

## Nr 171.

Av herr **Thore**, om avslag å Kungl. Maj:ts förslag om fartygsinspektionens uppförande å ordinarie stat.

I innevarande års statsverksproposition förekommer under 10:e huvudtiteln en framställning om överflyttandet av fartygsinspektionen på ordinarie stat. Den föreslagna överflyttningen avser såväl den centrala tillsyningsmyndigheten, utgörande utom kanslipersonalen en byråchef, en förste byråinspektör och en byråinspektör, som den lokala inspektionen, sammanlagt här, kanslipersonalen oberäknat, 6 förste inspektörer, 3 andre fartygsinspektörer med ingenjörsutbildning och 15 andre fartygsinspektörer med nautisk eller maskinteknisk utbildning. Ifrågavarande Kungl. Maj:ts förslag måste i tvenne avseenden betraktas som särdeles betydelsefullt. Dels torde nämligen genom riksdagens godkännande av Kungl. Maj:ts framställning gjorda försök att inskränka kostnaderna för denna del av den statliga administrationen för lång tid framåt bli skrinlagda, dels innebär ett bifall till den Kungl. propositionen, att nu rådande organisation inom den statliga sjösäkerhetskontrollen åtminstone till sina huvuddrag blir fastlåst för åtskilliga år. Under beaktande av de nu nämnda vart och ett i sitt slag viktiga momenten torde det därför bli nödvändigt, att riksdagen ägnar frågan om fartygsinspektionens uppförande på ordinarie stat synnerlig uppmärksamhet.

Man torde vid det här laget såväl i som utom riksdagen vara tämligen på det klara med, att den under en del föregående år vidtagna utökningen av statens administrativa verksamhet, resulterande uti ökat personalbehov för statsverket och stegrade avlöningskostnader, fortgått i ett något för snabbt tempo. Under de senare 4 à 5 åren ha ju också, såsom ett uttryck för denna åskådning, beaktansvärda ansträngningar gjorts i syfte att förenkla administrationen och nedbringa administrationskostnaderna. Åtgärder i nämnda riktning måste alltjämt fortgå, om icke den statliga förvaltningen skall växa oss över huvudet. Genomförandet av förenklingar och moderniseringar i administrationen underlättas emellertid icke genom överflyttning av personal från extra stat till ordinarie stat.

Redan vid uppgörandet av fjolårets statsverksproposition har frågan om fartygsinspektionens uppförande på ordinarie stat, att döma efter handelsministerns uttalande till nämnda proposition, varit föremål för övervägande. Det yttrades nämligen då bland annat, "att statsrådet skulle hava funnit

det i hög grad önskvärt att kunna medverka till en lösning vid den instundande riksdagen av frågan om uppförande å ordinarie stat av de statliga organen för förhandskontrollen å fartygs sjövärdighet. För ett dylikt överförande tala nämligen den långa tid av i det närmaste tolv år, varunder dessa organ varit i verksamhet, den stadga i arbetsformerna, som under den gångna tiden vunnits, och den hänsyn, som i möjligaste mån bör visas gent emot personalens berättigade intressen." Det tillägges emellertid, "att med anledning av den pågående utredningen av frågan om omorganisation av kommerskollegium och de under kollegium lydande myndigheter och kårer, däribland även nu ifrågavarande inspektionsmyndighet, bör icke nu något förslag om fartygsinspektionens uppförande å ordinarie förslag framläggas". Den utredning, som här syftas på, kan ej gärna vara någon annan än den, som påbörjades av 1923 års besparingskommitté och som fortsatts av 1926 års besparingssakkunniga. Emellertid lämnar innevarande års statsverksproposition intet närmare besked, huruvida nämnda utredning, enkannerligen beträffande kommerskollegii sjöfartsadministrativa del, är slutförd. Har utredningen för åstadkommande av förenklingar och besparingar beträffande kommerskollegii sjöfartsadministrativa verksamhet slutförts samt resulterat i ett status quo av nuvarande organisation, så måste resultatet, sett från förenklingsoch besparingssynpunkt, betecknas som skäligen magert.

