

Nr 170.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen med förslag till lag om ändrad lydelse av sista stycket i övergångsbestämmelserna till lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg; given Stockholms slott den 25 april 1916.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet hållna protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om ändrad lydelse av sista stycket i övergångsbestämmelserna till lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg.

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

GUSTAF.

Axel Vennersten.

Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av sista stycket i övergångsbestämmelserna till lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg.

Härigenom förordnas, att sista stycket i övergångsbestämmelserna till lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg skall erhålla följande ändrade lydelse:

Under tiden till den 1 januari 1919 skall den omständigheten, att fartyg icke undergått sjövärdighetsbesiktning, ej utgöra hinder att fartyget förses med passagerarfartygscertifikat.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 17 april 1916.*

Närvarande:

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

Departementschefen, statsrådet Vennersten anförde efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet:

»I lagen om tillsyn å fartyg den 16 oktober 1914, vilken trädde i kraft den 1 januari 1915, stadgas, att tillsyn å fartyg för utrönande, huruvida bestämmelserna i 5 a § sjölagen och de med stöd därav utfärdade föreskrifter¹ äro iakttagna, skall utövas genom sjövärdighetsbesiktning, passagerarfartygsbesiktning och inspektion. Dessa förrättningar verkställas av fartygsinspektörerna inom olika distrikt under överinseende av kommerskollegium i dess egenskap av fartygsinspektionens chefsmyndighet. *Gällande lag. 1 och 3 §§.*

Sjövärdighetsbesiktning, varmed förstås undersökning, som anställes för utrönande, huruvida fartyg må anses sjövärdigt med hänsyn till dess *13 §.*

¹ Den 23 december 1915 utfärdades en förordning med mycket detaljerade föreskrifter angående fartygs byggnad och utrustning.

- användning och den fart, vari det nyttjas eller är avsett att nyttjas, skall å fartyg, som vid lagens ikraftträdande nyttjas till sjöfart och är antingen passagerarfartyg eller ock annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av 100 registerton eller däröver, verkställas första gången å tid, som bestämmes av fartygsinspektionens chefsmyndighet. Å fartyg med nyss angiven bruttodräktighet, vilket efter lagens ikraftträdande nybygges för svensk mans räkning, skall sjövärdighetsbesiktning verkställas, innan det må nyttjas till sjöfart. Efter den första sjövärdighetsbesiktningen skola förnyade sjövärdighetsbesiktningar verkställas med vissa mellantider, och därjämte må fartygsinspektionens chefsmyndighet, om särskilda omständigheter anses föreligga, bestämma, att förnyad sjövärdighetsbesiktning i avseenden, som prövas nödiga, skall verkställas inom än kortare tid.
- 14 §. Finnes särskild anledning föreligga, må fartygsinspektionens chefsmyndighet för visst fall förordna om sjövärdighetsbesiktning å svenskt fartyg, som icke eljest på grund av bestämmelserna uti ifrågavarande lag är underkastad sådan besiktning.
- 16 §. För undersökning, huruvida fartyg uppfyller de särskilda betingelser, som av Konungen må hava stadgats för fartygs förseende med passagerarfartygscertifikat, skall det undergå passagerarfartygsbesiktning. Fartyg må ej förses med passagerarfartygscertifikat, med mindre det, ändå att det icke enligt lagens bestämmelser 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 fråga om passagerarfartyg givna regler verkställas. Under tiden till den 1 januari 1917 skall emellertid den omständigheten, att fartyg icke undergått sjövärdighetsbesiktning, ej utgöra hinder att fartyget förses med passagerarfartygscertifikat. Certifikatet utfärdas av kommerskollegium; dock att kollegium i fråga om fartyg, som ej går i fart på utländsk hamn, må uppdraga åt fartygsinspektör att utfärda certifikatet. För fartyg i viss inskränktare fart är certifikatets giltighetstid i regel två år, eljest i regel ett år.
- 18 §. Vad slutligen angår inspektion, så är fartyg, varå någon är mot betalning anställd eller färdas såsom passagerare, underkastat inspektion för utrönande, huruvida fartyget är i behörigt skick. Inspektion må företagas, närhelst tillsynsmyndighet så finner påkallat eller lämpligt. För inspektionens verkställande må icke krävas vidtagande av så ingående åtgärder som vid sjövärdighetsbesiktning.
- 21 §.
- 22 §.
- 23 §.

