

Nr 23.

Ankom till riksdagens kansli den 23 mars 1928 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av väckt motion angående ändrad lydelse av 9 § i lagen om tillsyn å fartyg m. m.

I en inom första kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 179, vilken behandlats av första lagutskottet, har herr *Lindley* hemställt, det riksdagen måtte

1:o besluta att antaga följande förslag till ändrad lydelse av 9 § i lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg:

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 Östersjö- eller vidsträcktare fart, till ledning för tillsynen å dess nedlastning, vara försett med lastmärke, utvisande fartygets minsta tillåtna fribord, dock att Konungen må härifrån meddela undantag beträffande visst fartyg eller slag av fartyg, som nyttjas i Östersjöfart.

2:o i sammanhang med vad under 1:o föreslagits besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga sådan ändring i förordningen den 31 december 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg, att § 32 erhåller följande lydelse:

§ 32.

Vid fastställande av svenskt dödviktslastmärke skola tills vidare tillämpas de fribordsbestämmelser och fribordstabeller, som finnas fogade vid förordningen med provisoriska föreskrifter angående lastmärke å svenska fartyg i vissa fall den 21 maj 1910; dock att beträffande fartyg, som med avseende å dimensionerna å de i skrovet ingående konstruktionsdetaljer uppfyller i kommerskollegii kungörelse den 30 juni 1927 med särskilda byggnads-, material- och utrustningsbestämmelser för fartyg (byggnadsreglementet) i sådant hänseende stadgade fordringar eller eljest har däremot svarande konstruktiv styrka, vid lastmärkets fastställande skall tillämpas vad därutinnan gäller för fartyg innehavande högsta klass i någon av de i § 31 omförmälda klassificeringsanstalter eller därmed likställd sådan anstalt.

Beträffande de skäl, motionären anført till stöd för sin hemställan, får utskottet hänvisa till motionen.

*Motionens
innehörd.*

9 § av lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg lyder så: »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.» Detta allmänna lastmärke kallas dödviktlastmärke. Enligt motionärens förslag skall skyldigheten att hava lastmärke anbragt å fartyg utsträckas till Östersjöfart.

Närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg äro meddelade i förordningen den 31 december 1914. I § 32 av denna förordning stadgas: »Vid fastställande av svenskt dödviktlastmärke skola tills vidare tillämpas de fribordsbestämmelser och fribordstabeller, som finnas fogade vid förordningen med provisoriska föreskrifter angående lastmärke å svenska fartyg i vissa fall av den 21 maj 1910.» I detta stadgande, som enligt motionärens förslag skall erhålla vidgad tillämpning, föreslås i motionen ett tillägg, varigenom viss lättnad beträffande lastmärkes anbringande stadgas för fartyg av närmare angiven konstruktion.

*Förarbetena
till 9 § i
tillsyns-
lagen.*

1910 års pro-
visoriska för-
ordning.

Sjöfarts-
säkerhets-
kommittén.

Före tillkomsten av bestämmelsen i 9 § av 1914 års tillsynslag om lastmärke i Nordsjö- och vidsträcktare fart fanns den i nyssnämnda stadgande omnämnda provisoriska förordningen i ämnet av den 21 maj 1910. Denna förordning, vars utfärdande närmast föranletts av tillämpningen å främmande fartyg av engelska och franska lastlinjeregler, beredde tillfälle för svenska redare att, där de så önskade, få svenskt lastmärke åsatt sina fartyg i nämnda fart.

Till grund för stadgandet i tillsynslagen låg ett av sjöfartssäkerhetskommittén den 16 december 1910 avgivet betänkande. Angående kommitténs ställning till spørgsmålet om lastmärkes anbringande må anföras följande:

