

## Nr 2.

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

*Särskilda utskottets nr 2 utlåtande nr 2 i anledning av dels Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen med förslag till lag om tillsyn å fartyg, dels ock särskilda i ämnet väckta motioner.*

Till förberedande behandling har utskottet fått emottaga

1:o) Kungl. Maj:ts proposition nr 121, vari Kungl. Maj:t under åbepande 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 tillsyn å fartyg;

2:o) herr Lindleys motion nr 86 i första kammaren;

3:o) herr Indebetous motion nr 225 i andra kammaren.

I motionerna har hemställts om vissa under de särskilda paragraferna nedan angivna ändringar i speciella delar av förslaget.

I den moderna sjöfartssäkerhetslagstiftningen hava av de flesta utländska länder numera antagits bestämmelser om en ingående preventiv kontroll för att förhindra olycker till sjöss. Såsom av utskottet i dess utlåtande nr 1 framhållits har den svenska lagstiftningen till sina principer byggts på en i huvudsak repressiv kontroll. Det förevarande lagförslaget avser att jämsides med den repressiva kontrollen införa bestämmelser om grunderna och sättet för en ingående preventiv kontroll utövande.

Repressiv och preventiv kontroll.

Ehuru kontrollen av fartyg här i riket varit, såsom nämnt, huvudsakligen repressiv, så har likväl icke helt och hållet saknats bestämmelser om en preventiv kontroll, ehuru denna kontroll på grund av

1864 års passagerarefördning m. m.

bestämmelsernas ofullständighet och sättet för besiktningarnas anordnande icke motsvarar de fordringar, som den moderna utländska lagstiftningen uppställer. Ut i kungl. förordningen angående vad i avseende å passagerararfartygs byggnad, utrustning och begagnande iakttagas bör den 12 februari 1864 hava sålunda meddelats åtskilliga bestämmelser om passagerararfartygs konstruktion och utrustning, om prov och besiktning å passagerararfartyg samt deras maskineri ävensom om villkoren för dylika ångfartygs begagnande. För utrönande av materielens rent tekniska beskaffenhet skall, med vissa modifikationer för utländska fartyg, passagerararfartyg varje år, innan första resan därmed företages eller, därest resorna under vintern fortsättas, inom loppet av ett år undersökas och prövas av tre besiktningsmän, av vilka en skall vara kunnig i skeppsbyggeri, en i ångmaskiners sammansättning och skötsel samt en i sjömanskap. Besiktningsmännen förordnas i Stockholm av överståthållarämbetet samt i övriga städer och orter, där dylika undersökningar kunna ifrågakomma och därtill lämpliga personer finnas att tillgå, av Kungl. Maj:ts befallningshavande, som jämväl har att bland besiktningsmännen utse ordförande. Dessa besiktningsmän äro lokala funktionärer och äro icke anknutna vid eller beroende av det centrala sjöfartsorganet.

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

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

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

Inspektörernas befogenhet har närmare utstakats och i ganska väsentlig mån utvidgats genom kungl. kungörelsen av den 17 maj 1907, enligt vilken inspektör kan förbjuda fartygs nyttjande såsom passagerarångfartyg.

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

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

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

För fullgörandet av den kontrollverksamhet och vidtagandet av de åtgärder i övrigt, som i sistnämnda båda förordningar ålagts kollegium, är hos detta anställt ett skeppsbyggeritekniskt biträde med benämning inspektör för fartygs bärgningsredskap och fartygs lastlinje. De funktioner, som åligga denne tjänsteman för att bringa nyssnämnda lagstift-

ning till verkställighet, hava dock på grund av lagstiftningens begränsade räckvidd och andra förhållanden icke kommit att erhålla någon större omfattning.

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

Omfattningen  
av den före-  
slagna till-  
synen.