Redarna.

I slutet av år 1915 inlämnades till Kungl. Maj:t en skrivelse från följande redare och redarsammanslutningar i Stockholm, nämligen: Stock-

holns rederiförening, Stockholms rederiaktiebolag Svea, Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag, skärgårds- och målarflottornas rederiförening, ångfartygsaktiebolaget Göta kanal, ångfartygsaktiebolaget Drottningholm—Fittja, ångfartygsaktiebolaget Gamla Svartsjölandet, Vaxholms nya ångfartygsaktiebolag och ångfartygsaktiebolaget Hjälmaren. I skrivelsen anfördes följande:

»Jämlikt föreskrifterna i lagen om tillsyn å fartyg den 16 oktober 1914 tillkommer det fartygsinspektionens chefsmyndighet att bestämma, när fartyg första gången skall undergå sjövärdighetsbesiktning, och jämlikt bestämmelse i samma lag skall den omständigheten, att fartyg under tiden till den 1 januari 1917 icke undergått sjövärdighetsbesiktning, ej utgöra hinder att fartyget förses med passagerarfartygscertifikat. Härav torde framgå, att fartyg efter den 1 januari 1917 ej skulle kunna förses med passagerarfartygscertifikat utan att hava undergått sjövärdighetsbesiktning. Utan tvivel komma vid företagen sjövärdighetsbesiktning rederierna att åläggas utförande av ganska vittomfattande reparationer och förbyggnader. Under sådana förhållanden har frågan, huruvida våra i Stockholm, resp. Sverige, befintliga skeppsvarv under år 1916 på grund av kristidens verkningar äga förmåga att mottaga och utföra dessa arbeten före den 1 januari 1917, osökt trängt sig på oss, och hava våra undersökningar härutinnan givit ett negativt svar icke allenast beträffande utförandet utan även beträffande anskaffandet av materialier.

Dessutom tillåta vi oss framhålla den omständigheten, att i de fall, där materialier kunna anskaffas, såväl dessa som arbetets utförande komma att ställa sig enormt mycket dyrare än under vanliga förhållanden.

På grund härav och då vid tiden för lagens utgivande det ej torde hava legat i mänsklig förmåga att förutsäga, att våra varv på grund av åtagna nybyggnader m. m. möjligen ej skulle äga förmåga att inom en för trafiken ej hindrande tidrymd åtaga sig ytterligare arbeten i och för sjövärdighetsbesiktningars verkställande och av dessa beroende reparationers och förbyggnaders utförande, samt med hänsyn tagen till svårigheterna att under rådande förhållanden anskaffa nödiga materialier och dessas enorma priser, få vi anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes taga under omprövning, huruvida icke fartygsinspektionens chefsmyndighet borde beredas möjlighet att minst intill utgången av år 1918, vid förekommande fall och utan att sjösäkerheten därav äventyras, utfärda passagerarfartygscertifikat för fartyg jämväl vid sådant fall, att fartyget ej undergått sjövärdighetsbesiktning».

I särskilda till Kungl. Maj:t inlämnade skrivelser gjordes samma framställning av rederiaktiebolaget Norden och aktiebolaget P. Jansson & C:o

i Norrköping, ångfartygsaktiebolaget Bohuslänska kusten, Marstrands nya ångfartygsaktiebolag och ångfartygsaktiebolaget Gotland. Sistnämnda bolag framhöll därvid ytterligare följande:

Så länge nuvarande dyrtid räckte och priserna å stenkol och allehanda skeppsförnödenheter hölle sig dryga, hyrorna för sjöfolket vore väsentligt högre än normalt och sjöfarten tyngdes av eljest onödiga assuranser, vore det för bolaget, vars materiel icke medgäve det att sträcka sin trafik utöver den begränsade regelbundna kustfart, som bolaget under vanliga förhållanden uppehölle, omöjligt att kunna hålla rörelsens netto-behållning uppe vid normala siffror än mindre att kunna profitera av det exceptionella läget i den allmänna fraktmarknaden. Bestående avtal och de rent lokala förhållanden, under vilka bolaget arbetade, hindrade bolaget från att öka sina inkomster i samma mån som utgifterna stege. Den enda påtagliga känning bolaget hade av den allmänna fraktnivåns förhöjning vore den mer än fördubblade kostnaden för anskaffande av stenkol. För år 1914 kunde bolaget icke lämna aktieägarna någon utdelning. Att under sådan tid betunga bolaget med måhända stora utgifter för åtgärder, som icke grundades på en plötsligen uppkommen förändring till det sämre i trafikmaterielen utan allenast på en hos statsmakterna uppkommen förändring i uppfattningen av anspråken på samma materiel, syntes bolaget vara väl hårt. Bolaget föreställde sig, att det i riket funnes flera små rederier för passagerarbåtar, som befunne sig i samma läge som bolaget.