I sin motivering för uppförandet av fartygsinspektionen på ordinarie stat vill herr statsrådet nu göra gällande, att vissa frågor och utredningar beträffande fartygsinspektionen och vad härmed står i samband, vilka hittills varit under omprövning, nu fått sin lösning, vadan sålunda tiden kan anses vara mogen att, genom överflyttning på ordinarie stat av fartygsinspektionens personal, så att säga stabilisera de vunna resultaten. Bland sådana frågor nämnes först revisionsarbetet rörande sjöfartssäkerhetslagstiftningen, vilket resulterat uti en del under föregående år utfärdade förordningar och kungörelser, bland andra förordningen den 20 maj 1917 angående fartygsbyggnad och utrustning. I detta sammanhang nämnes en del andra under senare åren på sjöfartslagstiftningsområdet tillkomna lagar och förordningar, såsom sjöarbetstidslagen, spisordningen för besättningen å svenska fartyg m. m. Det tillägges, att från lagstiftningsarbetets sida nu ej hinder föreligger att förverkliga tanken om uppförandet av fartygsinspektionen på ordinarie stat.

Vidare omförmälas de av den numera upplösta besparingskommittén väckta förslagen till förenkling av fartygsinspektionen. Departementschefen avfärdar dessa förslag under hänvisning till den kritik, som riktats emot desamma. En minskad effektivitet hos sjösäkerhetskontrollen genom indragning av en viss del av den nu förefintliga inspektionspersonalen anser herr statsrådet vara så mycket mindre tillräddig, som tid efter annan och senast helt nyligen på grund av vissa inträffade händelser från olika håll med stor styrka framförts krav på åstadkommande av större effektivitet i kontrollen.

Innehållet av herr statsrådets motivering för uppförande av fartygsinspektionen på ordinarie stat torde kunna sammanfattas sålunda, att han anser, att lagstiftningsarbetet på sjöfartssäkerhetens område i en sådan utsträckning är klart, att här ej hinder möter för den ifrågasatta åtgärden, att den nuvarande organisationen av fartygsinspektionen och vad härmed står i samband tillräckligt länge prövats och befunnits hålla måttet, samt att för övrigt förhållandena inom områden, som ha betydelse för den ifrågavarande statliga förvaltningsgrenen, äro så pass stabiliserade, att man utan risk kan vidtaga åtgärden att överflytta fartygsinspektionen på ordinarie stat.

Åtskilligt kan sägas för att förtaga verkan av den i den Kungl. propositionen i förevarande stycke presterade bevisföringen. Utgångspunkterna för herr statsrådets betraktelsesätt äro ej heller oomtvistliga, enär frågan för sitt allsidiga bedömande kräver, att andra än de i den kungl. propositionen införda moment tagas i skärskådande.

Om någon paus — säkert efterlängtd bland sjöfartsidkare — i utfärdandet av nya bestämmelser för fartygs sjövärdighet är att förvänta eller icke, har ett sådant förhållande knappast någon betydelse för den föreliggande frågan. Emellertid må, särskilt med sikte på de under förliden sommar utfärdade sjösäkerhetsförordningarna, framhållas, att viktiga delar av dessa, nämligen beträffande bostadsförhållandena ombord, ännu icke fullt trätt i kraft. Redan författningens fastslagna bestämmelser ha för övrigt i en hel del fall visat sig vara av den beskaffenheten, att Kungl. Maj:t dispensvägen för en tid framåt medgivit eftergift från ifrågavarande anordningars vidtagande. Inom det ämbetsverk, som har hand om sjöfartssäkerheten, synes man, att döma efter ett i den kungl. propositionen infört uttalande (sid. 39), icke vara av den uppfattningen, att sjöfartssäkerhetslagstiftningen för någon tidsperiod framåt kan anses vara avslutad. Det omförmäles, att ämbetsverket är sysselsatt med en utredning rörande införande av lastmärke å Östersjön, vilken man hoppas skall vara klar i så pass god tid, att frågan kan föreläggas nästinstundande års riksdag. Därest utredningen kommer att föranleda till lagstiftning om fartygs förseende med lastmärke i östersjöfart, torde enligt ämbetsverkets förmenande följden bli, att ökad personal kräves inom fartygsinspektionen såväl i distrikten som å ämbetsverkets fartygsinspektionsbyrå. Ett utökat personalbehov, betingat av en utsträckt sjöfartssäkerhetslagstiftning, anser ämbetsverket vara ett utav skälen, som tala för den nuvarande fartygsinspektionens överförande på ordinarie stat. Denna motivering går knappast ihop med departementschefens egen bevisföring.