Med anmärkning, att den tillsyn, som nu finnes, är helt och hållet av rent teknisk art och gäller den för sjöfart använda materielen och dithörande inrättningars beskaffenhet med hänsyn till angelägenheten att i största möjliga utsträckning minska sjöresans risker, anför departementschefen, att den statskontroll, som i nu förevarande proposition avses, utgör huvudsakligen en utvidgning av denna tekniska tillsyn med en vidsträcktare omfattning än den förutvarande och mera enhetligt ordnad än tillförne. Men liksom den tilltänkta nya 5 a § i sjölagen även berör åtskilliga förhållanden å fartyg, vilka icke direkt kunna sägas angå fartygs säkerhet i nyss antydda bemärkelse, så kommer också den erforderliga statskontrollen att erhålla en därefter rättad utsträckning. Så förutsätter sjölagsförslaget, att bostadsförhållandena ombord å fartyg skola regleras, vilket nu icke är fallet annat än med hänsyn till skeppsmätningen, och i anslutning härtill blir en effektiv bostadsinspektion av nöden. Under uttrycket »fartygs utrustning» kommer enligt förslaget till ändringar i

sjölagen proviant, vatten och läkemedel, varför beskaffenheten härav också faller under den föreslagna tillsynen. Även arbetet ombord, särskilt i avseende å frågan om fartygs tillräckliga bemanning, tänkes bliva föremål för en närmare reglering, och jämväl i detta avseende har därför statens tillsyn ansetts påkallad.

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

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

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

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

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

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

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

Utskottet.

Beträffande behovet av ifrågavarande lagstiftning och de grunder, efter hvilka densamma bör anordnas, tillåter sig utskottet hänvisa till vad utskottet anfört i sitt utlåtande nr 1 i anledning av kungl. propositionen nr 116. Vid granskning av förslaget har utskottet ej heller haft anledning att i några viktigare delar föreslå ändring i Kungl. Maj:ts förslag, utan instämmer utskottet i vad Kungl. Maj:t anfört dock med de undantag, som nedan angivas under de särskilda paragraferna.

## 9 §.

Denna § inför i svensk lagstiftning för första gången obligatorisk bestämmelse om lastlinje i viss fart, varmed förstås reglerna för ett fartygs djup- eller nedlastning i förhållande till ett å fartygssidan anbragt märke, s. k. lastmärke. Förslaget innebär, att fartyg, som nyttjas till handelssjöfart eller till befordran av passagerare i den omfattning, att det skall vara försett med passagerarefartygscertifikat enligt 20 § i förevarande lagförslag, skall i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel till ledning för tillsynen å dess nedlastning vara försett med lastmärke, utvisande fartygets minsta tillåtna fribord.

Redan av hänsyn till de internationella förhållandena torde lastlinjetvång vara nödvändigt att införa i ovannämnda fart. Såsom departementschefen anført hava sålunda Storbrittanien och Irland, Frankrike och Spanien tillkännagivit sin fordran på att lastmärke, bestämt efter internationellt gällande regler, skall finnas även på främmande fartyg, som lasta och lossa i deras hamnar. Detta ingår också såsom ett led i det lagstiftningsarbete, som pågår i Ryssland och Finland. De italienska och nederländska lagstifningarne hava speciellt gjort befintheten av lastmärke å utländska fartyg till betingelse för att godkänna dem såsom säkra. Tyskland, som ännu icke lika litet som våra grannländer Danmark och Norge uppställt något liknande villkor, har dock liksom dessa infört lastlinje för sina fartyg i vidsträcktare fart. Frågan om lastlinje kräver därför ett skyndsamt avgörande i de länder, där bestämmelser härom icke kommit till stånd. I avseende å införandet av lastlinjetvång i den vidsträcktare sjöfarten uttalar utskottet därför sin anslutning till Kungl. Maj:ts förslag.