Samtliga dessa skrivelser remitterades till kommerskollegium för avgivande av utlåtande, och kollegium infortrade yttranden i ärendet av fartygsinspektörerna i riket. Av de yttranden, som från dem inkommit till kollegium, framgår följande:

*Fartygs-
inspek-
törerna.*

a) *Inspektörerna i Sundsvalls distrikt* tillstyrkte bifall till redarnas framställning, under framhållande, dels att arbetskrafterna inom distriktet icke vore tillräckliga för att företaga det stora antal sjövärdighetsbesiktningar, som skulle före den 1 januari 1917 verkställas, därest ej den föreslagna utsträckningen av övergångstiden medgäves, och dels att, då fartygsinspektionens chefsmyndighet ägde bestämma, när fartyg första gången skulle undergå sjövärdighetsbesiktning, torde därav framgå, att om ett passagerarfartyg misstänktes vara mindre sjösäkert, kunde chefsmyndigheten förordna om sjövärdighetsbesiktning.

b) Av *inspektörerna i Stockholms distrikt* instämde förste inspektören i redarnas framställning. Jämväl han framhöll otillräckligheten av arbetskrafterna inom distriktet — antalet fartyg inom distriktet, som skulle

undergå sjövärdighetsbesiktning, vore omkring 400, men under 1915 hade medhunnits allenast 65 besiktningar — samt erinrade vidare, att det för fartygsinspektionens ställning gentemot redarna vore lämpligt, att dessa bibragtes den uppfattningen, att inspektionen själv sökte undvika att belasta dem med större utgifter än nödvändigt vore. På så sätt skulle, enligt förste inspektörens åsikt, inspektionen lättare med kraft kunna ingripa i de fall, då det visade sig nödvändigt att pålägga en redare kanske nog så kända utgifter för hans fartygs iståndsättande. — Av andre inspektörerna i distriktet vitsordade tre det berättigade i redarnas farhågor att icke till den 1 januari 1917 hinna få alla av sjövärdighetsbesiktning föranledda arbeten utförda. Emellertid hemställde de, att den ifrågasatta utsträckningen icke måtte bliva gällande för alla fartyg, när erfarenheten från år 1915 visat, att å en del sjövärdighetsbesiktigade fartyg ganska vittomfattande arbeten varit nödvändiga till följd av bristande tillsyn och dåligt underhåll. En av sistnämnda inspektörer framhöll särskilt följande: Då genom lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg och förordningen den 31 december samma år med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg artikel III i 1864 års passagerarfartygsförordning upphört att gälla, följde härav, att fartygs ångpannor icke vore underkastade förnyad undersökning och kontroll förrän vid sjövärdighetsbesiktning. En panna, som t. ex. i början av år 1910 undergått besiktning och provning, vore sålunda enligt nu gällande lagbestämmelser ej underkastad obligatorisk undersökning förrän efter utgången av år 1916, således efter omkring 7 år; skulle rederiernas anhållan bifallas, först efter 9 år. En panna, som vid besiktningen 1910 hade en ålder av 30 år, kunde alltså under 9 år undandragas förnyad undersökning, något som ej borde tillåtas, så mycket mindre som nu utfärdade lagbestämmelser fastställt längsta mellantiden till 2 år för panna å passagerarfartyg och 4 år för panna å annat fartyg. Då enligt 23 § i lagen om tillsyn å fartyg sådana åtgärder som att öppna pannor samt uttaga roster och eldbryggor ej kunde krävas med mindre fartyget vore föremål för sjövärdighetsbesiktning, torde svårigheter föreligga att genom enbart inspektion utöva kontroll över fartygs ångpannor. — Slutligen föreslog en t. f. andre inspektör i distriktet, att när det hänt, att fartyg ej uppfyllt i lag föreskrivna fordringar i avseende å sjövärdigheten, borde vid förnyad passagerarfartygsbesiktning verkställas grundlig inspektion och rapporter däröver insändas till chefsmyndigheten, som med ledning av densamma hade att bestämma, om fartyget skulle åläggas sjövärdighetsbesiktning inom viss tid eller godkännas intill utgången av år 1918 eller ock t. o. m. omedelbart förbjudas att nyttjas till sjöfart.