Beträffande den tekniska frågan att på förhand bedöma olika fartygs rätta djuplastning hade kommittén kommit till den huvudsakliga uppfattningen, att frågan numera beträffande vanliga fartygstyper måste anses vara löst på sådant sätt, att säkerheten åtminstone icke förringades genom en tillämpning av på förhand givna lastlinjebestämmelser, även om införandet av sådana icke kunde anses vara ur säkerhetens intresse oavvisligen påkallat. Vissa bestämda fördelar med hänsyn till säkerheten vore i allt fall därmed att vinna och den minskning i lastningsförmåga, som en del fartyg genom lastmärke måhända skulle lida, kunde stundom på grund av fartygets tillstånd vara befogad och finge i andra fall anses i längden ersatt genom den större varaktighet i skrovet styrka, som upplysts vara en följd av en efter dess beskaffenhet rättad nedlastning. I Nordsjö- och vidsträcktare fart, där lastmärke erfordrades på grund av engelska och franska bestämmelser, ville kommittén därför ej motsätta sig obligatoriskt gällande lastlinjebestämmelser i överensstämmelse med de då fakultativt fastställda. Beträffande åter den inskränkta farten, avstyrkte kommittén för det dåvarande införandet av lastlinje. Då användandet av lastmärke icke vore ett oeftergivligt villkor för säkerhetens betryggande, borde nedlastningen särskilt beträffande mindre fartyg i sådan fart alltjämt kunna anförtros åt befälhavaren. Skulle emellertid erfarenheten om lastlinjens verkan på säkerheten i den vidsträcktare farten eller en utsträckt tillämpning av

lastlinje i främmande länder påkalla införandet av lastlinje även i inskränkta fart, borde denna grundas på en ditills ej verkställd utredning om de olika svenska fartygstyper, som i dylik fart användes.

Den ställning kommittén intog i frågan fann den sig böra i sitt förslag till lagtext uttrycka så, att det skulle ankomma på Konungen att, där med hänsyn till fartygs beskaffenhet och fart eller lastens beskaffenhet sådant prövades nödigt, bestämma, att å fartyget skulle vara anbragt lastmärke, utvisande dess minsta tillåtna fribord.

Reservationer mot kommitténs uttalande i lastmärkesfrågan avgåvos av åtskilliga kommittéledamöter, bland dem motionären herr Lindley, som jämte två andra ledamöter påyrkade införande av lagstiftning om lastlinje, efter vunnen utredning om lämpligaste *sättet*, jämväl för fartyg i inskränkta fart.

Kommerskollegium uttalade i utlåtande över kommitténs betänkande den mening, att det väl icke kunde anses vara med avseende å säkerheten erforderligt, men huvudsakligen av ekonomiska skäl, med hänsyn till frågans internationella läge, lämpligt att, oavsett föregående förhandling med främmande länder, i sjölagen fastslå principen om skyldighet att å fartyg i Nordsjö- och vidsträcktare fart hava åsatt lastmärke, utvisande dess minsta tillåtna fribord. Vidare yttrade kollegium:

Kommers-
kollegium.

Beträffande fartyg i Östersjö- eller än inskränkta fart tillämpas icke, åtminstone ej ännu, lastlinjetvång från vederbörande myndigheters sida i de hitom Skagen och Lindesnäs belägna främmande hamnar gent emot fartyg från andra länder. Ej heller bör ifrågakomma att ernäendet av överenskommelse i lastlinjefrågan med land, som anlöpes i Nordsjö- eller vidsträcktare fart, förbindes med villkor om tvångslastlinje även för fartyg, som går allenast i inskränkta fart. Under sådana förutsättningar göres för Östersjöfarten och än inskränkta fart intet behov av lastlinjebestämmelser ur internationell synpunkt.

Ej heller av humanitära skäl synes något sådant behov föreligga, såvitt för det närvarande kan bedömas.

Kollegium får därför avstyrka tvångslastlinje för fartyg i Östersjö- eller än inskränkta fart.

Emellertid fann kollegium för sin del, att även om spørsmålet om lastlinje för fartyg i Östersjö- eller än inskränkta fart kunde visa sig förtjänt av att tagas under omprövning, detta dock icke borde ske, förrän den då till införande ifrågasatta fartygsinspektionen kommit till stånd, när några bestämda särskilda lastlinjeregler för sådan fart icke funnes och man före det fartygsinspektionen börjat sin verksamhet saknade möjligheter att utreda, om behovet i fråga förefunnes, ävensom att uppgöra sådana speciella regler.

Då förevarande fråga den 7 mars 1913 anmäldes i statsråd, yttrade föredragande departementschefen, såsom framgår av propositionen nr 116 till 1914 års senare riksdag:

Propositionerna nr 116 och 121 till 1914 års senare riksdag.