I avseende å det närmare genomförandet av denna fråga har herr Indebetou i sin motion anført följande:

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

I denna paragraf föreslås nu införande i sjölagen av obligatoriskt lastmärke för fartyg i nordsjö- och vidsträcktare fart. Häremot vore ju ej så mycket att invända, om lagtexten samtidigt medgäve möjligheten till införande av särskilt lastmärke vid trälaster, såsom fallet är med motsvarande lag i Norge, eller om lagen rent av stadgade undan-

tag från denna bestämmelse för fartyg lastade med trä eller andra liknande lätta varuslag, såsom trämassa, kork m. m. — I den norska lagen av 18 september 1909 har, med klart förutseende av att en trälastlinje inom närmaste tiden med all sannolikhet kommer att införas hos de flesta nationer, intagits ett särskilt stycke under par. 55 mom. 2, vars ordalydelse ej endast ger utrymme för införande av trälastlinje, utan även särskilt omnämner densamma. Då därjämte provisoriskt förslag till detaljbestämmelser för sådan trälastlinje redan den 12 juni 1912 upprättats av delegerade för de tre skandinaviska länderna, så synes ännu större skäl böra förefinnas för att giva det svenska lagförslaget sådan avfattning, att bestämmelser om trälastlinje tydligen inrymdes däri. Sådan innebörd torde man ej ens med den välvilligaste tolkning kunna giva det framlagda förslaget.

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

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

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

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

I samma fråga har departementschefen yttrat följande:

»Såsom obligatoriskt gällande lastlinje torde de i förordningen den 21



maj 1910 angivna kunna så gott som oförändrade antagas med de modifikationer, vilka må anses lämpliga särskilt med hänsyn till fartyg förande däckslast av trä, för vilka fartyg speciella villkor synas böra gälla under här antagen förutsättning av att tillfredsställande regler med föreslagen kontroll samtidigt komma till stånd beträffande däckslastens beskaffenhet, höjd och stuvning m. m.»

Med instämmande uti vad sålunda anförts får utskottet uttala sig för önskvärdheten av att Kungl. Maj:t vid utfärdandet av lastlinjebestämmelserna måtte taga tillbörlig hänsyn till att olika regler torde kunna stadgas för olika förhållanden på grund av, bland annat, fartygets fart, den årstid, då resan skall företagas, eller lastens beskaffenhet.

Beträffande lastlinje i Östersjö- och inskränkta fart har inom utskottet yrkats, att bestämmelser härom omedelbart borde utarbetas. Utskottet tillåter sig i anledning härav att hänvisa till följande uttalande i den kungl. propositionen:

»Av internationella hänsyn kan det även komma att påkallas att, eventuellt i samband med allmän internationell överenskommelse, införa lastlinjetvång beträffande last- och passagerarfartyg i inskränkta fart än vad nyss är sagt. Så torde det vara blott en tidsfråga, när lastmärke påfordras i andra länders Östersjöhamnar jämväl å främmande fartyg. Med anledning härav och då i avseende å lastlinjens betydelse för säkerheten i stort sett samma skäl tala för införandet av obligatoriskt lastmärke i Östersjöfart som i Nordsjöfart, är det önskvärt att utredning i syfte att träffa för våra fartyg lämpliga och betryggande lastlinjeregler beträffande förstnämnda fart skyndsamt verkställas.»

Med hänsyn till det läge, vari frågan sålunda befinner sig, anser utskottet någon vidare åtgärd från riksdagens sida för närvarande icke böra ifrågakomma.

#### 14 §.

Vid denna paragraf har herr Indebetou i sin motion gjort följande yrkande:

»Kungl. Maj:t föreslår i denna paragraf, att alla fartyg över 100 brutto tons skola vara underkastade besiktning, därvid följande vad inom sjöfartssäkerhetskommittén av några reservanter förordats. Kommitténs majoritet har däremot ansett lämpligare att nu stanna vid en gräns av 150 bruttoton för besiktningstvång av andra fartyg än passagerarfartyg och kondemnerade fartyg. Med hänsyn dels till svårig-

heten för besiktningsmyndigheterna att inom föreskriven tid medhinna ett ordentligt utförande av alla sjövärdighetsbesiktningar, vilka i den kungl. propositionen beräknas till ej mindre än cirka 1,150 på ett år eller, om klassade fartyg undantagas till cirka 900 pr år, och dels med tanke på huru betungande de föreslagna lagbestämmelserna helt säkert i de flesta fall bleve för de mindre fartygens ägare, som ju i allmänhet utgöres av folk i små omständigheter, vill jag här upptaga kommitténs förslag och frikalla alla fartyg — utom passagerarefartyg och kondemnerade fartyg — under 150 bruttotons från dem enligt lagförslaget åliggande besiktningstvång.

