, så snart undersökning kan äga rum, därom foga anstalt.

32 §.

Befälhavaren åligge att tillse: att vaktmanskap finnes å däck; att, när fartyget icke ligger förtöjt i hamn eller eljest å säker ankarplats, sjövakt hålles; att behörig utkik hålles; att icke såsom utkiksman eller såsom rorsman nyttjas den, som saknar normalt färgsinne; att behörigt vaktbefäl ständigt för kommandot ombord; att nödiga ortbestämningar och deviationsbestämningar företagas; samt att lodning verkställes, då sådan av förhållandena påkallas, särskildt i tjocka.

Kungl. Maj:ts förslag.**Utskottets förslag.**

37 §.

I skeppsdagboken böra noggranna uppgifter införas om allt, som under resan förefaller och varom kännedom kan vara till nytta för redare, lastägare, försäkringsgivare eller annan, vars rätt kan vara beroende av resans utgång. Däri bör sålunda antecknas:

- 1) när besättningen inträder i tjänst och därifrån avgår samt bemanningen vid avgång från hamn; när proviant och vatten tagas ombord samt vattenförrådets storlek vid avgång från hamn; när lastning eller lossning börjar och slutar, eller arbetet avbrytes, samt huru mycket för varje dag inlastas eller lossas; när barlast intages, dennas beskaffenhet och ungefärliga vikt samt huru den är anbragt, ävensom de anordningar, som vidtagits för att hindra dess förskjutning; om och i vilken utsträckning främmande arbetsbiträde användes; fartygets djupgående för och akter samt fribord, då det lämnar hamn, så ock i allmänhet det skick, vari fartyget och dess redskap befinnas; lastens ungefärliga rymd eller vikt och förläggning samt dess beskaffenhet och tillstånd, ävensom, när däckslast intages, dennas mängd samt höjd och fördelning å däcken; huruvida fartyget vid avgång från hamn eller under resan har slagsida, vilket i sådant fall skall i grader, styrbord eller babord, tillika med anledningen, antecknas minst en gång dagligen; kompassernas justering och därvid befunna deviation samt utförda deviationsbestämningar; när fartyget avgår från och ankommer till eller förflyttas inom hamn, med angivande av huruvida och i vilken utsträckning främmande hjälp därvid användes; vind och väderlek, barometerstånd, strömsättning, kurser, fart, segelföring och tillryggalagd väglängd; lyktföring med angivna tider; lodningar, päjlingar och observationer samt de för varje dygn gjorda ortbestämningar, allt med noggrannt angivande av tid; den ortstid, efter vilken tiden ombord under dygnet räknas; när och var lots tages ombord och lämnar fartyget; när och på vilken plats å fartyget utkiksman är tillsatt; huru ofta pumpning äger rum, huru länge varje gång därmed fortsättes och vilken arbetsstyrka därvid användes samt vilken vattenhöjd iakttages vid pumparna ävensom i pikar, lastrum och tankar; när kölrent göres; reparationer och underhållsarbeten, utförligt angivna; besiktningar; när övning företages med bärgningsredskapen och vari sådan övning består;
- 2) när skeppsråd hålles, de därvid yttrade meningar och de beslut, befälhavaren fattar; börande de, vilka med befälhavaren deltagit i skeppsrådet, med sin underskrift bestyrka anteckningens riktighet;

Kungl. Maj:ts förslag.**Utskottets förslag.**

3) när någon av besättningen eller någon för arbete eller såsom passagerare ombordvarande skadas, insjuknar eller dör, börande, då någon skadas, omständigheterna därvid utförligt angivas; när någon av besättningen rymmer; när och av vilken anledning befälhavaren finner nödvändigt att föreskriva sådan nedsättning eller omväxling i besättningens kost, som i 45 § sägs; när någon begär brott eller gör sig skyldig till fel eller försummelse i tjänsten, samt vad vid förhör, som med anledning härav hålles, förekommer;

4) när ofall träffar fartyg eller last, under angivande tillika av anledningen till olyckan, därmed sammanhängande omständigheter samt den åtgärd, som vidtages.

I maskindagboken skall uppgivas förrådet vid fartygets avgång från hamn av kol och övriga för maskinens drift nödiga ämnen, förbrukningen för varje dygn av samtliga dessa ämnen samt eljest allt, som rör maskinens gång och skötsel. Anteckningar skola där särskilt göras om maskinens slagantal per minut, om länsrörs och ventilers beskaffenhet, om tankars fyllning och länsning, om pumpning med maskinpumpar av fartyget, dess pikar, lastrum, tankar och övriga rum, om maskinmanöver och tiden härför; när ofall träffar maskineri eller annan ledning än styrledning, omständigheterna därvid samt den åtgärd, som med anledning därav vidtages; när kölrent göres inom maskin- och pannrum; besiktningar å maskineri jämte beskrivning av underhålls- och reparationsarbeten.

Vid angivande av tid i maskindagboken skall följas samma ortstid, som användes i skeppsdagboken.

40 §.

Inträffar, medan fartyg till sjöfart nyttjas, någon händelse, som vållar skada å fartyg eller last eller som skäligen kan antagas hava sådan skada till följd, eller har genom olyckshändelse någon av besättningen eller någon ombordvarande person ljugit döden eller lidit svårare kroppsskada, eller har till följd av sammanstötning med annat fartyg eller annat föremål eljest timat skada eller olycka, som nyss är sagd, eller har någon av besättningen begått självmord, eller har ombord yppats ett flertal fall av smittosam sjukdom eller något fall av skörbjugg, beri-beri eller förgiftning, åligger det befälhavaren dels att inom riket till kommerskollegium eller utom riket till närmast varande svenske konsul

Kungl. Maj:ts förslag.**Utskottets förslag.**

ofördröjligen avgiva skriftlig rapport om händelsen, dels ock att, så snart ske kan, angående händelsen avgiva sjöförklaring.

I rapporten, som upprättas enligt ett av kommerskollegium fastställt formulär, vartill blankett av sjömanshus och av svensk konsul tillhandahålles, skall lämnas en utförlig framställning av den timade händelsen och av vad som kan tjäna till ledning för bedömandet av orsakerna därtill. Rapporten skall innehålla fullständig avskrift av vad som må vara i fartygets dagbok angående händelsen antecknat.

Inom riket avgives sjöförklaring inför rådstuvurätt i stapelstad; och skall befälhavaren hos rättens ordförande anmäla sig till förklaringsavgivande. Sådan anmälan skall göras skriftligen med uppgift å hela besättningen och de personer, vilka antagas kunna lämna upplysning i saken, ävensom, såvitt ske kan, å de personer, vilka saken kan angå eller deras ombud, samt vara åtföljd av avskrift av den ovannämnda rapporten.

Å utrikes ort avgives sjöförklaringen inför den myndighet, som därstädes är behörig att upptaga sådan, eller ock, efter anmälan, i den ordning, som ovan sagts, inför svensk konsul; åliggande det i varje fall befälhavaren att för svenske konsuln å orten, eller, om där icke finnes sådan tjänsteman, för den svenske konsul, som under resan först anträffas, uppvisa dagboken och å densamma taga konsulns intyg om uppvisandet.

44 §.

Befälhavaren skall behandla sina underordnade så, som en god husfader anstår, och vid anordnande av det arbete, som erfordras, så vitt ske kan, taga hänsyn till envars ställning i tjänsten samt tillse, att besättningen beredes tillfälle till nödig sömn och vila. Kroppslig åga må han ej tilldela någon.

Å frivakter samt å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar må befälhavaren icke ålägga besättningen arbete, som kan tåla uppskov. Han låte sig angeläget vara, att bön och gudstjänst ombord icke försummas.

45 §.

Befälhavaren skall tillse, att besättningen erhåller god och tillräcklig kost i enlighet med den för besättningar å svenska handelsfartyg fastställda spisordning. Finner befälhavaren under resa nödvändigt att nedsätta kosten, äge han rätt därtill; dock skall besättningen därför

Kungl. Maj:ts förslag.**Utskottets förslag.**

undfå skäligen ersättning, vilken i händelse av tvist bestämmes av skiljemän. Befälhavaren äge jämväl att med avseende på klimat och hälsoförhållanden föreskriva lämplig omväxling i kosten, dock att besättningens rätt icke må därigenom inskränkas.

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

Befälhavaren må icke övertaga besättningens kosthåll på entreprenad.

52 §.

Befälhavaren skall under resans fortgång giva redaren underrättelse om de åtgärder av vikt, som befälhavaren funnit erforderliga för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet, om resans förlopp, därunder slutna avtal och ingångna förbindelser samt angående allt, varom kännedom eljest kan vara till nytta för redaren. Innan åtgärder av vikt vidtagas, bör han, där omständigheterna det medgiva, inhämta föreskrift av redaren själv eller det ombud, denne anvisat. Erfordras penningar för fartygets behov och kan icke redarens föreskrift avvaktas, åligge befälhavaren att till medlens anskaffande anlita den utväg, som för redaren är förenad med minsta uppoffring; ej må han utan i yttersta nödfall föryttra något av lasten.