Efter bedömandet av skälen för de olika meningarna i denna fråga finner jag mig böra föreslå, att i sjölagen intages bestämmelse om skyldighet att hava lastmärke å fartyg i viss vidsträcktare fart, men ligger till grund härför en annan uppfattning om sakens betydelse än vare sig sjöfartssäkerhetskommittén eller kollegium uttalat.

Det synes vara uppenbart, att säkerheten med hänsyn till fartygs djuplast-

ning skall befrämjas, om på förhand uppgjorda regler för lastningens bestämmande finnas att tillgå av den art, att i varje särskilt fall — olika med hänsyn till farvattnet, fartygets och lastens beskaffenhet — den objektivt sett riktiga djuplastningen kan med ledning av dessa fasta regler bestämmas, så att varken säkerheten äventyras eller fartygets lastningsförmåga underskattas. Kan den kritiska punkten på detta sätt fullt tillfredsställande bestämmas, måste en sådan bestämning i stället för en av befälhavaren, måhända efter redarens order, föreskriven nedlastning vara att föredraga, så snart man icke vill påstå, att varje fara för godtycke, bristande självständighet, okunnighet eller vårdslöshet hos en befälhavare är utesluten och därtill anser sig kunna förneka svårigheten även för en samvetsgrann, självständig, kunnig och ordentlig befälhavare att riktigt bedöma lastningsförmågan särskilt hos de större moderna fartygen med deras speciella anordningar för intagandet av största möjliga last.

Kritiken av lastlinjens betydelse för säkerheten är icke heller numera företrädesvis inriktad på denna punkt. Men man har anfört, — — — att den tekniska frågan, det rätta bestämmandet på förhand av fartygs verkliga lastningsförmåga, icke ännu vore på ett tillfredsställande sätt löst. — — — Vad angår de nuvarande internationella reglernas tillförlitlighet hava mot de äldre engelska bestämmelserna riktats åtskilliga anmärkningar. — — — Den tekniska utvecklingen fortgår alltjämt även på detta speciella område och kan väntas komma till nya resultat. Men detta hindrar icke, att det redan uppnådda resultatet måste ur såväl säkerhetens som rederirörelsens intressen betraktas såsom fyllande skäligen anspråk.

Det torde sålunda vara tydligt, att med den utveckling fartygstekniken numera nått, det bör erbjuda bestämda fördelar ur säkerhetssynpunkt att tillämpa väl avvägda lastlinjeregler, icke allenast för viss vidsträcktare fart, utan för sjöfarten överhuvud. Med denna uppfattning återstår dock att avgöra — vad för övrigt synes hava för kommittén och kommerskollegium framstått som en huvudsak — huruvida den nytta, som av lastlinje kan hämtas för säkerheten, tilläventyrs motsvaras av så stora ekonomiska och andra olägenheter för sjöfarten, att man i allt fall kan hysa betänklighet mot dess införande. Denna jämförelse mellan fördelar och olägenheter bör onekligen, åtminstone i den inskräntare farten, där risken för sjöolycka är mindre eller i allt fall begränsad till mindre farliga följder, onekligen tillmätas viss betydelse vid frågans bedömande. I den vidsträcktare farten åter träda, till följd av resans längd och farvattnets beskaffenhet samt därigenom ökade faror för sjöolycka, skäligen hänsyn till säkerheten så starkt i förgrunden, att desamma uppenbarligen böra tillerkännas en alldeles avgörande betydelse. Men därjämte är, speciellt i avseende å den vidsträcktare farten, att märka, hurusom tillämpandet av lastlinje ingalunda medför allenast ekonomiska olägenheter, utan även vissa ekonomiska fördelar för rederirörelsen, vilka icke kunna anses inskränkta till den påvisade lämpligheten av att, i nuvarande internationella läge, anpassa sig efter motsvarande lagstiftning i andra länder. Det är väl obestridligt, att, även om de mesta kostnaderna bäras av staten, åtskilliga utgifter för certifikat etc. och andra olägenheter för redaren följa av lastlinjetväng. Lastmärket torde ock i vissa gränfall medföra en inskränkning i lastmängden utöver vad *möjligen* kunnat vara nödvändigt. Men, på sätt sjöfartssäkerhetskommittén antytt, kunna de tillfälliga utgifterna uppvägas av den större varaktighet, som fartygsskrovet, enligt sakkunnigas mening, erhåller genom tillämpandet av fasta lastningsregler. Och mot den minskade fraktvinsten i ett eller annat speciellt fall, där fartyget tilläventyrs kunnat utan fara för säkerheten intaga något mera last, än last-