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

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

Av de 21 bogserångarna torde de flesta redan hava gjort passage-  
rarebesiktning eller komma att undergå sådan.»

I anslutning till vad departementschefen anfört därom, att gränsen, 150 ton, skulle fritaga för många av de mindre fartygen, vilka, såsom vanligen oklassade, oftast äro mest osäkra, har utskottet ej ansett sig böra biträda motionärens uppfattning.

## 16 och 17 §§.

Av herr Indebetou gjordt yrkande om besiktningsgränsens höjande i 16 § till 150 ton har utskottet av den under 14 § angivna anledning icke ansett sig böra tillstyrka.

Vid granskning av dessa paragrafer har inom utskottet väckts frågan, huruvida en redare av stadgandets avfattning skulle vara förhindrad att, om han av någon anledning sådant önskade, erhålla besiktning jämväl med kortare mellantid än i dessa paragrafer anges.

Då utskottet emellertid utgått ifrån, att paragraferna icke rimligen kunde givas en dylik tolkning, utan att en redare borde jämväl före den stadgade tidens utgång kunna påkalla besiktning, har utskottet icke ansett erforderligt att i nu ifrågavarande avseende föreslå något förtydligande av paragrafens stadgande.

## 18 §.

Enligt denna paragraf må fartygsinspektionens chefsmyndighet förordna om sjövärdighetsbesiktning å svenskt fartyg, som ej eljest på grund av lagens bestämmelser är underkastat sådan besiktning. Givet är att dylik besiktning icke alltid behöver företagas i alla de avseenden, som förutsatts i de föregående paragraferna, utan lär förordnande om sådan besiktning kunna med avseende å förhållandena i det speciella fallet meddelas i allenast viss utsträckning eller för utrönande av vissa särskilda omständigheter. Då utskottet ansett det uppenbart att sådan inskränkning i förordnandet om besiktning må kunna göras av chefsmyndigheten utan särskilt stadgande därom, har någon omformulering av paragrafen ej ansetts erforderlig.

## 20 §.

Skyldigheten att hava passagerarfartygscertifikat har genom stadgandena i denna paragraf blivit synnerligen vidsträckt. Ehuru utskottet från principiell synpunkt ej har något att invända mot en så omfattande kontroll, har det likväl inom utskottet påpekats, att i vissa fall bestämmelsen skulle bliva alltför betungande. Sålunda har framhållits, att på Sverges västkust befolkningen brukar förena sig vid färd till kyrkan eller för annat dylikt ändamål om en större motorbåt, varvid flera än tolv personer ofta bruka medfölja, i stället för att fördela sig med mindre antal i flera mindre båtar. Av hänsyn till dylika och andra liknande fall har utskottet föreslagit ett tillägg till denna paragraf av innehåll, att på Konungen må ankomma att utfärda bestämmelser, varigenom fartyg under 50 registertons, som endast tillfälligtvis medför passagerare å kortare resa inom svenskt farvatten, befrias från skyldighet att vara försett med dylikt certifikat.

Med den utsträckning av begreppet fartyg, som förekommit i vissa sjörättsprejudikat, har utskottet ansett, att bestämmelserna i denna paragraf jämväl omfattade färjor, framdrivna medelst lina eller eljest på annat sätt än genom rodd. Då emellertid de färjor, som finnas

omförmälda i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande å landet den 23 oktober 1891, åtminstone i viss mån äro underkastade tillsyn, samt praktiska olägenheter torde uppkomma genom att anlita fartygsinspektörerna för besiktning av dylika färjor i olika delar av det inre landet, vill utskottet föreslå, att genom ett tillägg till paragrafen dylika färjor undantagas från paragrafens tillämpning.