Varder fartyget å utländsk ort taget i mät eller för gäld belagt med kvarstad, och finnes av skeppshandlingarna, att fartyget är för gäld in-tecknat, åligge befälhavaren att ofördröjligen om utmätningen eller kvarstaden underrätta in-teckningshavaren, där denne är för honom känd.

Huruledes bevis om in-teckningsåtgärd må biläggas skeppshandlingarna, därom förordnar Konungen.

70 §.

Såsom sjöman må icke här i riket anställas den som är behäftad med sådant fel på hörsel eller synförmåga eller eljest med sjukdom, lyte eller skada, som gör honom oduglig att sköta den tjänst, anställningen avser, eller med smittosam venerisk sjukdom eller med annan sjukdom, som medför fara för den övriga besättningen; och skall förty, innan någon vinner anställning som sjöman, legitimerad läkares intyg angående hans hörsel och synförmåga samt hälsotillstånd för befälhavaren företes.

Kungl. Maj:ts förslag.**Utskottets förslag.**

Minderårig under fjorton år må ej i skeppstjänst användas, ej heller må i eldartjänst användas minderårig, som icke uppnått sexton års ålder.

När sjöman förhyres, bör, om han är inskriven vid sjömanshus, den vid inskrivningen honom tilldelade sjöfartsbok överlämnas till befälhavaren, vilken äger förvara densamma, till dess sjömannen lämnar tjänsten.

71 §.

Envar av besättningen skall, sedan han blivit förhyrd, av befälhavaren förses med motbok, däri införes uppgift å den resa eller den tid, för vilken sjömannen blivit förhyrd, hans blivande befattning ombord samt den hyra som betingats, så ock, där överenskommelse träffats om övertidsersättning till högre belopp än i 96 § stadgas, det härom träffade avtal; är hyran bestämd till visst belopp för resa, skall i motboken anmärkas, huru lång tid antages åtgå till resan, och skall denna anteckning lända till efter rättelse vid beräkning av hyra i de fall, då sådan, jämlikt de här nedan givna bestämmelser, bör beräknas för viss tid.

I motboken skola antecknas förskott, som vid förhyrningen lämnas sjömannen, de fordringar å övertidsersättning, som må uppkomma, samt de avbetalningar å hyra och sådan fordran, vilka under resan äga rum.

80 §.

Maskinisten åligger särskilt att hava tillsyn å fartygets samtliga ångpannor och maskiner samt ansvara för deras behöriga drift och skötsel ävensom att hava tillsyn å fartygsskrovet inom maskin- och pannrum med därtill hörande kolboxar och tunnar samt å läns-, belysnings- och andra ledningar ombord med undantag av styrledning, varjämte det åligger honom att biträda befälhavaren vid anskaffande av erforderlig maskinpersonal. Han skall ock utöva uppsikt över maskinpersonalen och hålla tillsyn över de för denna personal avsedda bostäder.

Han före maskindagboken under befälhavarens tillsyn och vare ansvarig för dess riktighet.

När inom del av fartyget, som står under maskinistens tillsyn, ofall inträffar eller fel förmärkes, underrättar han därom ofördröjligen befälhavaren.

Rekvision av kol och andra för maskinens drift nödiga ämnen skall han i god tid före resans början avlämna till befälhavaren.

Kungl. Maj:ts förslag.**Utskottets förslag.**

87 §.

Är fartyget icke i sjövärdigt skick för den resa, som därmed skall företagas, eller är det så bristfälligt utrustadt eller så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att livsfara för de ombordvarande kan antagas därigenom uppkomma under resan, eller äro besättningens bostäder vid resans början uppenbart hälsofarliga, och underlåter befälhavaren att vidtaga de åtgärder, som erfordras för undanröjande av förefintliga fel och brister, äge besättningen rätt att erhålla entledigande.

Gör mer än halva antalet av besättningen hos befälhavaren framställning om att, för utrönande av något eller några av de här ovan omförmälda förhållanden, syn måtte företagas, åligge det befälhavaren att anhålla om förrättande av syn, inom riket hos vederbörande tillsynsmyndighet och utom riket hos svensk konsul. Finnes å utrikes ort, där fartyget befinner sig, icke svensk konsul, må ansökning om syn ske hos närmast varande svenske konsul, eller låte befälhavaren syn verkställas av två ojäviga, sakkunniga män, vilka befälhavaren själv tillkallar.

Göres hos befälhavaren framställning om syn först efter det lastning påbörjats och måste last lossas för att synen skall kunna äga rum, är befälhavaren icke pliktig att efterkomma framställningen, med mindre styrman eller maskinist å fartyget deltagar däri.

Efterkommer befälhavaren icke framställningen, äge sjöman rätt att bliva entledigad samt att erhålla hyra och reseersättning som i 86 § sägs.

Där syn enligt denna § hållits utom riket, skall rapport därom ofördröjligen insändas till kommerskollegium, av vederbörande konsul, om sådan tjänsteman haft befattning med synen, men eljest av befälhavaren.

90 §.

Bliver sjöman sjuk eller skadad, skall befälhavaren åt honom bereda nödig vård ombord eller i land; är han till följd av sjukdomen eller skadan för längre tid satt ur stånd att fullgöra sin tjänst eller finnes han behäftad med smittosam venerisk sjukdom eller med annan sjukdom, som medför fara för den övriga besättningen, äge befälhavaren entlediga honom ur tjänsten. Nödgas befälhavare kvarlämna sjuk eller

Kungl. Maj:ts förslag.**Utskottets förslag.**

skadad sjöman å utländsk ort, skall han överlämna honom till svensk konsul eller, om sådan tjänsteman där icke finnes, annorledes sörja för att han erhåller lämplig vård.

Avskedas sjöman till följd av skada eller sjukdom, som han genom eget grovt vållande ådragit sig eller därför att han funnits behäftad med smittosam venerisk sjukdom, njute han ej hyra för längre tid, än han förrättat sin tjänst, och kostnaden för hans skötsel och vård må avkortas på hans inestående hyra. Entledigas han icke, njute han ej hyra för den tid, han är ur stånd att förrätta sin tjänst, och ersätte kostnaden för skötsel och vård.

Sjöman, som eljest, medan han är i tjänst, varder sjuk eller skadad, njute full hyra ävensom sjukvård på redarens bekostnad så länge han är kvar i tjänsten; varder han entledigad, erhålle han hyra till dess han avmönstras eller, om avmönstring icke äger rum, till den dag, då fartyget går vidare, ävensom sjukvård på redarens bekostnad under fyra veckor, räknade från den dag, då hans rätt till hyra upphörde.

Har befälhavare å ort, där svensk konsul ej finnes, nödgats för svensk sjömans sjukvård göra utgift, som, enligt vad ovan är sagt, icke ålegat redaren, eller förskjuta mer, än denne ålegat; äge redaren därför undfå ersättning av allmänna medel.

96 §.

Därest medan fartyg ligger i hamn sjömans arbetstid, med undantag för arbete i nöd eller med anledning av sjöskada, som träffat fartyget, eller för dess förtöjning eller säkerhet i övrigt, överstiger tio timmar eller inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han åtnjuta särskild ersättning för det på övertid utförda arbetet, vilken ersättning icke må sättas lägre per timme än att den utgör: *för däck- och maskinbefäl en halv procent av månadshyran samt för envar av den övriga besättningen 0,8 procent av medel-*

96 §.

Därest medan fartyg ligger i hamn sjömans arbetstid, med undantag för arbete i nöd eller med anledning av sjöskada, som träffat fartyget, eller för dess förtöjning eller säkerhet i övrigt, överstiger tio timmar eller inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han åtnjuta särskild ersättning för det på övertid utförda arbetet, vilken ersättning icke må sättas lägre per timme än att den utgör för envar av besättningen 0,8 procent av medeltalet, såvitt angår däcksbesättningen, av dess samtliga månads-

Kungl. Maj:ts förslag.

talet, såvitt angår däcksbesättningen, av dess samtliga månadshyror, samt, såvitt angår maskinbesättningen, av dennas samtliga månadshyror.

Finner befälhavare i trängande fall nödigt att å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar åläggja sjöman att i hamn utföra arbete, som icke berör fartygets säkerhet, erhålle han för den tid, varunder arbetet pågår, likaledes ersättning efter ovan angivna beräkning.

Gör sjöman i hamn nattvakt, utan motsvarande fritid om dagen, vare lag samma.

Vad ovan är stadgat skall ej äga tillämpning å fiskefartyg.