märket medgivit, svarar icke allenast den ökade säkerhet, som genom lastmärket i det stora hela garanteras — vilket ju icke kan fränkännas ekonomisk betydelse — utan även den allmänna båtнад rederirörelsen på senare tid beretts genom införandet av nya fartygsanordningar och nya lastningssätt, varpå fartygstekniken inriktat sig icke minst för att, utan förfång för säkerheten, utjämna den inskränkning, som lastlinjetvånget medfört i den fria djuplastningen.

Om man emellertid i allt fall skulle anse de ekonomiska olägenheterna för sjöfarten vara större än fördelarna, men å andra sidan hysa den här uttalade uppfattningen, att ett väl avvägt lastmärke erbjuder större säkerhet än den fria djuplastningen, bör dock varje tvekan vid intagandet av ställning till lastlinjefrågan, särskilt beträffande vidsträcktare fart, upphöra, därest det synes sannolikt, att för djup nedlastning, bestämd efter befälhavarens gottfinnande, å våra fartyg förekommit och vållat sjöolycka. Kommerskollegium anser det icke av tillgänglig utredning framgå, att så varit förhållandet, och stöder kollegium detta sitt omdöme därpå, att det icke genom »statistiska data» eller genom de till kollegium inkomna undersökningsprotokoll eller eljest ådagalagts, att sjöolycka, annat än möjligen undantagsvis, vållats genom sådan nedlastning. Vad angår värdet av anförda bevismaterial, måste ju dock häremot erinras, att någon officiell statistik över svenska sjöolyckor och orsakerna därtill icke hos oss förts förrän från år 1911 och att denna måst bliva ytterst ofullständig redan på grund av bristerna i det nuvarande undersökningsförfarandet — brister, som förevarande lagförslag bland annat har till ändamål att avhjälpa. Det är ock att märka, att sjöfartssäkerhetskommittén i sin helhet vitsordat, att en icke ringa del av inträffade sjöolyckor måste antagas hava varit vållade genom felaktig lastning, ehuru kommitténs majoritet icke ansett sig böra tillskriva detta förhållande bristen på just *lastlinje*. Men är det, såsom även kommittén förmenar, otvivelaktigt så, att åtskilliga sjöolyckor uppkommit genom oriktig lastning, vare sig för stark djuplastning eller olämplig stuvning, torde det vara lika otvivelaktigt, att åtminstone en del av dessa olyckor skulle hava undvikits, om det funnits en effektiv kontroll över lastningen, en kontroll, som i fråga om särskilt nedlastningen i hög grad underlättas genom befintligheten av lastmärke.

Sistberörda omständighet, att lastmärket underlättar, för att icke säga ensamt möjliggör en verksam tillsyn över nedlastningen, synes hava blivit alltför mycket undanskjuten vid diskussionen om fördelarna och olägenheterna av en lastlinjelagstiftning. Man har frågat sig — och det är naturligen en huvudfråga — huru djuplastningen i det speciella fallet säkrast bestämmas, av befälhavaren på grund av hans fartygstekniska kunskap och kändedom om det egna fartyget eller genom förutbestämda regler, vilkas tillämpning på det särskilda fartyget fått sitt synliga uttryck i lastmärke å fartygets sida. Detta spörsmål har ock enbart intresse, när såsom i vårt land lastningen å fartyg i allmänhet icke kontrolleras av annan än befälhavaren och frågan, om denne lastat för djupt, aldrig uppstår förrän han till äventyrs ställes till ansvar för vållande till sjöolycka, vid vilket tillfälle det emellertid i regel torde vara omöjligt att förebringa tillräcklig bevisning om nedlastningens verkliga beskaffenhet. Men är det däremot så inrättat, att lastningen medan den pågår kan underkastas kontroll av statens tjänstemän, framträder samtidigt också vikten av, att dessa tillsynsmän må kunna på ett enkelt och klart sätt samt med minsta möjliga uppehåll för fartyget kontrollera fartygets nedlastning. En utveckling till lastlinje är därför en given följd av införandet av statskontroll, som därförutan saknar möjlighet att på ett effektivt sätt ingripa, innan olyckan redan är skedd.