Inom utskottet har även uttalats farhågor för, att bestämmelsen i paragrafens sista stycke därom, att i passagerarantalet ej inräknas, såvitt angår kortare fart inom svenska hamnar, stuvare eller stuveriarbetare eller andra arbetare och deras förmän, vilka för arbete ombord medfölja fartyg, skulle kunna vålla ett upprepande av vad som tidigare hänt under dylika ofta ganska långa resor, därvid för de ombordvarande ej varit tillräckligen sörjt i avseende å utrymme och plats ombord. Såsom vederbörande departementschef emellertid framhållit avser detta stadgande allenast fart »mellan nära liggande lastningsplatser, men däremot icke längre resor». Med hänsyn härtill har utskottet snarare funnit det fördelaktigt än till men för arbetarna att de under dylik fart emellan »nära liggande lastningsplatser» få kvarstanna ombord å vederbörande lastångare.

### 23 §.

I sin motion har herr Lindley yrkat att orden i denna paragraf efter »företaga undersökning» måtte utgå och att i dess ställe måtte tillfogas: »fartygsinspektör äger desslikes rätt att, om så anses nödigt, påfordra fartygs torrsättning eller kölhalning för utrönande av bottenens beskaffenhet».

Enär utskottet saknar anledning frångå Kungl. Maj:ts förslag i ämnet, anser sig utskottet böra avstyrka motionen.

### 24, 25 och 26 §§.

I avseende å dessa paragrafer har herr Indebetou yrkat följande:

»Lagförslagets bestämmelser om förbud mot nyttjande äro samtliga avfattade under den förutsättningen att *underordnad* tillsyningsmyndighet skulle äga rätt förbjuda *fartygets* nyttjande, då resa ej skulle kunna företagas utan uppenbar livsfara för de ombordvarande. Emot att en sådan makt lägges i en lokal fartygsinspektörs hand har från flera håll

gjorts så starka invändningar, att man endast kan förvåna sig över att de lämnats obeaktade och att lagförslaget såsom nu skett kommit att tillerkänna dessa underordnade tillsyningsmyndigheter en makt, som ofantligt lätt kan missbrukas. Den största faran för missbruk ligger givetvis däri, att den i de flesta fall mycket olika personliga uppfattningen hos dessa tillsyningsmän skall vara avgörande för, när sådan fara för resans påbörjande eller fullgörande verkligen föreligger, att den bör förhindras. Vida säkrare garantier för en likformig uppfattning och lika beslut erhöles om avgörandet av ett så viktigt ärende som fartygs kvarhållande uteslutande lades hos fartygsinspektionens chefsmyndighet. Däremot synes det vara mindre att invända mot om fartygs inspektör erhöi rätt att förbjuda användande av fartygs inrättningar eller redskap för arbetets utförande ombord. Kronans ersättningsskyldighet för obehörigt kvarhållande av fartyg bör dock bibehållas i lagen.

Vunne denna min framställning vederbörligt beaktande komme den att medföra en del ändringar av §§ 24, 25 och 26.»

I vad herr Indebetou sålunda anfört anser sig utskottet icke kunna instämma, enär det synes utskottet uppenbart, att en åtgärd av ifrågasvarande slag mången gång måste ske hastigt för att icke berövas hela sin verkan. Ofta kan fartyget tilläventyrs hava hunnit avgå, om den högre myndighetens beslut skulle inhämtas.

Däremot anser utskottet det nödigt, att i femte stycket tillägges ordet »omedelbart» mellan orden »skall» och »utan» för att därmed framhäva, att däri omförmälda besked skall utan dröjsmål tillställas redaren eller befälhavaren.

### 32 §.

Enligt denna paragraf likställas i straffansvar med redare den, som å redares vägnar haft befattning med fartyget. Av skäl, som närmare angivits i utskottets utlåtande nr 1 under 292 § sjölagen, har utskottet ansett, att uttrycket »å redares vägnar» bör ersättas med »i redares ställe».