Det torde vara för tidigt, innan full utredning i saken föreligger, att yttra sig om det berättigade i kravet om införandet av en obligatorisk lastlinje i östersjöfart. Så mycket må emellertid sägas, att åsättande av ett lastmärke å fartyg underlättar kontrollen för bedömande av nedlastningen, varför den åberopade omständigheten näppeligen kan förebäras som ett skäl för ett framtida ökande av personalen inom fartygsinspektionen.

Kravet på utökad sjöfartssäkerhetskontroll beträffande svenska fartyg styrker departementschefen i den uppfattningen, att inga inskränkningar i kontrollen eller minskningar i kontrollpersonalens antal böra vidtagas. Det talas i propositionen om "helt nyligen inträffade händelser", varmed helt säkert syftas på Tryggveolyckan från förliden höst. Av den utredning, som hittills förebragts i denna sak, har full klarhet ej vunnits, huruvida olyckan är att hänföra till överlastning eller till olämplig lastning eller om måhända efter avgången från hamn omständigheter tillstött, som förorsakat fartygets kantring. Möjligt är, att vid behörig inspektion av fartyget beträffande dess lastning vid avgången från Stockholms hamn sådana brister eller försummelser i förevarande avseende upptäckts, att fartyget nekats att fortsätta resan, varigenom olyckan undvikits. Den omständigheten, att ingen inspektion skett, lär väl emellertid icke utan vidare kunna hänföras till bristande inspektionspersonal inom ifrågavarande fartygsinspektionsdistrikt. Säkerligen skulle det lända övervakandet av sjöfartssäkerheten till gagn, om inom den centrala ledningen av fartygsinspektionen en större begränsning och koncentrerings av de till kontrollen direkt hörande uppgifterna ägde rum, än vad som nu synes vara fallet.

Ett eller annat olycksfall bör icke tagas till intäkt för uppfattningen om svenska fartygs bristande sjövärdighet, lika litet som en del uttalanden om förhållandena ombord härvidlag äro bevisande. En nyligen av Lloyds register publicerad uppgift om fartygsförlusterna år 1926 (avseende fartyg över 100 br.-ton), omfattande de 13 förnämsta sjöfartsländerna, visar, att förlusterna procentuellt sett utgöra efter fartygsenheter 1.41 % och efter tonnagestorlek 0.96 %. Sverige ingår här med respektive 1.0 % och 0.86 %. Nio av dessa länder ligga före Sverige i fråga om förluster, bedömda efter antalet fartyg, och sju länder, då hänsyn toges till tonalet.

Av redogörelsen i propositionen framgår, att besparingskommitténs förslag till förenklingar i fartygsinspektionens organisation och inskränkningar i dess verksamhet, allt i syfte att i enlighet med kommitténs direktiv åstadkomma besparingar inom statsförvaltningen, eftertryckligt tillbakavisats av de flesta i saken intresserade. Nu kan det ju sägas, att i fråga om vissa delar av besparingskommitténs förslag kritiken haft lätt spel. Men nog står den uppfattningen kvar, att åtminstone i något fall man så att säga kastat ut barnet med badvattnet. Sålunda har man helt och hållet underkänt, vad kommittén föreslagit beträffande inskränkningar i inspektionen å klassade fartyg. Att kommitténs framställning här ingalunda bör gå fri för anmärkningar, skall villigt erkännas, men kontentan av kommittéförslaget, nämligen att fartygsinspektionen icke bör träda in, där klassen ger den tillbörliga garantien för fartygets sjövärdighet, bör dock accepteras som en sund och riktig grundsats. Som tekniska organ för sjövärdighetskontrollen äro klassificeringssällskapen, med de teoretiska och praktiska kvalifikationer, vilka stå dessa sällskapsexperter till buds, överlägsna vår statliga fartygsinspektion. Även