Departementschefen fann på dessa och i övrigt anförda skäl samt då behovet av lastmärke både med avseende å fartygs säkerhet och i övrigt synnerligast framträdde beträffande den vidsträcktare farten, där faran för sjöolycka vore större samt lastlinje å våra fartyg i allt fall påfordrades till följd av lagstiftningen i andra länder, att i sjölagen borde fastställas skyldighet att å svenska fartyg, som nyttjades till handelssjöfart eller resandes fortskaffande i fart på andra orter utom riket, än de vid Östersjön belägna samt orter i Danmark och Norge på denna sidan om Skagen och Lindesnäs, hava lastmärke anbragt, utvisande fartygets minsta tillåtna fribord, i enlighet med närmare bestämmelser som skulle utfärdas i administrativ ordning, därvid de i förordningen den 21 maj 1910 angivna syntes kunna så gott som oförändrade antagas.

I fråga om lastlinjetvång i inskränkta fart anförde departementschefen:

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. — — —

Nu äsyftade utredning läser, på sätt kommerskollegium förutsatt, böra ske med tillhjälp av den föreslagna tillsynsmyndigheten och grundas på det material, som under dess verksamhet inom kort torde vinnas till ledning för frågans bedömande.

Vid förnyad anmälan av frågan i statsråd den 30 januari 1914 överflyttades den av departementschefen till införande i sjölagen förordade bestämmelsen om lastlinjetvång i Nordsjö- och vidsträcktare fart till det förslag till lag om tillsyn å fartyg, som med propositionen nr 121 framlades för 1914 års senare riksdag.

1914 års senare riksdag.

Propositionen behandlades av särskilda utskottet nr 2, som anförde, att redan av hänsyn till de internationella förhållandena lastlinjetvång syntes vara nödvändigt att införa i Nordsjö- och vidsträcktare fart. Frågan om lastlinje krävde ett skyndsamt avgörande i de länder, där bestämmelser härom icke kommit till stånd. I avseende å införandet av lastlinjetvång i den vidsträcktare sjöfarten uttalade utskottet därför sin anslutning till Kungl. Maj:ts förslag. Inom utskottet hade emellertid yrkats, att bestämmelser omedelbart borde utarbetas beträffande lastlinje i Östersjö- och inskränkta fart. Efter återgivande av departementschefens nyssnämnda uttalande om behovet av utredning härutinnan anförde utskottet, att med hänsyn till det läge, vari denna fråga befunne sig, utskottet ansett någon vidare åtgärd från riksdagens sida för det dåvarande icke böra ifrågakomma.

Till denna ståndpunkt anslöt sig ock riksdagen.

Utredning angående ändring av 9 § i tillsynslagen m. m.

Frågan om införande av bestämmelse rörande lastmärke å fartyg i Östersjöfart vann sålunda icke sin lösning år 1914, men, såsom förutsatts, har utredning i ämnet verkställts med tillhjälp av den för tillsyn å sjöfartssäkerheten inom kommerskollegium inrättade fartygsinspektionen. Nu föreligga ock inom

kollegium utarbetade preliminära förslag dels till lag om ändrad lydelse av 9 § i tillsynslagen, dels till kungörelse om ändrad lydelse av § 32 i tillsynsförordningen, dels ock till kungörelse angående undantag från 9 § i tillsynslagen m. m. Dessa förslag, som återgivnas i motionen, hava följande huvudsakliga innehåll.

I förslaget till ändring av 9 § i tillsynslagen stadgas, att lastmärke skall finnas å fartyg även i Östersjöfart, dock att Konungen äger att beträffande visst fartyg eller slag av fartyg, som nyttjas i Östersjöfart, meddela undantag från bestämmelsen om lastmärke. Sådant undantagande skall tills vidare kunna avse följande slag av fartyg, nämligen pråmfartyg, fiske- eller fångstfartyg, bogserfartyg samt bärgningsfartyg. Enligt förslaget till ändring av § 32 i tillsynsförordningen skola de fribordsbestämmelser och fribordstabeller, som finnas fogade vid förordningen den 21 maj 1910 och som hittills tillämpats för fastställande av lastmärke endast i Nordsjö- och vidsträcktare fart, tills vidare tillämpas jämväl å fartygs lastmärke för Östersjöfart. Viss lättnad är dock stadgad för fartyg av närmare angiven konstruktion.