c) *Inspektörerna i Oskarshamns och Malmö distrikt* tillstyrkte bifall till framställningen. Några av dem erinrade, att fartygsinspektionens chefsmyndighet enligt 18 § i lagen om tillsyn å fartyg ägde rätt att förordna om sjövärdighetsbesiktning, därest särskild anledning funnes föreligga. En andre inspektör i Malmö distrikt ansåg emellertid, att framställningen borde allenast i så måtto bifallas, att om det vid passagerarfartygsbesiktning utröntes, att fartygets beskaffenhet vore sådan, att dess sjösäkerhet icke äventyrades, borde icke något hinder möta att på därom för varje särskilt fartyg gjord ansökning utfärda passagerarfartygscertifikat utan föregången sjövärdighetsbesiktning.

d) *Inspektörerna i Göteborgs distrikt* yttrade: Det syntes, som om det begärda uppskovet skulle kunna medgivas för alla passagerarfartyg, som innehade klass i någon av de i § 31 mom. 3 tillsynsförordningen uppräknade klassificeringsanstalter, samt oklassade passagerarfartyg av mindre än 12 års ålder, men att oklassade passagerarfartyg av högre ålder än 12 år borde undergå sjövärdighetsbesiktning enl. § 40 tillsynsförordningen före utgången av giltighetstiden för de år 1915 utfärdade passagerarfartygscertifikaten i fråga om skrovets undervattensdelar samt bordläggningen i och närmast ovanför lastvattenlinjen, roder, styrapparater och styrledning, propelleraxel, sjöförbindelser samt ångpannor och ångrör. Samtliga oklassade passagerarfartyg av mer än 6 års ålder borde inom samma tid hava undergått inspektion på slip eller i torrdocka, varjämte deras ångpannor borde undergå sjövärdighetsbesiktning enligt § 40 tillsynsförordningen. Då giltighetstiden för det övervägande flertalet av år 1915 utfärdade passagerarfartygscertifikat för oklassade fartyg utginge först efter den 15 april 1917, skulle den tid, som stode redarna till buds för utförande av eventuella reparationsarbeten, omfatta dels hela återstående delen av år 1916, dels den del av år 1917, som företrädesvis vid de svenska varven användes för dylika arbeten. Med de inskränkningar i omfattningen av sjövärdighetsbesiktningen, som nu föreslagits, behövde redarna ej befara, varken att mycket svåranskaffat material eller att mycket arbete komme att behövas för utförande av eventuella reparationsarbeten. — De tre andre inspektörerna i distriktet tillade följande: Som de flesta passagerarfartyg i distriktet undergått passagerarfartygsbesiktning under tiden efter medio av april 1915, hade vederbörande redare två vårutrustningsperioder och en hel vinter, varunder de stadgade sjövärdighetsbesiktningarna borde kunna medhinnas. Då enligt den av andre inspektörerna i distriktet under ett års inspektioner vunna erfarenheten fartygens tillstånd måste betecknas som så gott, att några vidlyftigare reparations- eller förbyggnadsarbeten ej torde ifrågakomma, kunde svårigheterna för varven att anskaffa material

och finna tid för reparationsarbetena ej bliva oöverkomliga. Då enligt förordningen angående fartygs byggnad och utrustning den 23 december 1915 så långa övergångsperioder vore stadgade för införande av en del utrustningsdetaljer, att förordningen ej behövde i alla stycken tillämpas vid denna första sjövärdighetsbesiktning, torde med dessa detaljer kunna anstå till utgången av ovannämnda övergångstider. Skulle ändock Kungl. Maj:tt finna skäl föreligga att bifalla den i redarnas skrivelse uttalade önskan, hemställdes, att kommerskollegium måtte erhålla befogenhet att, där vederbörande inspektör ansåge det av behovet påkallat, utfärda certifikat, gällande allenast ett år även för fartyg i inrikes fart, med åläggande för fartyget att undergå sjövärdighetsbesiktning före utgången av detta certifikats giltighetstid.