Utskottets förslag.

hyror, samt, såvitt angår maskinbesättningen, av dennas samtliga månadshyror.

Vad ovan är stadgat gäller icke om ersättning till styrman och maskinist och skall ej äga tillämpning å fiskefartyg.

108 §.

De å fartyget anställda personer, vilka ej höra till den egentliga besättningen, vare skyldiga att hörsamma befälhavarens föreskrifter med avseende på ordning och skick ombord ävensom att förrätta det arbete, befälhavaren för fartygets säkerhet finner nödigt att åläggja dem. Åro de antagna av redaren eller befälhavaren, tillkomme dem samma rättigheter som besättningen; dock skola bestämmelserna i 96 § beträffande övertidsersättning icke å sådana personer äga tillämpning.

Vad i 81, 101 och 102 §§ är stadgat med avseende å besättningen skall ock lända till efterrättelse med avseende å övriga ombord anställda personer.

285 §.

Befälhavare, som i strid mot vad i 70 § är stadgat anställer sjöman eller använder minderårig för skeppstjänst, straffes med böter, ej under tio kronor. Har användandet av minderårig skett med den minderåriges faders eller målsmans vetskap och vilja, vare jämväl fadern eller målsmannen förfallen till böter, högst tjugu kronor.

Anställer befälhavare sjöman för tid, under vilken denne veterligen är förbunden att tjäna å annat fartyg, straffes med böter, högst tvåhundra kronor.

Lika med befälhavaren straffes redare, där åtgärd, som ovan sagts, företagits med hans vetskap.

Kungl. Maj:ts förslag.**Utskottets förslag.**

288 §.

För vägran att i fall, som i 6 § omförmäles, till besiktningmän överlämna fartygs nationalitetshandling eller hemortsbevis straffes befälhavaren med böter.

Försummar befälhavare att, när händelse inträffat av sådan beskaffenhet, som i 40 § sägs, därom avgiva rapport eller att anmäla sig för sjöförklaring på sätt i samma § stadgas, dömes till böter.

Befälhavare, som underlåter fullgöra honom enligt 87 § sista stycket åliggande skyldighet i fråga om däri omförmäld rapport, straffes med böter, högst tvåhundra kronor.

289 §.

Missbrukar befälhavare den i 101 § honom medgivna tvångsrätt, eller tilldelar han sjöman bestraffning utan laga skäl eller utan iakttagande av den ordning, som i 103 § är föreskriven, eller ålägger han strängare straff, än 102 § föranleder, eller missbrukar han den rätt att taga sjöman eller passagerare i förvar, som i 47 § omförmäles, eller bryter han mot vad i 45 § är stadgat, eller behandlar han sjöman med onödig hårdhet; straffes med böter, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

292 §.

292 §.

1 mom. Har befälhavare, utan att nödtvång därtill föranlett, gått till sjöss med fartyg, som haft sådana brister till skrov, maskin eller utrustning eller som varit så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att han bort inse, att resan var förbunden med uppenbar livsfara för dem, som voro ombord, straffes med fängelse i högst ett år eller böter från och med etthundra till och med femtusen kronor.

Lika med befälhavare straffes redare eller annan, där han uppsåtligen förlett befälhavaren till sådan förbrytelse eller med råd eller dåd densamma främjat, så ock redare eller annan, som *å redares vägnar* haft befattning med fartyget, där

Lika med befälhavare straffes redare eller annan, där han uppsåtligen förlett befälhavare till sådan förbrytelse eller med råd eller dåd densamma främjat, så ock redare eller annan, som *i redares ställe* haft befattning med fartyget, där han med

Kungl. Maj:ts förslag.

han med vetskap om sådana brister eller fel, som ovan omförmälas, underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra fartyget att gå till sjöss.

2 mom. Åsidosätter befälhavare de skyldigheter, som enligt 26 § åligga honom, och är ej sådant fall för handen, som i 1 mom. förmäles, straffes med böter till och med ett tusen kronor.

Till enahanda straff dömes redare eller annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, där han uppsåtligt förlett befälhavaren till sådan förseelse eller med råd eller dåd densamma främjat eller ock med vetskap om, att fel eller brist förelegat i något av de avseenden, 5 a § omförmäler, underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, föranstalta om felets eller bristens avhjälpande.

3 mom. Har befälhavare uraktlåtit att iakttaga något av vad enligt 32 § är honom ålagt, straffes med böter till och med ettusen kronor.

4 mom. Har genom åtgärd eller försummelse, som ovan sagts, skada vållats, må i fall, varom i 1 mom. förmäles, till fängelse i högst två år, samt i de i 2 och 3 mom. nämnda fall till fängelse i högst ett år dömas, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

296 §.

Befälhavare, som så förbrutit sig, som i 287, 289, 290, 291, 292, 293 eller 294 § sägs, må, där omständigheterna äro synnerligen försvärande, för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade.

Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

*Kungl. Maj:ts förslag.**Utskottets förslag.*

302 §.

Har sjöman påkallat syn å fartyg, på sätt i 87 § sägs, och finnes vid företagen syn, att de uppgifter, som föranlett synen, saknat rimlig grund, dömes till böter, ej under femtio kronor, eller till fängelse i högst två månader. Har sjömannen härvid handlat i uppsåt att bereda sig eller annan fördel eller att göra skada, må till straffarbete i högst två år dömas.

306 §.

År sjöman genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten vållande till sjöolycka, straffes så, som i 293 § om befälhavare sägs.

År den skyldige styrman eller maskinist, må han, där omständigheterna äro synnerligen försvärande, tillika förklaras för viss tid eller för alltid förlustig rättigheten att i dylik beställning nyttjas, där för sådan rättighets utövande särskilda villkor äro stadgade. Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

311 §.

Brott, som i 285 § andra stycket, 289, 290, 297, 298, 299, 300, 302, 303 eller 308 § omförmäles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att målsägande angivit brottet till åtal; skall brottet straffas efter allmän lag, lände till efterrättelse vad sådan lag stadgar i fråga om rätt till åtal.

314 §.

1 mom. När sjöförklaring av rätten upptages eller sjöförhör, varom i 317 och 320 §§ sägs, verkställles, skola två ojäviga, i sjöväsendet kunniga och erfarna män vara tillstädes för att såsom sakkunniga gå rätten till handa.

Dessa sakkunniga, av vilka åtminstone den ene bör hava utövat tjänst såsom befälhavare å handelsfartyg, skola före utgången av varje år, med tjänstgöringsskyldighet för det följande, utses av rätten. Å sakkunniga skall därförinnan förslag, upptagande minst fem personer, upprättas av handels- och sjöfartsnämnden i staden eller, där sådan nämnd ej finnes, av stadsfullmäktige; dock vare rätten ej bunden av förslaget. För att i de sålunda utseddass ställe, vid inträffat förfall, biträda skola två suppleanter utses; uppstår hinder jämväl för dem, äge rätten för varje särskilt fall tillkalla andra.

Kungl. Maj:ts förslag.**Utskottets förslag.**

Finner rätten, efter samråd med de sakkunniga, att i särskilt fall, med avseende på de däruti förekommande omständigheter, biträde av person med särskild fackkunskap är erforderligt, äge rätten tillkalla sådan att såsom tredje sakkunnig gå rätten till handa.

De sakkunniga njute ersättning av allmänna medel till belopp, som Konungen bestämmer.

2 mom. När vid rådstuvurätt till handläggning förekommer mål angående klander av dispasch, skola, utom domfört antal av rättens ledamöter, tre i handel och sjöfart kunniga och erfarna män hava säte och stämma i rätten. Stadsfullmäktige i stad, vars rådstuvurätt enligt 326 § äger upptaga dylikt mål, skola före utgången av varje år utse dessa särskilda ledamöter att utöva befattningen under det följande året. För att i deras ställe, vid inträffat förfall, tjänstgöra skola tillika tre suppleanter utses; uppstår hinder jämväl för dem, äge rätten för varje särskilt fall tillkalla andra.

De särskilda ledamöterna njute ersättning till belopp, som Konungen bestämmer; skolande denna ersättning av endera parten eller av parterna gemensamt gäldas, efter ty rätten, enligt de i 21 kap. rättegångsbalken stadgade grunder, prövar skäligt.

315 §.