Över berörda förslag hava yttranden avgivits av Svenska Sjömans-Unionen, Svenska Eldare Unionen, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sveriges Allmänna Sjöfartsförening och Sveriges Redareförening. Angående föreningarnas ståndpunkt i frågan må nämnas följande:

Svenska Sjömans-Unionen förordar obetingat införande av obligatoriskt lastmärke även i Östersjöfart i enlighet med vad inom kommerskollegium föreslagits.

Svenska Eldare Unionen föreslår, att en lag om ändrad lydelse av 9 § i tillsynslagen får ett sådant innehåll, att lastmärkesbestämmelserna komma att tillämpas för fartyg i kust-, Östersjö- och vidsträcktare fart, samt att undantag från lagens bestämmelser göres allenast beträffande fiske- eller fångstfartyg samt bärgningsfartyg.

Sveriges Fartygsbefälsförening tillstyrker förslagen, dock att från bestämmelserna om lastmärke pråmfartyg icke böra undantas.

Sveriges Allmänna Sjöfartsförening uttalar följande:

Under ärendets behandling inom föreningen och styrelsen har från representanternas för de ombord anställda sida med bestämdhet understrukits önskvärdheten av att bestämmelserna rörande obligatoriskt lastmärke bleve utsträckta att omfatta även Östersjöfart.

Representanterna för övriga olika intressegränar inom sjöfarten hava icke velat principiellt motsätta sig att så sker, men hava härvid utgått från två förutsättningar såsom oefftergivliga, nämligen

1) att det verkställes och offentliggöres en utredning, som för de av förevarande spörsmål intresserade möjliggör ett exakt bedömande av verkningarna för de olika, i Östersjöfart för närvarande använda fartygstyperna av de lastlinjeregler, vilka avses skola vinna tillämpning; samt

2) att den nu ifrågavarande lastlinjelagstiftningens införande föregås av underhandlingar med övriga av den speciella Östersjöfarten intresserade länder, varigenom garanti vinnes, att lagstiftning av enahanda innehåll införes i dessa länder samtidigt som motsvarande lagstiftning träder i kraft i Sverige.

Representanterna inom styrelsen för de ombord anställda hava förklarat sig icke vilja för sin del motsätta sig ett anstående med förevarande frågas definitiva avgörande i avbidan på framläggandet av den här ovan åsyftade ut-

redningen och på resultatet av där avsedda underhandlingar med främmande stater, under förutsättning att denna utredning och dessa underhandlingar igångsättas och slutföras med det snaraste.

Sveriges Redareförening framlägger i sitt yttrande enahanda synpunkter som dem, vilka komma till uttryck i det av Sveriges Allmänna Sjöfartsförening avgivna yttrandet.

Såsom framgår av motionen, överensstämna de författningsförslag, som däri framläggas, med motsvarande inom kommerskollegium utarbetade förslag.

Enligt vad utskottet inhämtat, har en konvention den 28 januari 1926 undertecknats i Köpenhamn mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge rörande fartygs sjövärdighet och utrustning. Denna konvention, som numera trätt i kraft, innehåller bland annat överenskommelse mellan de kontraherande makterna att i den utsträckning förhållandena medgiva vidmakthålla ett intimt samarbete vid förberedande av nya bestämmelser samt gemensamt förbereda de kontraherande staternas ställning till den övriga internationella lagstiftningen i ämnet. I huvudsakligt syfte att uppgöra förslag till gemensamt svar till England på inbjudan till en internationell konferens rörande säkerheten för människoliv till sjöss hava innevarande år i Hålsingfors hållits överläggningar mellan representanter för Finlands, Danmarks, Norges och Sveriges sjöfartsstyrelser, vid vilka dessutom närvarit chefen för den holländska fartygsinspektionen. Vid denna konferens diskuterades också den från svensk sida väckta frågan om införande av obligatoriska lastlinjeföreskrifter för fartyg, vilka nyttjas uteslutande i Östersjöfart. Beträffande denna fråga förklarade sig de finska, danska och norska representanterna villiga förelägga sina respektive regeringar frågan om åstadkommande av internationell överenskommelse i ämnet samt anbefalla densamma till noggrant övervägande.