På grund av det anförda hemställer utskottet:

att riksdagen under förklarande, att Kungl. Maj:ts förslag icke kunnat oförändrat antagas, ville, med avslag å herr Lindleys motion nr 86 och å herr Indebetous motion nr 225, för sin del antaga följande

**Förslag**  
till  
**lag om tillsyn å fartyg.**

---

*Kungl. Maj:ts förslag.*

*Utskottets förslag.*

FÖRSTA KAPITLET.

**Allmänna bestämmelser.**

1 §.

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

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

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

2 §.

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

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

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

## 3 §.

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

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

## 4 §.

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

## 5 §.

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

## 6 §.

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

## 7 §.

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

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

## 8 §.

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

## 9 §.

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

## 10 §.

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

## 11 §.

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

befälhavaren;

besättningen;

personer, som i 108 § sjölagen avses;

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

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

## 12 §.

Närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen.



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

## ANDRA KAPITLET.

## Om sjövärdighetsbesiktning.

## 13 §.

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

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

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

## 14 §.

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

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

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

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

## 15 §.

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

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

## 16 §.

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

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

b) för annat fartyg än passagerarfartyg, om det är maskindrivet eller segelfartyg av järn, fyra år och eljest sex år, skolande dessutom segelfartyg i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel beträffande botten utvändigt, ävensom maskindrivet fartyg i avseende å botten utvändigt, propelleraxel, bottenkranar och dylikt undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning vid utgången av halva den stadgade mellantiden.

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

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

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

## 17 §.

Om fartyg, varom i 16 § sägs, till huvudsaklig del ombygges eller lidit skada av väsentligare omfattning, må fartygsinspektionens chefsmyndighet förordna att, utan hinder av att den mellantid, som enligt sagda § skulle gälla, icke förflutit, förnyad sjövärdighetsbesiktning skall ske i den utsträckning, som provas nödig; ägande chefsmyndigheten i mån av omständigheterna förordna, att från den tidpunkt besiktningen äger rum tiden för därefter följande besiktning skall räknas.

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

## 18 §.

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

## 19 §.

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

## TREDJE KAPITLET.

## Om passagerarfartygsbesiktning.

## 20 §.

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

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

Ej heller inräknas i passagerarantalet, så vitt angår kortare fart mellan svenska hamnar, stuvare eller stuveriarbetare eller andra arbetare och deras förmän, vilka för arbete ombord medfölja fartyg, eller sjömän eller i 108 § sjölagen avsedda personer, vilka efter erhållen eller avslutad anställning sändas till eller från annat samma redare tillhörigt fartyg. Vad med kortare fart skall förstås, så ock huruvida i fart mellan utländska hamnar personer, som nu sagts, må undantagas vid beräkningen, därom förordnar Konungen.

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

*På Konungen må dock ankomma att utfärda bestämmelser, varigenom fartyg under 50 registerton, som endast tillfälligtvis medför passagererare å kortare resa inom svenskt farvatten, befrias från skyldighet att vara försedd med dylikt certifikat.*

*Stadgandena i denna paragraf skola ej äga tillämpning på färja, varom jörmäles i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891.*

## 21 §.

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

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

## 22 §.

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

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

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

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

Har passagerarfartyg lidit skada av väsentligare omfattning eller ock vid inspektion eller sjövärdighetsbesiktning befunnits vara så bristfälligt, eller eljest av sådan beskaffenhet, att det ej utan fara kan vidare nyttjas till befordran av passagerare i den utsträckning certifikatet medger, äger chefsmyndigheten förklara certifikatet icke längre vara gällande.

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

## FJÄRDE KAPITLET.

## Om inspektion.

## 23 §.

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

## FEMTE KAPITLET.

## Om förbud mot nyttjande.

## 24 §.

Finnes fartyg hava sådana brister till skrov, maskin eller utrustning eller vara så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat

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

eller så olämpligt barlastat, att resa därmed icke kan företagas utan uppenbar livsfara för dem, som äro ombord, äger vederbörande tillsynsmyndighet i erforderlig utsträckning förbjuda fartygets nyttjande, intill dess missförhållandet blivit undanröjt.