När anmälan till sjöförklarings avgivande skett på sätt i 40 § är stadgat, sammantråde rätten, så snart ske kan, till sjöförklarings upp-tagande. Till sammanträdet inkalle ordföranden befälhavaren, med för-ständigande att medhava alla de personer, som antagas kunna lämna upplysning i saken, ävensom att förete dagboken i huvudskrift, där den finnes i behåll. Ordföranden äge jämväl till sammanträdet särskilt inkalla vissa personer av besättningen ävensom andra, som antagas kunna lämna upplysning i saken, samt underrätte, senast dagen förut, genom kungörelse i en i orten utkommande tidning och, där så ske kan, genom särskilt meddelande de personer, vilka saken kan angå, eller deras ombud om tiden för sammanträdet ävensom var och när den om händelsen ingivna anmälan med därtill hörande handlingar finnes till-gänglig. Är saken av beskaffenhet att påkalla sjöförhör, underrätte ordföranden ofördrojligen vederbörande åklagare samt, där så erfordras medelst telegram, kommerskollegium om tiden för sammanträdet.

*Kungl. Maj:ts förslag.**Utskottets förslag.*

De sakkunniga skola om inkommen anmälan till sjöförklarings avgivande underrättas så snart ske kan, och åligge det dem att taga del av de anmälan bilagda handlingarna samt att för rättens ordförande före sammanträdet skriftligen angiva de förhållanden, om vilka från sjöteknisk synpunkt med avseende å olyckans art upplysningar påkallas.

316 §.

Vid sjöförklarings upptagande skola först befälhavaren och därefter de till upplysning i saken inkallade eller eljest för sådant ändamål närvarande personer var för sig avgiva en såvitt möjligt sammanhängande berättelse angående händelsen; där någons berättelse är ofullständig, otydlig eller obestämd, bör rätten genom lämpliga frågor söka erhålla säker upplysning om vad han verkligen erfarit angående händelsen. De sakkunniga äga att under sammanträdet lämna rätten nödiga upplysningar för sakens bedömande ur sjöteknisk synpunkt och må genom rättens ordförande till personer, som höras, framställa frågor angående sådant, som kan bidra till utredning i ärendet. Sedan samtliga berättelser avgivits, böra, där ej laga hinder finnes möta eller rätten eljest med avseende å sakens omständigheter finna edgång ej böra äga rum, de till upplysning i saken inkallade eller eljest för sådant ändamål närvarande personer sina berättelser, sedan de blivit ur protokollet upplästa, med vittnesed bekräfta.

Till sammanträdet särskilt inkallade personer, som icke tillhöra besättningen, njute ersättning av allmänna medel efter ty om ersättning till vittnen i brottmål är stadgat.

Där befälhavaren eller någon, som eljest av rätten eller dess ordförande erhållit särskild kallelse till sammanträde, icke hörsammar kallelsen, dömes till böter, och äge rätten att vid vite ålägga honom att iakttaga inställelse.

317 §.

Har sjöolycka av större omfattning eller av svårare art inträffat, såsom när fartyg förolyckats eller av besättningen övergivits i sjön, eller förlust av människoliv eller avsevärd skada uppstått därigenom, att fartyget råkat på grund eller stött tillsammans med annat fartyg eller annat föremål, eller när fartyget sprungit läck i sjön, så att bärgningshjälp måst anlitas eller det sökt nödhamn, eller explosion eller eldsvåda av

Kungl. Maj:ts förslag.**Utskottets förslag.**

någon betydighet ägt rum ombord, eller lasten eller barlasten förskjutit sig, eller av last större mängd, som, då fråga är om däckslast, beräknas till minst tjugu procent av densamma, spolats eller kastats över bord; eller har olyckshändelse träffat någon av besättningen eller någon för arbete eller såsom passagerare ombordvarande person, så att döden eller svårare kroppsskada därav följt, eller har någon av besättningen begått självmord, eller har ombord yppats ett flertal fall av smittosam sjukdom eller något fall av skörbjugg, beri-beri eller förgiftning, åligge det rätten att i sammanhang med sjöförklaringens upptagande verkställa sjöförhör, varvid rätten skall söka åstadkomma fullständig utredning angående orsakerna till olyckan. Särskilt bör därvid undersökas, huruvida olyckan härlett sig av:

- 1) fel hos fartyget, dess utrustning eller bemanning;
- 2) orsaker, härrörande från lastningen, såsom att fartyget varit överlastat, eller att lasten varit av farlig beskaffenhet, eller att den varit felaktigt fördelad eller stuvad eller icke behörigen försedd, eller att barlasten varit otillräcklig, otjänlig eller icke behörigen försedd;
- 3) förseelse eller försummelse av befälhavaren eller redaren eller någon av besättningen å fartyget eller annan, som med fartyget haft befattning, eller av befälhavare eller någon av besättningen å annat fartyg;
- 4) förseelse av lots eller vägvisare, bristfällighet i sjökort eller å fyrar, sjömärken eller andra inrättningar till sjöfartens säkerhet eller förseelse eller försummelse av den, åt vilken dylika inrättingars skötsel och vård är anförtrodd.

Kan ej genom förhör inför rätten vinnas fullständig utredning i saken, må rätten förordna om syn å fartyget och vad därtill hörer i den utsträckning, som prövas erforderlig, så ock föranstalta om utredning genom polismyndighet. Rätten äge jämväl med föreläggande av vite förordna, att handlingar och föremål, vilka kunna tjäna till upplysning vid sjöförhöret, skola företes. I övrigt skall vad i 316 § är stadgat äga tillämpning även beträffande sjöförhör.

319 §.

Det i 317 § föreskrivna sjöförhör skall utom riket anställas av vederbörande konsul, därest sjöförklaring inför honom avgives, i sammanhang med dess upptagande, och eljest så snart han genom den i 40 § omnämnda rapport, dagboken, eller annorledes erhållit kännedom om

Kungl. Maj:ts förslag.**Utskottets förslag.**

olyckan. Till sjöförhöret inkalle konsuln befälhavaren, med åläggande för honom att medhava dagboken ävensom de personer, vilka antagas kunna giva upplysning angående olyckan. Där det lämpligen kan ske, bör konsuln tillkalla två ojäviga, i sjöväsendet kunniga, helst svenska män att vid sjöförhöret närvara i egenskap av sakkunniga.

Har i här omförmälda fall förhör angående den inträffade olyckan hållits av därtill behörig utländsk myndighet, vare sjöförhör inför konsul ej av nöden, såvida genom det hållna förhöret åstadkommits sådan utredning, som i 317 § avses.

320 §.

Har fartyg förolyckats, utan att någon, som kunnat göra anmälan om olyckan, blivit räddad, eller har eljest sjöförhör med anledning av sådan olyckshändelse, som i 317 § omförmäles, uteblivit; äge kommerskollegium förordna om sjöförhörs anställande å ort, där sådant lämpligen kan företagas. I fråga om sådant förhör lände i tillämpliga delar till efterrättelse vad i 315, 316, 317 och 319 §§ stadgas.

321 §.

Sedan sjöförhör avslutats, skall rätten eller konsuln, som det för rättat, ofördröjligen insända protokoll över sjöförhöret till kommerskollegium. Har fartyget förolyckats, eller kan eljest dagboken från fartyget undvaras, skall denna jämte protokollet insändas men eljest en fullständig avskrift av dagboken i de delar, som angå sjöförhöret. Är å utländsk ort sjöförhör verkställt av vederbörlig myndighet, åligge konsuln att till kommerskollegium insända avskrift av det vid sjöförhöret förda protokoll.

Finnes förhör i något avseende ofullständigt, äge kommerskollegium förordna om nytt förhörs anställande å ort, där sådant lämpligen kan äga rum.

Kungl. Maj:ts förslag.

Utskottets förslag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1915.

Vad i 70 § finnes stadgat angående viss ålder för minderårig skall icke utgöra hinder för minderårigs fortsatta användande i det arbete, vari den minderårige användes vid tiden för lagens ikraftträdande.

Sakkunniga, som i 314 § omförmälas, skola för tjänstgöring under år 1915 dessförinnan utses i den ordning, samma § stadgar.

b) förklara, att herr Lindleys motion nr 85, såvitt däri hemställts, att riksdagen genom skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla att snarast möjligt få sig förelagt ett utarbetat förslag om vad i vissa avseenden skall iakttagas beträffande fartygs sjövärdighet, utrustning (inklusive bestämmelser om båtar och annan livräddningsattiralj samt bestämmelser om lämpliga skyddsåtgärder till förhindrandet av olycksfall i arbete ombord å fartyg), om fartygs lastning av olika slags laster (inklusive lastlinjebestämmelser även för östersjöfart och inskränkande bestämmelse ifråga om rätten att föra däckslast) samt förslag till bemanningslag, icke till någon riksdagens åtgärd föranleder.

Stockholm den 31 juli 1914.

På utskottets vägnar:

F. HOLMQUIST.

Reservationer:

Vid 5 a §.