Utskottet.

Det i 9 § av lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg upptagna stadgandet om anbringande av lastmärke å fartyg till bestämmande av dess högsta tillåtna nedlastning avser allenast fartyg i Nordsjö- och vidsträcktare fart. Vid stadgandets tillkomst i samband med 1914 års sjöfartssäkerhetslagstiftning var, såsom förut erinrats, frågan om införande av lastlinjetväng beträffande last- och passagerarfartyg även i Östersjöfart föremål för uppmärksamhet. Detta spörsmål blev dock ställt på framtiden i avbidan å närmare utredning, som förutsattes skola ske med tillhjälp av den då inrättade fartygsinspektionen. Inom kommerskollegium hava ock nu utarbetats preliminära författningsförslag i ämnet, och i avgivna yttranden över dessa förslag hava i sjöfarten intresserade förordat lagstiftning i ämnet eller i varje fall förklarat sig icke vilja principiellt motsätta sig densamma. Frågan är även föremål för uppmärksamhet inom våra grannländer.

I anslutning till vad vederbörande departementschef uttalade år 1913, anser utskottet, att i avseende å lastlinjens betydelse för säkerheten i stort sett samma skäl tala för införande av obligatoriskt lastmärke i Östersjöfart som i Nordsjöfart. Behovet av reglerande föreskrifter jämväl i Östersjön rörande lastning av fartyg till vinnande av ökad säkerhet synes numera bestyrkt av de sjöolyckor i nämnda farvatten, som föranletts av för djup nedlastning. En an-

ordning med nedlastningens bestämmande efter ett lastmärke torde kunna, där-
est lastlinjereglerna utformas på ett tekniskt riktigt sätt, fylla skäligen anspråk
med hänsyn till såväl säkerhetens som rederirörelsens intressen. Om föreskrif-
ternas efterlevnad kan av kontrollorganen övervakas, lär risken för olyckor
av nämnda slag kunna minskas. Klart är ock, att en kontroll från tillsynsmyndig-
heten och ombordvarande i fråga om nedlastningen i hög grad underlättas
genom befintligheten av lastmärke.

Vid nu angivna förhållanden finner utskottet det vara en angelägenhet av
vikt, att en lagstiftning om obligatoriskt lastmärke å fartyg i Östersjöfart kom-
mer till stånd. Då emellertid den pågående utredningen torde böra slutföras, kan
utskottet icke tillstyrka riksdagen att genom ett bifall till förevarande motion
omedelbart besluta ändring av lagen om tillsyn å fartyg, helst den ifråga-
satta lagstiftningen synes lämpligast böra komma till stånd i samråd med
övrige i Östersjöfart intresserade stater. Men med den ställning, utskottet
intager i frågan, anser utskottet, att riksdagen bör i skrivelse till Kungl. Maj:t
giva uttryck för riksdagens önskan, att utredningen i ämnet fullföljes och att
därpå grundat förslag snarast möjligt framläggas för riksdagen.

Utskottet får alltså hemställa,

att riksdagen, i anledning av förevarande motion, måtte i
skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville, efter
det pågående utredning om införande av obligatoriskt lastmärke
för fartyg i Östersjöfart avslutats, snarast möjligt för riks-
dagen framlägga det förslag, vartill utredningen kan föran-
leda.

Stockholm den 23 mars 1928.

På första lagutskottets vägnar:

A. ÅKERMAN.

Vid detta ärendes behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Åkerman*, *Larson* i Lerdala, *Borell*, *Sandegård*,
Julin, *Georg Dahl**, *Bissmark* och *Gustafsson* i Benestad;

från andra kammaren: herrar *Lindqvist* i Halmstad, *af Ekenstam*, *Lindley*,
Leo, *Nilsson* i Antnäs, *Karlsson* i Vütö, *Olsson* i Rimforsa och *Persson* i Trängen.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herr *Borell*, som ansett, att utskottets eget yttrande bort hava följande lydelse:

»Med hänsyn till det läge, vari föreliggande fråga enligt vad utredningen i ärendet ger vid handen för närvarande befinner sig, anser utskottet, att någon vidare åtgärd däri från riksdagens sida nu icke bör ifrågakomma.

Utskottet hemställer alltså,

att förevarande motion icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.»