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

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

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

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

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

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

## 25 §.

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

Talan om sådan ersättning skall anhängiggöras genom stämning till Stockholms rådstuvurätt inom två år från den dag, då förbudet meddelades, eller vare talan mot kronan förfallen.

Vad kronan nödgats utgiva, söke kronan åter av den felande i mån av befogenhet.

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

## SJÄTTE KAPITLET.

Om besvär samt om överbesiktning m. m.

## 26 §.

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

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

## 27 §.

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

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

## SJUNDE KAPITLET.

Ansvarsbestämmelser.

## 28 §.

Hindrar redare eller befälhavare sjövärdighetsbesiktning eller inspektion eller underlåter han något av vad enligt 13 § andra stycket

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

honom åligger, eller vägrar befälhavare i fall som i 24 § sista stycket sägs att till konsul utlämna där omförmäld handling, straffes med böter från och med tio till och med ettusen kronor, där ej gärningen efter allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff.

## 29 §.

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

## 30 §.

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

## 31 §.

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

## 32 §.

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

## 32 §.

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



*Kungl. Maj:ts förslag.*

*Utskottets förslag.*

33 §.

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

34 §.

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

35 §.

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

36 §.

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1915.

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

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

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

*Bihang till senare riksdagens protokoll 1914. 11 saml. 2 avd. 2 häft. (Nr 2.) 4*

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

Stockholm den 31 juli 1914.

På utskottets vägnar:

F. HOLMQUIST.

#### Reservationer.

*Vid 14 och 16 §§.*

Av herrar *Indebetou* och *Olausson*, vilka anfört:

»Utskottet borde enligt vårt förmenande beträffande 14 § hava yttrat:

Under hänvisning till vad som anförts i herr *Indebetous* motion nr 225 får utskottet tillstyrka, att fartyg under 150 tons bruttodräktighet fritagas från vad som i denna § stadgas och att siffran 100 i näst sista stycket ändras till 150.

Som en konsekvens av föregående uttalande bör siffran 100 i första stycket av 16 § ändras till 150.»

*Vid 23 §.*

Av herr *Lindley* som yttrat:

»Kungl. Maj:ts avfattning av 23 §, angående inspektion å fartyg, synes undertecknad vara synnerligen knapphändig. Stadgat är endast att fartyg äro underkastade inspektion för utrönande, »huruvida fartyget är i behörigt skick». De flesta som läsa denna bestämmelse skola helt säkert få den uppfattningen att detta stadgande endast gäller fartygets materiella tillstånd och man måste gå till sjölagen § 5 a, för att finna

vad det är som skall underkastas dylik inspektion. Sjöfartskommittén hade dock i sitt förslag gått betydligt längre i fråga om anvisning för inspektionens omfattning. Kommittén föreslog sålunda beträffande inspektionens omfattning följande:

Sådan inspektion avser att utröna: »om fartyg med vad därtill hörer är, med avseende på den fart, vari det nyttjas, i sjövärdigt skick samt behörigen utrustat och lastat eller barlastat, så ock om fartygs inrättningar och redskap för arbetes utförande ombord äro i behörigt skick;

om lämnade föreskrifter rörande passagerares förande iakttagas; samt om i övrigt givna bestämmelser till säkerhet för fartyg, liv och gods ävensom beträffande hälsovård och bostadsförhållanden ombord behörigen fullgöras».

Skälen för dessa anvisningars borttagande beträffande inspektionens omfattning har icke av undertecknad kunnat upptäckas, men torde antagligen vara beroende på att Kungl. Maj:t anser ovan citerade uttryck »behörigt skick» täcka alla dessa närmare föreskrifter om inspektionens omfattning samt därför ansett det onödigt att närmare stadga vad det är som skall inspekteras. Men om Kungl. Maj:t haft denna uppfattning, så förefaller det mindre konsekvent att i lagen stadga inskränkningar i inspektionens omfattning, utan i dess ställe även överlämna den frågan åt tillsynsmyndigheten att därom utfärda närmare föreskrifter. I dess ställe har Kungl. Maj:t föreslagit — vilket även av utskottet godkänts — följande preventiva inskränkning i inspektionens omfattning: »dock att för inspektionens verkställande icke må krävas vidtagande av sådana åtgärder varom i 13 § omförmäles. Går man så till 13 § för att se vilka dessa åtgärder äro varom undantag göres, så varsebliver man att det handlar om skyldighet för redaren eller befälhavaren att då det visar sig »oundgängligt, låta verkställa uthuggning och borring, öppna fartygets klädsel och garnering, våghålsplankor och ribbor i garneringshål samt manhålsluckor, pröva drivning med rabb och järn samt i övrigt göra fartyget och dess rum tillgängliga för besiktningen».