Av herrar *Lindley*, *Christiernson* och *Sävström*, som anfört:

I motiveringen till denna paragraf anger vederbörande departementschef att bestämmelsen om bemanningen endast är att betrakta som ett minimistadgande. Även utskottet söker att med eu liknande argumentation komma ifrån det besvärliga faktum, att sjöfartssäkerhetskommittén för sin del ansett det nödvändigt att det för viss vidsträcktare fart stadgades tvång till trevaktsindelning för maskintjänsten. Att kommitténs förslag i detta stycke skulle vara att anse som en *slutgiltig* lösning torde knappt vara överensstämmande med verkliga förhållandet. Snarare kommer man väl sanningen närmast, om man förmodar att kommittén med sitt förslag avsett att framhålla det *minimum* ifråga om trevaktsindelning, som ur sjöfartssäkerhetssynpunkt är erforderligt. För kommittén har det tydligen stått klart att i den vidsträcktare sjöfarten maskinbesättningen icke lämpligen kan åläggas längre tjänstgöring än i medeltal åtta timmar per dygn. Erfarenheten visar också att indelningen i tre vakter särskilt för eldarepersonalen icke är utesluten även i annan sjöfart än den av kommittén angivna vidsträcktare fart.

Även för den med sjöfartsförhållandena mindre erfarne torde det förefalla besynnerligt att som lagstiftningens oeftergivliga minimikrav i fråga om maskinpersonalens tjänstgöring i vidsträcktare fart uppställa föreskriften om tvåvaktsindelningen. Ty denna minimibestämmelse torde helt säkert icke kunna, hur än snikenheten månne regera en redare, i praktiken undgås. Att därför genom lagstiftning fastslå den praktiskt taget *allra lägsta* gränsen som sjöfartssäkerhetens minimibestämmelse, synes oss synnerligen olyckligt och alls icke verkande till ökad trygghet för sjöfarten och dess utöware.

Med hänsyn till vad vi här anfört, hemställa vi att paragrafen måtte erhålla följande lydelse:

5 a §.

Fartyg — — — ohälsa.

Fartyg — — — gång.

Å ångfartyg skall vid resor i Nordsjön och vidsträcktare fart maskinbesättningen jämte maskinbefälet vara tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång i tre vakter.

För — — — äventyras.

Närmare — — — Konungen.

Vid 26 §.

Av herr *Herlitz*, vilken ansett, att utskottet rörande mom. 2 i denna § bort med anledning av herr *Indebetous* motion göra följande uttalande:

»Enligt förslaget skall det åligga befälhavaren att beträffande däckslasten tillse, bland annat, att den icke är större än, att fartyget vid avgång från hamn ligger utan slagsida, orsakad av däckslastens övervikt, och icke heller skäligen kan antagas bliva rankt under resan».

Rörande denna bestämmelse har lagrådet anmärkt, att det kunde ifrågasättas huruvida icke detta stadgande, som skulle gälla utan avseende å årstid eller fart, vore för strängt, samt att uttrycket »däckslastens övervikt», varmed väl avsåges att träffa varje fall av övervikt, icke syntes vara fullt exakt.

Utskottet delar till fullo lagrådets uppfattning. Det kan icke vara meningen, att varje även den allra obetydligaste slagsida, skulle vara förbjuden. Slagsidan är endast en av de omständigheter, som kunna häntyda på att fartyget saknar erforderlig stabilitet; fartyget kan vara rankt, även utan att förete slagsida, och å andra sidan är en på fartygets säkerhet inverkan slagsida naturligtvis otillätlig, även om den beror av annan omständighet än »däckslastens övervikt».

Utskottet anser alltså, att ifrågavarande bestämmelse bör erhålla en avfattning, som bättre återger vad med stadgandet verkligen avses, samt dessutom lämnar utrymme för Kungl. Maj:t att genom administrativa föreskrifter, måhända grundade på internationella överenskommelser, giva mera detaljerade bestämmelser rörande däckslast.

Utskottet hemställer därför att mom. 2 i ifrågavarande § måtte erhålla följande lydelse:

»2. att ej större — — — manövrering; ävensom att däckslasten ej är så stor, att förefintlig slagsida eller annan omständighet giver skäligen anledning antaga, att fartyget saknar den stabilitet, som erfordras för resan.

Av herr *Indebetou*, som ansett, att mom. 2 i ifrågavarande § skulle erhålla följande lydelse:

»2. att ej större — — — manövrering; ävensom att däckslasten icke är så stor, att fartygets säkerhet under resan på grund av förefintlig slagsida kan anses äventyrad.»

Vid 44 §.

Av herr *Lindley*, som yttrat:

«De patriarkaliska förhållanden som voro tillfinnandes då den ursprungliga ordalydelsen till denna bestämmelse avfattades äro numera

försvunna och har sjöfarten liksom nästan all annan verksamhet industrialiserats så att man även där möter skarpt åtskilda arbetsgivare- och arbetareintressen. Man kan därför icke annat än i högst få undantagsfall tala om befälhavaren såsom den gode husfadern, då hans uppgift numera är att såsom redarens ställföreträdare — fartygets disponent — tillse att redarens affärsintressen bliva i främsta hand tillgodosedda. Att befälhavaren icke måtte äga rätt att tilldela någon underordnad kroppslig äga bör icke stå enbart såsom en moralisk förpliktelse, utan såsom ett med juridiskt straffansvar förbundet förbud. Stadgandet måste förövrigt ses i samband med 101 §, där befälhavaren äger rätt att medels tvång skaffa sig lydning även vid sådana fall där han visar sig »motvillig i tjänsten». Något skydd mot kroppslig »aga» finnes icke genom denna bestämmelse.

Sammaledes kan även sägas beträffande den moraliska skyldigheten att tillse det besättningen beredes tillfälle till nödig sömn och vila, och att å frivakter samt å sön- och helgdagar icke ålägga besättningen arbete som kan tåla uppskov. Det blir i varje fall befälhavaren som ensamt avgör vad som är nödigt eller vad som kan tåla uppskov. Häremot kan rättvisligen invändas att även om dessa bestämmelser icke göra någon påtaglig nytta så göra de ingen skada och är det uteslutande denna anledning som föranleder mig att i detta sammanhang icke yrka på dess borttagande. Undertecknad måste dock i samband härmed påpeka behovet av en allmän revision av sjölagens olika punkter för att bringa densamma upp på en modern nivå.

Något annorlunda ställer sig likväl frågan om den sista satsen i ifrågavarande paragraf, som lyder: »Han låte sig angeläget vara, att bön och gudstjänst ombord icke försummas». Detta åliggande fullgöres nästan aldrig och väl så, ty för det första äro befälhavare icke mera allmänt lämpade för ett dylikt uppdrag där stora möjligheter förefinnas att såra verkligt religiösa känslor och för det andra är det möjligt att vid sådan gudstjänsts anordnande tvångskommendering användes gentemot olika troende eller mot varandra i religiöst avseende fientliga personer samt därigenom framskapa möjlighet till trakasserier mot olika tänkande. Ett borttagande av denna bestämmelse hindrar förövrigt icke de som så önska att sammanträda till religiös utövning. Med stöd av vad ovan anförts hemställer undertecknad det riksdagen måtte besluta att orden i 44 §: »Han låte sig angeläget vara, att bön och gudstjänst ombord icke försummas» måtte utgå.»

Vid 45 §.

Av herr *Indebetou*, som yttrat följande:

»Under hänvisning till vad som anförts i motion nr 224 synes utskottet bort hemställa, att näst sista stycket av denna § måtte få följande lydelse: »Äger utviktt av proviant rum, må befälhavaren ej förvägra besättningen att genom någon av de två äldste bland dem kontrollera utvikten».

Av herr *Lindley*.

Vid 90 §.

Av herr *Lindley*, som yttrat:

»Rättigheten att avskeda en sjuk sjöman i främmande land bör alltid handhavas med stor varsamhet, så att icke sjömannen och de som äro beroende av hans arbetsförtjänst bringas i en plötslig misär. Bestämmelsen i 90 § andra stycket som berättigar till avsked för sådana som befinnas behäftade med smittosam venerisk sjukdom och där kostnaden för hans skötsel och vård skall avdragas på hans inestående hyra, förefaller undertecknad mycket orättvist i de fall där en sjöman utan eget förvållande blivit sjuk eller nedsmittad. Det synes mig därför som om man rättvisligen även i detta fall borde tillägga orden »som han genom eget grovt vållande ådragit sig» och får undertecknad därför hemställa att paragrafen, andra stycket, måtte få följande lydelse:

Avskedas sjöman till följd av skada eller sjukdom eller därför att han funnits behäftad med smittosam venerisk sjukdom, som han genom eget grovt vållande ådragit sig, njute han ej hyra för längre tid, än — — — — — kostnaden för skötsel och vård.»

Vid 96 §.