e) Av *inspektörerna i Kristinehamns distrikt* anförde förste inspektören i huvudsak följande: En ändring i övergångsbestämmelserna i huvudsaklig överensstämmelse med redarnas anhållan syntes äga fog för sig. Med det i förhållande till tonnaget ringa antal skeppsvarv, som funnes inom landet, ansåge inspektören, att det till och med under normala förhållanden skulle hava mött svårigheter för varven att på stadgad tid mottaga den stora mängd passagerarfartyg, som det här vore fråga om, och utföra alla förekommande reparationer. Dessa svårigheter syntes under nu rådande förhållanden bliva nästan oöverkomliga, ty dels torde varven vara överhopade med beställningar å fartygsnybyggnader, och dels vore svårigheten att anskaffa material nu särskilt stor. Den omständigheten, att föreskrifterna i förordningen angående fartygs byggnad och utrustning den 23 december 1915 i allmänhet icke skulle lända till efterrättelse förrän i januari 1919 resp. 1920, syntes även tala för en utökning av övergångstiden i enlighet med redarnas anhållan. På dessa skäl tillstyrkte inspektören, att fartygsinspektionens chefsmyndighet under tiden från den 1 januari 1917 till den 1 januari 1919 tillerkändes rätt att för visst fall, då genom inspektion utrönts, att säkerheten ej härav äventyrades, förse fartyg med passagerarfartygscertifikat, ändock att fartyget icke undergått sjövärdighetsbesiktning. — De två andre inspektörerna i distriktet tillstyrkte bifall till framställningen, den ene av dem dock allenast i så måtto, att fartygsinspektionens chefsmyndighet skulle äga rätt att för varje särskilt fall avgöra, om fartyg jämväl efter den 1 januari 1917 skulle erhålla passagerarfartygscertifikat, oaktat det ej undergått sjövärdighetsbesiktning.

I utlåtande den 1 april 1916 yttrade kommerskollegium följande:
»Under år 1915 hava för 957 fartyg passagerarfartygscertifikat ut-

Kommers-
kollegium.

Bihang till riksdagens protokoll 1916. 1 saml. 148 häft. (Nr 170).

färdats, därav till övervägande antal utan föregången sjövärdighetsbesiktning. Då dessa passagerarfartygscertifikat med några få undantag avse fartyg i fart innanför linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel, med en giltighetstid i regel således av två år, skulle, endast för samma fartygs vidkommande, under år 1917, med början av vilket år sjövärdighetsbesiktning skulle bliva obligatorisk för fartygs förseende med passagerarfartygscertifikat, erfordras nära nog lika stort antal sjövärdighetsbesiktningar som passagerarfartygscertifikat, i den mån ej de nya certifikaten begäras och utfärdas redan under år 1916; och under år 1918 skulle sjövärdighetsbesiktning krävas särskilt i fråga om de fartyg i fart hitom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel, som under år 1916 fördes med passagerarfartygscertifikat, däribland de många fartyg av mindre bruttodräktighet än 100 registerton, isynnerhet motorbåtar, vilka enligt en annan övergångsbestämmelse i lagen om tillsyn å fartyg kunnat ända till den 1 januari 1916 användas för befordran av passagerare såsom i lagens 20 § sägs utan att vara försedda med passagerarfartygscertifikat.

I samband härmed må erinras, att de fartyg, som undergått sjövärdighetsbesiktning, skola enligt 16 § i lagen om tillsyn å fartyg underkastas förnyade sjövärdighetsbesiktningar med vissa mellantider samt att härför merendels kräves anlitande av varvsmöjligheter.