Även om man anser att uthuggning och borring m. m. icke i allmänhet behöver förekomma vid inspektionsförfarendet så kan inskränkningen beträffande de andra av mig kursiverade orden innebära en verklig fara för inspektionen. En tillfredsställande och betryggande inspektion kan näppeligen komma till stånd utan att inspektören har rättighet att lossa på ex. ångpannors klädsel, öppnandet av fartygets garnering eller manhålsluckor samt icke minst — rätt att fordra redarens eller

befälhavarens medverkan till att fartyget och dess rum göres tillgängliga för besiktningen.

Förutom befogade farhågor för att befälhavaren, på grund av denna föreslagna inskränkning, skulle kunna vägra tillträde till proviant och fartygsrum, till tankar eller dylikt, så kan man tänka sig fall där redare eller befälhavare äro mindre tilltalade av denna inspektion och därför avsiktligt kunna åstadkomma en mängd svårigheter genom att belamra luckor, rum eller bristfälliga delar med diverse föremål eller bråte, vilket en inspektör icke utan hjälp kan förflytta.

Utskottet har i fråga om dessa av mig påtalade farhågor ansett, att inspektör i sådant fall hade att vända sig till chefsmyndigheten med anhållan om att den måtte utfärda order om att sådant fartyg skulle underkastas fullständig sjövärdighetsbesiktning eller att inspektören själv anskaffar den hjälp eller arbetskraft som kan vara behöfelig vid inspektionens förrättande. Beträffande den första utvägen torde här bemärkas att fartyg icke kunna jämföras med fabriksanläggningar i land där några dagars dröjsmål i avvaktan på chefsmyndighetens utlåtande icke betyder så ofantligt mycket, i jämförelse med fartyg som under denna tid kunna vara utom räckhåll för att kanske icke återkomma på månader eller år. I fråga om möjlighet att skaffa sig extra hjälp eller arbetskraft så kan även detta på många platser vara ytterst svårt.

Undertecknad vill därför med stöd av vad ovan anförts hemställa att riksdagen måtte besluta att i 23 § stryka orden: »dock att för inspektionens verkställande icke må krävas vidtagande av sådana åtgärder varom i 13 § förmäles».

Vid 32 §.

Av herrar *Holmquist, Cedercrantz, Söderbergh, Trana, Fahlén, Sommelius, Fagerlin* och *Tisell*, vilka anse, att utskottet saknat anledning att frångå Kungl. Maj:ts förslag.

Vid övergångsstadgandet.

Av herr *Indebetou*, som beträffande tiden för lagens ikraftträdande ansett, att utskottet bort göra följande uttalande:

»Med hänsyn till att denna lag kommer att omfatta även ett synnerligen stort antal äldre fartyg, vilkas byggnad eller inredning i många hänseenden avsevärt avvika från de detaljbestämmelser, som av Kungl. Maj:t komma att utfärdas och vilka helt naturligt för övrigt måste givas

en generell avfattning huvudsakligen tillämplig på våra nyare fartyg, anser sig utskottet böra uttala sin förvissning om att Kungl. Maj:t vid tillämpningen av dessa nya förordningar medgiver dessa äldre fartyg såväl tillräckligt lång övergångstid för ändringars vidtagande som även undantag från vissa bestämmelser, där så kan ske utan att fartygets säkerhet i någon mån äventyras.»

---