må sägas, att klassificeringssällskapen stå i intim kontakt med framstegen på fartygsteknikens olika områden, vilka framsteg syfta icke blott till förbättring av fartyget, som transportmedel betraktat, utan även att höja fartygets allmänna sjöduglighet. Klassens kontroll över fartygets sjövärdighet slutar icke med fartygets tillblivelse utan fortsätter tid efter annan.

Även från sjöassuradörernas sida utövas en verksamhet, som har betydelse för ett fartygs sjöduglighet. Ett nyligen av Sveriges Sjöassuransförening fattat beslut att neka kaskoförsäkringar å nytillkomna risker, om fartygets ålder vid byggnader av stål överstiger 25 år och vid byggnader av järn 30 år, torde genom sin hämmande inverkan på inköp av äldre fartyg från utlandet få stor betydelse för höjandet av de svenska fartygens sjövärdighet.

Den statliga organisation, som nu föreslås till överflyttning på ordinarie stat, har sedan dess tillkomst genom beslut av 1914 års B-riksdag icke undergått någon nämnvärd förändring. Den svenska handelsflottans struktur, geografiska fördelning i fråga om hemorterna samt trafikområden är emellertid icke densamma nu som under åren närmast före världskriget. Detta är ett moment, som måste tillmätas betydelse, då man går att överväga den nuvarande fartygsinspektionens stabiliserande, i huvudsak åtminstone, i sina nuvarande former.

Vad nu först angår den av alla uppmärksammade övergången från seglande fartyg till maskindrivna, finner man följande utveckling (siffrorna ange den procentuella andelen av totaltonnaget):

| År         | Ångfartyg. | Motorfartyg. | Segelfartyg med<br>hjälpmaskin. | Andra<br>segelfartyg. |
|------------|------------|--------------|---------------------------------|-----------------------|
| 1913 ..... | 84.3 %     | 0.9 %        | 0.4 %                           | 14.4 %                |
| 1924 ..... | 75.2 »     | 15.5 »       | 3.7 »                           | 5.6 »                 |
| 1925 ..... | 71.2 »     | 21.0 »       | 3.6 »                           | 4.2 »                 |

Förändringarna sedan 1925 ha fortgått i samma riktning, nämligen mot ökning av motorfartygstonnaget och minskning av segelfartygens tonnage; den 1 sept. 1927 utgjorde de senare 3.3 % av totaltonnaget.

Beträffande fartygens hemorter finner man en deciderad förskjutning från landsbygden till städerna och från de mindre och medelstora städerna till Göteborg och Stockholm. Följande statistik är härvidlag belysande:

|                          | 1913               |         | 1925                       |
|--------------------------|--------------------|---------|----------------------------|
| Städer.....              | 1,046,753 br.-ton, | 85.5 %. | 1,255,432 br.-ton, 88.6 %. |
| Landsbygd .....          | 177,001 »          | 14.5 ». | 161,908 » 11.4 ».          |
| <hr/>                    |                    |         |                            |
| Västernorrlands län..... | 21,987 br.-ton.    |         | 30,010 br.-ton.            |
| Gävleborgs » .....       | 39,902 »           |         | 2,892 »                    |
| Stockholms » .....       | 32,869 »           |         | 28,189 »                   |
| Östergötlands » .....    | 22,942 »           |         | 37,046 »                   |
| Kalmar » .....           | 44,243 »           |         | 48,860 »                   |