Kollegium finner sig kunna i huvudsak instämma med sökandena i fråga om de svårigheter, som skulle uppstå för sjöfarten, därest redan från och med år 1917 skulle för fartygs förseende med passagerarfartygscertifikat ovillkorligen krävas föregången sjövärdighetsbesiktning å fartyget. Enligt kollegii mening bör således någon lindring härutinnan beredas i den mån sådant kan ske utan äventyrande av vederbörlig sjöfartssäkerhet. Beträffande spørsmålet om tillgodoseendet av sistnämnda intresse må anföras, hurusom enligt övergångsbestämmelse i lagen om tillsyn å fartyg passagerarfartyg, så ock annat fartyg, som är svenskt och äger en bruttodräktighet av 100 registerton eller däröver, skall undergå sjövärdighetsbesiktning första gången å tid, som bestännes av collegium, varjämte enligt 18 § i samma lag collegium må, där särskild anledning finnes föreligga, förordna om sjövärdighetsbesiktning å svenskt fartyg, som ej eljest är underkastat sådan besiktning. Med den befogenhet att förordna om sjövärdighetsbesiktning, som således tillkommer collegium, är möjlighet redan beredd collegium att rätt effektivt utöva tillsyn å nuvarande och blivande passagerarfartygs sjövärdighet. Av denna möjlighet har också collegium hittills i åtskilliga fall använt sig, isynnerhet där anledning funnits till tvivel om fartygets sjövärdighet. Collegium anser alltså, att

även för någon tid efter år 1916 den ovillkorliga fordringen på föregående sjövärdighetsbesiktning å fartyg, innan det förses med passagerarfartygscertifikat, må kunna eftergivnas för undvikande om möjligt av ovan antydda svårigheter. Frågan skulle kunna ordnas antingen så, att befrielsen meddelas efter ansökning och prövning i varje särskilt fall, eller ock därigenom, att giltighetstiden för det nuvarande stadgandet förlänges. Med hänsyn isynnerhet till de många ansökningar med därmed förbunden stundom rätt så svår prövning, som otvivelaktigt skulle föranledas av den förstnämnda anordningen, anser kollegium den andra anordningen vara att föredraga samt hemställer alltså, att ifrågavarande övergångsbestämmelse i lagen om tillsyn å fartyg den 16 oktober 1914 måtte erhålla följande ändrade lydelse:

'Under tiden till den 1 januari 1919 skall den omständigheten, att fartyg icke undergått sjövärdighetsbesiktning, ej utgöra hinder att fartyget förses med passagerarfartygscertifikat.'

Då de skäl, som anförts för det begärda uppskovet, lära äga giltighet samt ett beviljande av detsamma icke i och för sig torde innebära äventyrande av sjöfartssäkerheten, har jag, i anslutning till kommerskollegii hemställan, låtit utarbета ett förslag till 'Lag om ändrad lydelse av sista stycket i övergångsbestämmelserna till lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg'.» *Departementschefen.*

Efter att hava uppläst förslaget, som var av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar, hemställde föredraganden, att lagrådets utlåtande över nämnda förslag måtte för det i § 87 regeringsformen angivna ändamål inhämtas genom utdrag av protokollet.

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

Ur protokollet:

Gunnar Schumacher.

Bilaga.**Förslag**

till

Lag

om ändrad lydelse av sista stycket i övergångsbestämmelserna till lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg.

Härigenom förordnas, att sista stycket i övergångsbestämmelserna till lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg skall erhålla följande ändrade lydelse:

Under tiden till den 1 januari 1919 skall den omständigheten, att fartyg icke undergått sjövärdighetsbesiktning, ej utgöra hinder att fartyget förses med passagerarfartygscertifikat.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd tisdagen den
18 april 1916.*

Närvarande:

Justitieråden: BERGMAN,
 SJÖGREN,
Regeringsrådet PALMGREN,
Justitierådet DYBERG.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över finans-
ärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 17 april 1916,
hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87
regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas över upprättat *förslag till
lag om ändrad lydelse av sista stycket i övergångsbestämmelserna till lagen
den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet
föredragits av revisionssekreteraren Erik Lilienberg.

Lagrådet lämnade förslaget utan anmärkning.

Ur protokollet:

Erik Ölander.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 25 april 1916.*

Närvarande:

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

Departementschefen, statsrådet Vennersten anmälde efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet lagrådets den 18 april 1916 avgivna utlåtande över det den 17 i samma månad till lagrådet remitterade förslaget till lag om ändrad lydelse av sista stycket i övergångsbestämmelserna till lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg; och hemställde föredraganden, att förslaget, som av lagrådet lämnats utan anmärkning, måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan täcktes Hans Maj:t Konungen förordna, att till riksdagen skulle avlätas proposition av den lydelse, bilaga ... vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Georg Sjöcrona.