Av herr *Herlitz*, som anført:

»Om överhuvud lagstiftningen finner sig icke kunna undgå att meddela föreskrifter rörande minimilön, bör detta inskridande inskränkas till sådana fall, där ett rättvist ordnande av lönevillkoren synes icke kunna komma till stånd utan lagstiftningens ingripande. Så är icke förhållandet i fråga om besättningens anspråk på övertidsersättning. Tvärtom ådagalägger den av föredragande departementschefen lämnade redogörelsen (kungl. proposition s. 72, 72), att saken blivit eller är på mycket god väg att bliva ordnad utan lagstiftningens mellankomst. Att olika meningar kunna råda om rätta beloppet av den övertidsersättning, som bör bestå är klart. Men, efter vad anställda försöksberäkningar synas giva vid handen, kan man näppeligen påstå, att rederiets totalutgift för övertidsersättning skulle bliva större enligt Kungl. Maj:ts förslag än enligt nu gällande praxis.»

Om alltså förslaget genom att fastslå principen om besättningens rätt till ersättning för övertidsarbete i huvudsak endast lagfäster gällande praxis, så stå däremot förslagets bestämmelser om sättet för ersättningens beräkning icke i överensstämmelse vare sig med övligt bruk eller med de önskemål som framställts av de olika intressenas målsmän. Under hänvisning i övrigt till den redogörelse, som lämnas i kungl. propositionen (s. 73, 74), vill jag särskilt erinra, att två reservanter inom sjöfartssäkerhetskommittén påyrkat att ersättningen borde utgå icke lika för alla med en viss procent å medeltalet av samtliga månadshyror utan med en viss procent av vars och ens hyra. En anmärkning, som framställts mot det i förslaget upptagna beräkningssättet, anser jag mig böra här omförmäla. Det är påtagligen önskvärt, att en var av besättningen med lätthet kan kontrollera, att han verkligen får vad honom tillkommer. Men enligt Kungl. Maj:ts förslag kan detta ofta vara förenat med svårighet. För var gång en ändring i besättningslistan sker — och särskilt å vissa kusttrader växlar besättningens sammansättning titt och ofta — ändras månadshyroras medeltal, och sjömannen har därför synnerligen svårt att bedöma, huruvida de honom tilldelade övertidsersättningsbeloppen, uträknade efter ett kanske dag för dag växlande medeltal, äro de rätta.

Även om man nu anser det i förslaget upptagna beräkningssättet vara att föredraga både framför vad som tillämpas i praxis och framför reservanternas i sjöfartssäkerhetskommitténs av kommerskollegium förordade förslag — vilket jag icke kan medgiva —, synes i allt fall det nya, ingenstädes praktiserade beräkningssättets lämplighet icke, gentemot den från skilda håll framkomna kritiken, kunna anses vara så tillförlitligt ådagalagd, att detta beräkningssätt bör förklaras vara *det enda tillåtna*.

Mig synes det ligga nära till hands att välja en medelväg på det sätt, att övertidsersättningen bestämmes till ett belopp, motsvarande vad man kunde kalla den ordinarie timpenningen, ökat med ett för alla lika belopp. En jungman med 30 kronors månadshyra har, med beräkning av 300 arbetstimmar i månaden, en »ordinarie timpenning» av 10 öre. Om därtill lägges 25 öre, kommer man till en övertidsersättning av 35 öre, det lägsta belopp som enligt de av departementschefen lämnade upplysningar förekommer i praxis. En matros med 60 kronors månadshyra — även detta ett av departementschefen använt exempel — skulle med samma beräkningssätt erhålla en övertidsersättning av (20 + 25 =) 45 öre. Det högsta av departementschefen från n. v. praxis uppgivna ersättningsbeloppet 50 öre erhålles vid en månadshyra av 75 kronor.

Ehuru en regel av antytt innehåll ginge fri från flera av de anmärkningar, som framstälts mot Kungl. Maj:ts förslag, ifrågasätter jag icke, att den skulle göras obligatorisk.

Såsom av departementschefen meddelats (kungl. proposition 76) har man i Tyskland och Frankrike nöjt sig med att i lag fastslå besättningens rätt till övertidsersättning och överlämnat avgörandet om beräkningssättet till parternas avtal eller sedvänja. Ett sådant förfaringsätt överensstämmer icke med svensk lagstiftning; men däremot synes ingenting hindra att i lagen meddela en deklaratorisk regel, som alltså skulle komma till användning allenast när ej annat avtal träffats.

I fråga om befälets anspråk på övertidsersättning biträder jag sjöfartssäkerhetskommitténs mening.

I överensstämmelse med den uppfattning jag sålunda sökt utveckla, har jag inom utskottet yrkat, att 96 § skulle föreslås att erhålla ungefär följande lydelse:

»Därest, medan fartyget ligger i hamn, arbete, som icke erfordras för fartygets säkerhet, ålägges sjöman under en arbetstid, som överstiger tio timmar eller inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han, där ej annat avtal träffats, äga att i ersättning för det på övertid utförda arbetet undfå, för timme, 25 öre med tillägg av en tredjedel av månadshyran.

Lag samma vare, där befälhavaren i trängande fall finner nödigt att å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar ålägga sjöman dylikt arbete, så ock om sjöman i hamn gör nattvakt utan motsvarande fritid om dagen.

Rätt till övertidsersättning tillkomme dock icke styrman eller maskinist.

Hvad ovan är stadgat skall ej äga tillämpning å fiskefartyg.»

Av herrar *Christiernson* och *Sävström*, som anfört:

»I fråga om sjöman gäller, att han under sitt hårda och farliga arbete till sjöss och i hamn är underkastad en lagstiftning som i stränghet saknar sitt motstycke inom hela det civila livet. Hans arbetstid torde även ifråga om längd knappt hava sitt motstycke inom något annat yrke. På dessa svåra förhållanden avser den nu föreliggande lagstiftningen icke att råda bot. Däremot har åt 96 § givits en sådan formulering, att sjöman medan fartyg ligger i hamn skall erhålla övertidsbetalning, om hans arbetstid överstiger tio resp. nio timmar. Emellertid har inte denna starkt begränsade rätt till övertidsbetalning lämnats obesuren. Paragrafen stadgar nämligen en hel del fall, då be-

talning för övertidsarbete icke behöver utgå. Man konstruerar nämligen två olika arter av arbete. Den ena arten utgör allt sådant övertidsarbete som avser fartygets säkerhet allt ifrån uppenbar sjönöd ända till förtöjning. För dylikt arbete har sjöman icke medgivits rätt till övertidsbetalning. För annat slag av arbete på övertid skall där-
emot extra betalning utgå. Konstruktionen bottnar uppenbart i den gamla uppfattningen att arbetaren för sin ordinarie lön är skyldig arbetsgivaren allt det mått av arbete, som hans kropp är i stånd att prestera. Som rättsgrund för kravet på sjömans skyldighet att i först anförda fall utan ersättning utföra arbete anföres, att då sjöman arbetar för sitt fartygs säkerhet arbetar han även för sitt eget skydd, varför han icke längre kan anses utföra arbete ensamt för sin arbetsgivares räkning.

För vår del kunna vi icke godkänna detta sätt att resonera, varigenom man söker få fram olika rättsgrunder för skilda delar av sjömans arbete. Allt det arbete en sjöman utför på grund av sitt yrke synes oss vara av samma natur. På sin höjd skulle man ur arbetsgivaresynpunkt kunna tala om mer och mindre viktigt arbete. Men att arbete speciellt för fartygs säkerhet, då fara hotar, skulle vara för arbetsgivaren-redaren mindre viktigt än annat reguljärt sjömansarbete, torde näppeligen kunna vidhållas ens av dem som företräda redareintresset. Helst hade vi sett att sjöman för *allt* övertidsarbete erhållit extra betalning. Då emellertid nu icke föreligger förslag om införande av maximal arbetstid för sjöman, hava vi icke ansett lämpligt att i detta avseende göra något yrkande. I stället inskränka vi oss till att föreslå, att den i lagförslaget upptagna principen om rätt för sjöman att i vid övertidsarbete i hamn erhålla betalning måtte logiskt tillämpas vid *allt* arbete, som utföres efter den ordinarie arbetstidens slut.

Det från redarhåll framförda och av utskottet upptagna yrkandet om att utesluta däck- och maskinbefälet från rätten till övertidsbetalning synes oss sakna fog för sig. I detta sammanhang torde erinras att maskinbefälsförbundet visserligen icke i sitt avtal tillförsäkrats sådan betalning annat än under vissa villkor, men att förbundet ursprungligen framfört ett dylikt krav men vid det slutliga avgörandet måste frånträda detsamma. Denna utgång torde för övrigt visa hur nödvändigt det är att även för befälet lagligen stadga om övertidsbetalning.