|                          |           |         |                |  |         |                |
|--------------------------|-----------|---------|----------------|--|---------|----------------|
| Blekinge                 | län ..... | 32,233  | br.-ton.       |  | 20,531  | br.-ton.       |
| Kristianstads            | » .....   | 39,448  | »              |  | 20,520  | »              |
| Malmöhus                 | » .....   | 303,556 | »              |  | 212,449 | »              |
| Hallands                 | » .....   | 14,694  | »              |  | 12,481  | »              |
| Bohuslän (utom Göteborg) |           | 47,098  | »              |  | 42,314  | »              |
| Tillsammans              |           | 598,972 | br.-ton, 49 %. |  | 455,292 | br.-ton, 32 %. |
| Stockholm                | .....     | 264,636 | » 22 »         |  | 369,576 | » 26 »         |
| Göteborg                 | .....     | 304,217 | » 25 »         |  | 523,711 | » 37 »         |

Förändringen sedan 1925 har i stort sett haft samma tendens, som siffrorna här ovan visa, dock antagligen med procentuellt ökat tonnage för Malmöhus län. Vid 1928 års slut kan beräknas, att i runda tal 40 % av den svenska handelsflottan hemmahör i Göteborg och 25 % i Stockholm.

Vad slutligen angår förskjutning i trafikområde, finner man med avseende på utrikestrafiken följande (siffrorna angiva procent av det trafikerande tonnaget):

| År         | Europeiska länder. | Afrika. | Asien. | Amerika. | Australien. |
|------------|--------------------|---------|--------|----------|-------------|
| 1913 ..... | 94.8 %             | 1.6 %   | 1.0 %  | 2.0 %    | 0.6 %       |
| 1925 ..... | 86.9 »             | 1.8 »   | 3.2 »  | 7.1 »    | 1.0 »       |

Det framgår härav, att en ganska stark förskjutning från europeisk fart till oceanfart ägt rum; en utveckling, som av alla tecken att döma kommer att fortsätta.

Förskjutningen i fartygens hemortsförhållanden har betydelse i fråga om uppdelningen av riket i inspektionsdistrikt. En omständighet, som härvidlag medverkar, ehuru den statistiskt icke närmare kan belysas, är varvsrörelsens koncentrerings till färre och större företag. Beträffande förändringen i handelsflottans struktur från segelfartyg till maskindrivna fartyg samt i allmänhet från anordningar ombord av jämförelsevis enkel natur till tekniskt sett mera komplicerade verktyg är detta av betydelse i fråga om den utbildning, som bör krävas av en fartygsinspektör. Att för den nautiskt utbildade fartygsinspektören som en nödvändig kvalifikation föreskriva längre tids sjö-tjänst å segelfartyg i norrsjö- eller vidsträcktare fart torde väl knappast för framtiden vara påkallat. Gränsen mellan det nautiska området och det maskintekniska beträffande respektive fartygsinspektörers verksamhet torde i vissa fall vara svår att uppdraga; det tekniska i sina olika former griper emellertid mer och mer in. Återigen representerar den nautiska utbildningen, parad med verksamhet som befäl i de högre graderna å ett modernt fartyg, en fond av kunskap och praktiskt omdöme, som fartygsinspektionen näppeligen kan undvara. Den lönenivå, som de nautiskt utbildade inspektörerna intaga i den kungl. propositionen, torde knappast verka lockande på väl kvalificerade personer att söka sig in i fartygsinspektionen.

Beträffande den nautiskt utbildade inspektören inom ämbetsverkets inspektionsbyrå må samma anmärkning riktas som nyss, nämligen att denne befattningshavare med hänsyn till erforderliga kvalifikationer kommit i för låg löneställning. Här bör emellertid en undersökning göras, om arbetsuppgifterna på det nautiska området inom fartygsinspektionens centrala del äro av det omfång, att ständigt befattningshavare av nämnda slag oundgängligen är påkallad.

