

**Nr 331.**

Av herr **Thore**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 77, med förslag till lag om visst undantag från tillämpningen av 21 § lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 77 till innevarande års riksdag har hemställts om visst undantag från tillämpningen av 21 § i lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg. Det föreslås, att »för tiden till den 1 januari 1920 äger Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, för särskilda fall medgiva, att den omständighet, att fartyg icke undergått den i 21 § lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg föreskrivna sjövärdighetsbesiktning, ej skall utgöra hinder, att fartyg förses med passagerarfartygscertifikat.»

Propositionen härleder sig från vissa framställningar, som inkommit från näringsidkare inom sjöfarten, rörande uppskov med tillämpningen i vissa delar av ifrågavarande lag, jämte yttrande över dessa framställningar, som inforrats från fartygsinspektörerna, skeppsvarven, statens industrikommission och kommerskollegium. Angående vad som härvid i ärendet uttalats, hänvisas till den kungl. propositionen.

Efter chefens för finansdepartementet uttalande i statsrådet den 10 maj 1918 synes det vara klart, att något förnyat *allmänt* uppskov i denna del av lagen om tillsyn å fartyg icke bör förekomma. Kommerskollegii utlåtande av den 30 december 1918 går också ut på, att genom särskild dispens, meddelad efter noggrann prövning av omständigheterna i varje enskilt fall och med hänsyn tagen till, huruvida det varit vederbörande möjligt att inom vederbörlig tid få sjövärdighetsbesiktningarna och av desamma föranledda arbeten utförda, medgiva ett uppskov. Som motiv för att dispens i vissa fall borde kunna medgivas, påpekar kommerskollegium de för tillfället och för åtminstone den närmaste tiden av-

sevärt inskränkta varvsmöjligheterna, varigenom det blir svårt och stundom måhända omöjligt för vederbörande redare att ombesörja den i sjövärdighetsbesiktningen merendels ingående torrsättningen av fartyget, varförutan jämväl den rådande bristen på åtskilliga slag av för fartygsreparationer erforderliga materialier torde avsevärt försvåra och i vissa fall rent omöjliggöra, i samband med fartygets nyttjande, ett lojalt iakttagande av de i gällande författningar om sjösäkerheten meddelade föreskrifter. Kommerskollegium slutar med att föreslå, att sista stycket i övergångsbestämmelserna till lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg måtte erhålla följande ändrade lydelse:

»Under tiden till den 1 januari 1921 skall den omständigheten, att fartyg icke undergått sjövärdighetsbesiktning, ej utgöra hinder att fartyget förses med passagerarfartygscertifikat, dock allenast efter tillstånd i varje särskilt fall av Konungen eller den Konungen därtill förordnar.»

Efter att hava hört statens industrikommission, som på vissa anförda grunder föreslår uppskov i lagens tillämpning, dock endast till den 1 januari 1920, har departementschefen, som framgår av propositionen, stannat för den sistnämnda tidsfristen.

För undertecknad synes det emellertid, som om uppskovstiden, med fasthållande av den i propositionen gjorda begränsning till vissa särskilda fall, i likhet med vad kommerskollegium hemställt, utan men för sjösäkerheten, lämpligen borde kunna utsträckas till den 1 januari 1921, då härigenom en betydande ekonomisk lättnad skulle kunna beredas vissa av de med passagerarfartygstafrik sysselsatta näringsidkarna. Frågan berör härvidlag icke så mycket de stora företagen, ty dessa ha nog i allmänhet så ekonomiskt ordnat, att de utan olägenhet kunna komma ut med nu gällande och med all säkerhet även för en tid framåt rådande höga materialanskaffnings- och arbetskostnader, utan fastmera den mängd av smårederier, som utefter vår långa kust, och huvudsakligen i inomskärsfart, idka sjötrafik för fortskaffning av passagerare och gods. Dessa senare ha under krigsåren fått vidkännas betydligt ökade kostnader för driften, utan att, på sätt som skett i den allmänna sjöfarten, kunna kompensera desamma genom motsvarande höjning av fraktsatserna. Att allaredan under innevarande år, med de uppdrivna priserna och den knappa tillgången på sådana materialier, som erfordras för reparationer av fartygs skrov och maskinerier, framtvinga sjövärdighetsbesiktningar och härav förorsakade dyrbara reparationer, där sådana icke betingas av fartygets, för den ifrågavarande sjöfartstrafiken, underhålliga skick, är till skada för neringen och ekonomiskt oklokt. Det är trafiken som i sista hand blir lidande, antingen så att oskäligt höga tariffer påläggas,

eller ock att trafiken inställes. Det senare kan säkert i många fall riskeras.

Nu torde det böra påpekas, att ett uppskjutande av den obligatoriska sjövärdighetsbesiktningen ännu ett år ingalunda innebär, att de fartyg, som härav komma att beröras, under tiden äro undandragna kontrollen över deras sjövärdighet. Först och främst måste det ju förutsättas, att, innan eventuell dispens om uppskov med sjövärdighetsbesiktning medgives, fartygsinspektionen, genom inspektion av fartyget samt genom införskaffande av sådana upplysningar, som äro klagörande för uppfattningen om fartygets tillstånd, bildat sig ett omdöme om, huruvida den begärda dispensen utan men för sjösäkerheten kan beviljas. Fartyg är dessutom, så länge det hålles i trafik, underkastat inspektion enligt § 23 i lagen om tillsyn å fartyg. Bestämmelsen i § 5 a i sjölagen, nämligen att fartyg, när det till sjöfart nyttjas, skall vara i sjövärdigt skick, äger alltså gällande kraft, och uppskovet med en sjövärdighetsbesiktning fritager ingalunda varken fartygets redare eller befälhavare från ansvar eller tillsyn i berörda hänseende.

Då departementschefen i motiveringen till propositionen (sid. 11) betonar, att inträffade sjöolyckor ge vid handen, att ett starkt behov av effektiv fartygskontroll förefinnes, samt därjämte påpekar den långa övergångstiden i fråga om ikraftträdandet av tillsyningslagens bestämmelser, som redan varit vederbörande medgiven, så är ju detta i och för sig riktigt. Det må dock anföras, att sjöolyckorna oftast förorsakas av omständigheter, som icke ha med sjövärdighetsbesiktningar att göra. Så må framhållas, att den beklagliga olyckan för någon tid sedan å Vättern, då ångfartyget Per Brahe förläste, efter den utredning som ägt rum, tydligen kan hänföras till olämplig lastning. Efter vad som meddelats mig från fartygsinspektionen hade fartyget, före det olyckan inträffade, genomgått godkänd sjövärdighetsbesiktning.

Och vad den långa övergångstiden angår, torde blott behöva påpekas, att den av världskriget förorsakade kristiden på hithörande förhållande ännu är så akut, att de för normala tider avpassade övergångsbestämmelserna avsevärt måste modifieras.

På grund av ovan anförda får jag vördsamt hemställa,

att den föreslagna bestämmelsen om visst undantag från tillämpningen av 21 § lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg måtte erhålla följande lydelse:

För tiden till den 1 januari 1921 äger Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, för särskilda fall medgiva, att den omständighet, att fartyget icke undergått den i 21 § lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg föreskrivna sjövärdighetsbesiktning, ej skall utgöra hinder, att fartyget förses med passagerarfartygscertifikat.

Stockholm den 18 februari 1919.

*Alex. Thore.*

---