Den föreslagna grunden för beräkning av övertidsbetalningen strider emot vad som annars anses skäligt eller att en var skall erhålla dylik betalning i förhållande till sin ordinarie lön. Jämförd med denna princip innebär det en uppenbar orättvisa att övertidsbetalningen skall utgå lika för alla utan hänsyn till varje mans tjänsteställning.

Av formella skäl, på det att varje av oss här framfört yrkande måtte kunna föranleda särskild proposition, tillåta vi oss göra följande uppdelning av våra yrkanden beträffande 96 §:

Därest medan fartyg ligger i hamn sjömans arbetstid överstiger tio timmar eller inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han åtnjuta särskild ersättning för det på övertid utförda arbetet, vilken ersättning icke må sättas lägre per timme än att den utgör:

för däck- och maskinbefäl en halv procent av månadshyran samt

för envar av den övriga besättningen 0,8 procent av månadshyran.

Finner befälhavare i trängande fall nödigt att å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar ålägga sjöman att i hamn utföra arbete, erhålle han för den tid, varunder arbetet pågår, likaledes ersättning efter ovan angivna beräkning.

Gör sjöman i hamn nattvakt, utan motsvarande fritid om dagen vare lag samma.

Vad ovan är stadgat skall ej äga tillämpning å fiskefartyg.»

Av herr *Johan Östberg*, som yrkat, att första stycket av 96 § skulle erhålla följande lydelse:

»Därest, medan fartyg ligger i hamn, sjömans arbetstid, med undantag för arbete i nöd eller med anledning av sjöskada, som träffat fartyget, eller för dess förtöjning eller säkerhet i övrigt, överstiger tio timmar eller inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han åtnjuta särskild ersättning för det på övertid utförda arbetet, vilken ersättning, där ej annat avtal träffats, icke må sättas lägre än att den utgör för en var av besättningen för timme 25 öre med tillägg av en trehundrededel av månadshyran.»

Av herr *Lyberg*, som ansett, att utskottet bort hemställa,

att riksdagen ville för sin del besluta

1:o) med avseende å *arten av det arbete*, för vilket övertidsersättning skall till sjöman utgivas, att i första stycket skola utgå orden:

»eller med anledning av sjöskada, som träffat fartyget, eller för dess förtöjning eller säkerhet i övrigt»;

2:o) med avseende å *vem rätt till övertidsersättning tillkommer* och å *sättet för ersättningens beräkning*, att första stycket efter orden »utförda arbetet» skall erhålla följande lydelse:

»vilken ersättning icke må till någon av besättningen utgå med lägre belopp för timme än trettio öre med tillägg av en fyrahundrededel av hans hyra för månad»,

varigenom första stycket *i sin helhet* skulle erhålla följande lydelse:

»Därest medan fartyg ligger i hamn sjömans arbetstid, med undantag för arbete i nöd, överstiger tio timmar eller inom tropikerna nio timmar om dygnet, skall han åtnjuta särskild ersättning för det på övertid utförda arbetet, vilken ersättning icke må till någon av besättningen utgå med lägre belopp för timme än trettio öre med tillägg av en fyrahundrededel av hans hyra för månad»; samt

3:o) att §:en i övrigt skall erhålla följande lydelse:

»Lag samma vare, där befälhavaren i trängande fall finner nödigt att å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar ålägga sjöman dylikt arbete, så ock för det fall att sjöman i hamn gör nattvakt utan motsvarande fritid om dagen.

Vad ovan är stadgat skall ej äga tillämpning å fiskefartyg.»

Till stöd härför har herr *Lyberg* anfört följande:

»Med avseende å *arten av det arbete*, för vilket övertidsersättning enligt denna § skulle utgå, göres enligt Kungl. Maj:ts förslag undantag för »arbete i nöd eller med anledning av sjöskada, som träffat fartyget, eller för dess förtöjning eller säkerhet i övrigt.»

Denna bestämmelse är enligt min mening dels för vid och dels till sitt innehåll för obestämd. Den måste anses för vid huvudsakligen därtutinnan, att uttrycket »arbete med anledning av sjöskada» från lagstadgad rätt till ersättning utestänger sjöman, som efter fartyget träffad sjöskada anvisas att, medan fartyget ligger i hamn, under längre tid dag och natt deltaga i reparationsarbete för skadans afhjälpan. Utskottet har visserligen gjort gällande, att uttrycket »fartygets säkerhet i övrigt» skulle lämna garanti mot en dylik omfatt-

tande tillämpning av bestämmelsen. Men då orden »i övrigt», såsom lagrummet är formulerat, hänföra sig uteslutande till »fartygets förtöjning» och, såsom sålunda alldeles fristående från bestämmelsen om arbete med anledning av sjöskada, icke kunna modifiera bestämmelsens innebörd, lär den utskottets uppfattning icke vara riktig. Vidare kan mot undantaget av arbete för fartygets förtöjning anmärkas, att, enligt ordalydelsen, i undantaget skulle kunna inbegripas jämväl förtöjningsarbete, som erfordras i sammanhang med fartygets förhållning från en plats till annan, även om förhållningen icke varit påkallad av något nödläge eller för fartygets säkerhet. Vad åter angår förtöjning vid ankomst till hamn lär fartyg icke kunna sägas ligga i hamn, innan förtöjningsarbete blivit utfört, varföre detta arbete redan på grund av den *allmänna* begränsningen av rätten till övertidsersättning måste anses uteslutet från stadgandet härom, oavsett huruvida särskilt undantag göres. Slutligen måste det betraktas såsom betänkligt att jämte det ganska obestämda uttrycket »i nöd», vilket dock återfinnes på annat ställe i sjölagen och därför även här låter försvara sig, upptaga det till sin innebörd ännu mera obestämda uttrycket »säkerhet i övrigt».

Vid sådant förhållande har jag ansett, att undantagsbestämmelsen bör begränsas till »arbete i nöd», vilken begränsning torde kunna göras utan olägenhet för rederinäringen.

Vidkommande härefter frågan, *vem övertidsersättning må tillkomma samt sättet för ersättningens beräkning* tillåter jag mig göra följande erinringar:

I sitt yttrande till statsrådsprotokollet har vederbörande departementschef framhållit, att man gjort gällande å ena sidan, att ersättningen bör sättas i proportion till den ersättningsberättigades egen kontanta hyra, samt å andra sidan, att medeltalet av de kontanta hyrorna bör vara avgörande för ersättningen, vilken sålunda skulle komma att till alla sjömän å ett fartyg utgå med samma belopp för timme, oberoende av olikheterna i deras avlöning.

Kungl. Maj:t har enligt förslaget anslutit sig till den förra uppfattningen i fråga om styrmän och maskinister, men till den senare beträffande besättningen i övrigt. Mot yrkandet om tillämpningen av den förra principen erinrar departementschefen dels därom, att de lägre avlönade sjömännen »merendels fullgöra det vanliga grovarbetet i hamn med lika drift och färdighet som de bäst utbildade sjömännen», och dels därom, att de kontanta hyresbeloppen icke angiva storleken av de verkliga avlöningsförmånerna, emedan däri ingå jämväl bostad och kost,

varigenom förhållandet mellan besättningskarlarnas avlöningar bliver väsentligen ett annat än det, som erhålles med den kontanta avlöningen såsom utgångspunkt.

Om man också i huvudsak måste ansluta sig till vad departementschefen sålunda uttalat, särskilt i sistberörda hänseende, måste det dock betecknas såsom osedvanligt och icke fullt rättvist, att den yngre och i regel mindre erfarne erhåller samma ersättning som den äldre och mer erfarne, vilken eljest enligt arbetsavtalet har större avlöning, varjämte, på sätt kommerskollegium anfört, en sådan beräkningsgrund kunde föranleda till, »att de äldsta och dugligaste av besättningen bleve i förhållande till övriga besättningsmän mer än skäligt tagna i anspråk på övertid utan tillräckligt motsvarande betalning.»

Från de anmärkningar, som å ömse sidor sålunda framställts, synes man kunna freda sig genom att bestämma ersättningen till en fix siffra samt därtill lägga ett mindre, i förhållande till den personliga kontanta hyran varierande belopp. Om den förra sättes till 30 öre och det senare till en fyrahundradedel av hyran för månad, skulle en jungman med 24 kronors månadshyra erhålla 36 öre och en timmerman med 70 kronors månadshyra 48 öre i timpenning för arbete på övertid. Härigenom skulle alltså den åt olika besättningskarlar utgående timpenningen visserligen variera, men variera med jämförelsevis små belopp och i regel icke med mera än 10 à 15 öre. Vidare skulle härigenom vinnas ett enklare beräkningssätt än det, som av Kungl. Maj:t föreslås, och slutligen kan, i motsats till vad Kungl. Maj:t föreslagit, samma beräkningssätt tillämpas för såväl däck- och maskinbefäl som besättningen i övrigt. Vad nämnda befäl angår, anser jag på de av Kungl. Maj:t och Kungl. kommerskollegium anförda skäl, att övertidsersättning bör enligt lag utgå jämväl till styrman och maskinist. En styrman med 120 kronors månadshyra skulle enligt vad nu föreslås erhålla ungefär samma övertidsersättning, som enligt Kungl. Maj:ts förslag. Är hans hyra mindre, blir ersättningen något mindre enligt Kungl. Maj:ts förslag, än enligt vad här föreslås, under det att motsatsen är fallet, om hyran är större. Om man undersöker, huruvida den föreslagna ändrade beräkningsgrunden betungar redaren mera eller mindre än den av Kungl. Maj:t föreslagna, finner man att i fråga om de i allmänhet förekommande bemanningstyperna resultatet bliver ungefär detsamma enligt bägge beräkningsgrunderna.