Besparingskommitténs förslag till inskränkning av antalet befattningshavare inom fartygsinspektionen har kullkastats även av den anledningen, att Sverige vid jämförelse med grannländerna Norge och Danmark har en kontrollorganisation av väsentligt mindre omfattning än nyssnämnda länder. En tabell å sid. 22 i propositionen belyser detta förhållande. Nu må sägas, att åtskilligt talar för att våra grannländer på förevarande område dragas med överorganisation. Den reducering i den statliga förvaltningsapparaten, som just nu pågår i Danmark och Norge, kan knappast antagas lämna denna gren av förvaltningen oberörd. Med andra ord: uppgifterna om grannländernas fartygskontrollorgan kunna knappast betraktas som aktuella.

Ytterligare en sak må här anföras, som icke är utan betydelse för den föreliggande frågan, nämligen den repressiva fartygskontrollen här i landet. Förefintligheten av en sådan kontroll omförmåles endast helt i förbigående i den kungl. propositionen, där det säges, att den handhaves av kommerskollegii sjöaklagare och sjötekniska biträde. Vad som bör inräknas i den repressiva kontrollen, är emellertid även sjöförhöret m. m. inför rådhusrätt här i riket eller utomlands inför svensk konsul (§§ 317—321 i sjölagen).

De senaste årens lagstiftnings- och administrationsåtgärder i fråga om säkerheten till sjöss ha huvudsakligen rört sig på förhandskontrollens område, vilken kontroll vuxit ut i omfattning och blivit allt mera detaljerad. Med detta har följt och kommer att följa, om denna gren av kontrollen skjutes fram i förgrunden, alltjämt ökade kostnader för statsverket och hämmande föreskrifter för näringsidkarna, utan att man blivit övertygad om, att en sålunda inriktad kontroll ur sjöfartssäkerhetssynpunkt till alla delar är nyttig eller nödvändig. I diskussionen om Tryggvefallet uttalades av en sjöfartsman följande, vilket kan anses sammanfatta den åsikt, som hyses i vida kretsar bland sjöfartsnäringsens utövare här i landet beträffande var bristerna i vår sjöfartssäkerhetskontroll främst skall sökas. Det sades: "Vad vi behöva, är en sjörätt men inga nya ämbetsverk."

Åtgärderna här i landet sedan sekelskiftet till förmån för den repressiva sjöfartssäkerhetskontrollen bestå uti anställandet av ett sjötekniskt biträde inom kommerskollegium (tillkommet på grund av eu riksdagsskrivelse år 1904) med uppgift att granska rapporterna över sjöolyckor och sjöförhørsprotokoll samt ingripa, om något fel eller försummelse hos vederbörande redare, befälhavare etc. förelagat; år 1914 vidtagna ändringar i sjölagen beträffande sjöförklaringar och

sjöförhör, i syfte att erhålla ett mera effektivt undersökningsförfarande än vad dittills varit fallet; slutligen anställandet av en sjöaklagare, vars verksamhet huvudsakligen baserar sig på den av kommerskollegii sjötekniska biträde utförda eftergranskningen av sjöförhørsprotokollen. Den förstnämnda institutionen torde vara något för vårt land säreget, och tillkomsten av densamma visar vådan av att på ett område av den internationella natur som sjöfartens söka göra sig oberoende av rön och erfarenheter i andra sjöfartsländer. Möjligt är, att med hänsyn till de jämförelsevis enkla förhållanden inom vår sjöfartsnäring, som rådde för 25 år tillbaka, institutionen kunnat vara berättigad, särskilt som man lyckades att erhålla en synnerligen väl kvalificerad person att åtaga sig befattningen som sjötekniskt biträde. Den utveckling, som pågått och pågår inom sjöfarten, och den differentiering, som här på olika områden förekommer, gör det nu knappast möjligt för en institution av den enkla beskaffenhet, som här föreligger, att behärska frågorna. Värdet av densamma ur sjösäkerhetskontrollsynpunkt måste därför bli problematiskt.

Redan den år 1877 tillsatta kommittén med uppdrag att utarbete förslag till ändringar och tillägg i sjölagen, i syfte att i möjligaste mån förekomma och inskränka olyckor till sjöss, sysselsatte sig ganska ingående med undersökningsförfarandet beträffande sjöolyckor. Kommittén uttalade sig för inrättandet efter mönster från utlandets sjörätter av specialdomstolar, vilka skulle taga hand om sjöförhören. Några sådana ha emellertid som bekant icke kommit till stånd hos oss, och anledningen härtill torde främst vara att söka i från juristhåll uttalade betänkligheter mot blandade domstolsformer. Utvecklingen i utlandet, även i våra grannländer, visar emellertid på specialdomstolar. Den 1 jan. i år är det 50 år sedan lagen om "Seeämter" och om ett "Ober-Seeamt" i Tyskland trädde i verksamhet; i England torde motsvarande institution vara ännu äldre. Att nämnda rättsinstitut fungera på ett tillfredsställande sätt, därom råder endast en mening. I Sverige har man sökt uppnå ett tillfredsställande undersökningsförfarande beträffande sjöolyckor på de partiella reformernas väg, och att just nu söka åvägbringa något annat lär väl knappast ha utsikter att lyckas. Därvidlag torde nog den av lagutskottet vid 1904 års riksdag framförda och av riksdagen samma år accepterade åsikten stå kvar. Det uttalades här, att frågan av en förbättring i den rådande anordningen av undersökningsförfarandet efter timad sjöolycka vore förtjänt av synnerligt beaktande till vinnande av större effektivitet i kontrollen å fartygs sjövärdighet. Riksdagen erinrade jämväl om det förslag, som i förevarande hänseende framstälts av 1882 års sjölagskommitté (vilken kommitté vände sig emot inrättandet av specialdomstolar) samt uttalade som sin mening, att, utan genomgripande ändring i sjölagen, på de partiella reformernas väg något kunde göras för att åt sjölagens ifrågavarande stadganden trygga större effektivitet.

Sjölagsändringen år 1914, avseende undersökningsförfarandet efter inträffade sjöolyckor, var en partiell reform i ovannämnt syfte. En tämligen



samstämning åsikt är emellertid, att vad som uppnåddes genom sjölagändringen var av föga värde: sjöförhören i utredande syfte förmenas vara lika bristfälliga som förut.

Vad som kan åtgöras för att inom ramen av nuvarande ordning skapa garanti för sjöförhörens effektivitet, torde vara följande:

sjöförhören förläggas till ett mindre antal rådhusrätter, än vad nu är fallet;

de sakkunniga, vilka ha att närvara vid sjöförhören, sammansättas så, att fackkunskapen på det nautiska och fartygstekniska området i så stor utsträckning som möjligt blir allsidigt representerad;

ärendet företages till en förberedande behandling under ordförandeskap av den ledamot av rätten, som sedermera kommer att leda sjöförhöret, varvid lämplig föredragande bland de sakkunnige utses;

de nuvarande formerna för de sakkunnigas tillsättande tagas under omprövning i ändamål att erhålla ökad garanti för lämplig sammansättning av sakkunnigeinstitutionen.

Genom uppnående av större effektivitet i sjöförhören torde den nautisk-tekniska granskningen i kommerskollegium av sjöförhørsprotokollen, i annan mån än vad som är erforderligt i statistiskt syfte, bli överflödig.

Av framställningen här ovan bör otvetydigt framgå, att organisationen av sjöfartssäkerhetskontrollen ännu saknar nödig säkerhet och stadga, varför överföringen av fartygsinspektionen på ordinarie stat ännu någon tid bör anstå.

Med anledning av vad sålunda anförts, hemställes,

att äskandet under tionde huvudtiteln om uppförande å ordinarie stat av organen för kontroll å fartygs sjövärdighet avslås.

Stockholm den 20 januari 1928.

*Alex. Thore.*