Beträffande slutligen *avfattningen av §:n i övrigt* lärer det vara lämpligt, att bestämmelsen angående övertidsersättning för arbete å sönd- och helgdagar avfattas på ett sådant sätt, att samma slags arbete, som

enligt första stycket berättigar till ersättning, även i detta fall giver sådan rätt.

Med hänsyn härtill har andra stycket omarbetats, därvid tredje stycket lämpligen ansetts kunna sammanföras med det förra.»

Av herr *Wijk*, som instämt i herr *Lybergs* yrkande punkt 1.

Av herr *Indebetou*, som anförde:

»Med hänsyn till de mycket olika förhållanden, varunder fartyg, sysselsatta i fart på insjöar och kanaler samt i reguljär kusttrafik, bedriva sin rederirörelse i jämförelse med de större fartygen i utländsk fart, så synes det utskottet, att särskilda bestämmelser beträffande besättnings arbetstid och rätt till övertidsersättning å dessa fartyg borde av Kungl. Maj:t utfärdas och ovannämnda fartyg sålunda i lagen uttryckligen undantagas därifrån i likhet med vad fallet är med fiskefartyg. Såsom stöd för denna uppfattning kan åberopas såväl den nuvarande lagens bestämmelse härom som även Sjöfartssäkerhetskommitténs betänkande. I anslutning härtill borde således sista stycket av denna paragraf hava erhållit följande lydelse: »Vad ovan är stadgat skall ej äga tillämpning å fiskefartyg eller å fartyg sysselsatta i fart å kanaler eller insjöar eller å fartyg, som efter en på förhand kungjord plan göra regelbundna resor mellan orter på denna sidan om linjen Skagen—Lindesnäs».

Vid 292 §.

Av herrar *Holmquist*, *Cedercrantz*, *Söderbergh*, *Fahlén*, *Trana*, *Somme-lius*, *Fagerlin* och *Tisell*, vilka ansett, att utskottet saknat anledning att frånga Kungl. Maj:ts förslag.

Av herr *Lindley*, som anförde:

»Det av Kungl. Maj:t föreslagna och av utskottet accepterade bötesmaximibeloppet i 292 § andra mom., måste ovillkorligen anses för lågt i förhållande till de vinstmöjligheter som kunna vara tillfinnandes genom att ignorera eventuellt utfärdade förordningar ifråga om fartygs lastning m. m. Även vår handelsflotta börjar numera att rekryteras med stora fartyg av upp till 10,000 ton och däröver och där 3—400 tons excessiv last kan vinbringa en betydande vinst utöver bötessumman. Bestämmelsen bör förövrigt jämföras med 302 §, där det stadgas ända upp till två års straffarbete för sjöman som i uppsåt att bereda sig fördel begär oberättigad syn å fartyget. Yrkandet på bötesstraffets höjande till maximum 5,000 kronor kan därför icke anses vara oskäligt strängt, varför undertecknad föreslår att riksdagen måtte besluta,

att det i 292 § 2 mom. föreslagna maximibötesstraffet måtte fastställas till 5,000 kronor.»

Vid punkt b) av utskottets hemställan.

Av herr *Lindley*, som yttrat:

»I den av Kungl. Maj:t föreslagna nya sjölagsparagrafen 5 a, stadgas att fartyget skall vara i *sjövärdigt skick* och *behörigen utrustat* samt så inrättat att *nödigt skydd* mot olycksfall och ohälsa beredes de ombordvarande. Bostäder ombord skola vara *tillräckliga och lämpliga*. Fartygs inrättningar och redskap skola erbjuda *tillräcklig* säkerhet och likaledes skall fartyget vara bemannat på ett *betryggande* sätt samt lastat eller barlastat, att säkerheten för fartyg, liv eller gods *ej äventyras*. Närmare föreskrifter om vad i förenämnda avseende skall iakttagas så ock särskilda bestämmelser rörande passagerarfartyg utfärdas av Konungen.

I vad som i berörda avseenden kan anses vara behörigt, nödigt, tillräckligt eller betryggande råder i många punkter mycket delade meningar. Så t. ex. gav undertecknad inom sjöfartskommittén uttryck för den ståndpunkten att det ombord å fartyg måste finnas räddningsmaterial för samtliga ombordvarande. Titanickatastrofen och den därpå följande Londonkonferensen har nu fastslagit detta som en nödvändig betingelse vid längre resor. Frågan om dessa båtars effektiva bemanning har däremot icke avgjorts på ett fullt betryggande sätt, vilket troligtvis förr eller senare skall bliva uppenbart, om ej förr, så dock vid någon eventuell större sjöolycka. Det torde emellertid vara uppenbart att Kungl. Maj:t i sina förordningar icke kommer att gå längre än vad Londonkonferensens minimibestämmelser föreskriva. Men även för de fartyg som trafikera våra farvatten är bemanningsfrågan synnerligen aktuellt och där skeppsredarintresset skarpt skiljer sig från de på arbetare och befälshåll framställda yrkandena. Det förefaller mig därför vara olämpligt att överlämna åt Kungl. Maj:t att avgöra en sådan tvistefråga.

Sammaledes är även förhållandet beträffande många andra anordningar till sjövärdighetens betryggande eller vid bestämmandet av utrymmet i sjöfolkets bostäder eller vid lastlinjebestämmelsernas avfattning eller dess omfattning. Av Kungl. Maj:ts förslag i tillsynslagen framgår fullt tydligt att Kungl. Maj:t i berörda avseende icke vill gå längre än att stadfästa en lastlinje för alla de fartyg vilka kunna tänkas komma inom den engelska eller franska lagstiftningens jurisdiktion och därför av den utländska lagstiftningen tvingas att acceptera deras astställda regler för lasts förande.

Ett annat enligt mitt förmenande starkt vägende skäl mot att överlämna alla dessa stora frågor till Kungl. Maj:ts privata lagstiftning är att Kungl. Maj:t skulle göras direkt ansvarig för alla eventuellt förefintliga brister, då någon katastrof inträffat som upprört den allmänna opinionen.

Utskottet har i motiven till sitt avslagsyrkande av undertecknads motion i berörda hänseende uttalat dels att bestämmelser av denna art, på grund av teknikens rastlösa utveckling, icke lämpligen böra bindas i civillagens mera tunga form och dels att man icke bör betunga riksdagen med fastställandet av tekniska specialbestämmelser. Vad det första argumentet beträffar så kan ju detta vara sannt om härmed avsågs så djupgående detaljbestämmelser, som utskottet troligtvis har i ögonsikte. Vad jag avser är endast att i stora allmänna drag få fastställt huru ett fartyg från en sjövärdighetssynpunkt måtte vara beskaffat och vad bostäder beträffar kunna ganska långt gående lagföreskrifter utfärdas utan att stå hindrande i vägen för tekniska förbättringar, o. s. v. Beträffande det andra argumentet så torde riksdagens arbetsbörda icke få utgöra något skäl för avslag, ty då skulle samma argument väl kunna anföras gentemot många andra frågor vilka det säkerligen skulle vara mycket bekvämt att få överlämna till Kungl. Maj:ts privata lagstiftning. Många av de frågor som nu föreläggas riksdagen äro för visso fullt ut lika svåra och invecklade som eventuellt bestämmande av tekniska eller andra detaljer för fartygssäkerheten.

Med stöd av vad jag här ovan anført får undertecknad därför hemställa, att riksdagen måtte besluta,

att riksdagen genom skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att snarast möjligt få sig förelagt ett utarbetat förslag om vad i vissa avseenden skall iakttagas beträffande fartygs sjövärdighet, utrustning (inklusive bestämmelser om båtar och annan livräddningsattiralj samt bestämmelser om lämpliga skyddsåtgärder till förhindrandet av olycksfall i arbete ombord å fartyg), om fartygs lastning av olika slags laster (inklusive lastlinjebestämmelser även för östersjöfart och inskränkande bestämmelser i fråga om rätten att föra däckslast vintertid) samt förslag till bemanningslag.»