

## Nr 74.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående ändrad lydelse av 9, 16 och 22 §§ lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg; given Stockholms slott den 29 januari 1932.*

Under åberopande av bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen antaga härvid fogat förslag till lag angående ändrad lydelse av 9, 16 och 22 §§ lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg.

GUSTAF.

*D. Hansén.*

## Förslag

till

## Lag

**angående ändrad lydelse av 9, 16 och 22 §§ lagen den 16 oktober 1914  
(nr 349) om tillsyn å fartyg.**

Härigenom förordnas, att 9, 16 och 22 §§ lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg skola, 16 och 22 §§ i nedan angivna delar, erhålla följande ändrade lydelse:

### 9 §.

Fartyg med en bruttodräktighet av 150 registerton eller mera, som befordrar gods eller passagerare, skall i utrikes fart eller i Östersjöfart mellan svenska hamnar, till ledning för tillsynen å dess nedlastning, vara försett med lastmärke, utvisande fartygets minsta tillåtna fribord. Från nu stadgad skyldighet må Konungen medgiva undantag för fartyg, som nyttjas i fart mellan närliggande hamnar.

Vad med Östersjöfart skall förstås, därom förordnar Konungen.

Stadgandena i denna paragraf skola ej äga tillämpning på örlogsfartyg eller lustfartyg.

### 16 §.

Passagerarfartyg — — — — — mellantider:

a) för passagerarfartyg, som nyttjas i utrikes fart och därvid avlägsnar sig mera än 20 nautiska mil från närmaste land, ett år och för sådant fartyg i annan fart två år; samt

b) för — — — — — mellantiden.

Med — — — — — sägs.

Förnyad — — — — — tidpunkt.

Chefsmyndigheten — — — — — räknas.

### 22 §.

Passagerarfartygscertifikat gälle för fartyg, som nyttjas i utrikes fart och därvid avlägsnar sig mera än 20 nautiska mil från närmaste land, ett år samt för fartyg i annan fart två år, från och med dagen för dess utfärdande, skolan-

de 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.

Är — — — — — hamn.

Där — — — — — gälla.

Har — — — — — gällande.

Jämväl — — — — — gällande.

\_\_\_\_\_

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

\_\_\_\_\_

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t  
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 22 ja-  
nuari 1932.*

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena samt cheferna för justitie- och socialdepartementen anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Hansén, fråga om *ändrad lydelse av 9, 16 och 22 §§ lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg* samt anför:

Under nästföregående punkt i dagens statsrådsprotokoll har jag anmält min avsikt att föreslå Kungl. Maj:t att i proposition äska riksdagens godkännande av dels 1929 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss jämte därvid fogat, såsom bilaga I betecknat reglemente, dels ock 1930 års internationella lastlinjekonvention med tillhörande slutprotokoll och bilagor, därvid jag emellertid erinrat, att med fattande av slutligt beslut i ärendet borde anstå, till dess vissa med ifrågavarande konventioner sammanhängande förslag till ändringar i allmän lag hunnit undergå vederbörlig granskning i lagrådet.

De lagändringar, som härvid åsyftades, beröra 9, 16 och 22 §§ lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg samt 35 § sjölagen. Under anmälan, att chefen för justitiedepartementet senare i dag torde komma att underställa Kungl. Maj:t förslag till sistnämnda lagändring, anhåller jag nu att få upptaga frågan om de av konventionerna påkallade ändringarna i tillsynslagen.

Anslutning från vårt lands sida till den internationella lastlinjekonventionen torde icke förutsätta annan ändring i allmän lag än i fråga om *9 § tillsynslagen*. Under hänvisning till den utförligare redogörelse för den svenska lagstiftningen angående obligatorisk lastlinje för fartyg, som jag i nästföregående ärende lämnat, torde jag i detta sammanhang kunna inskränka mig till en erinran om hithörande bestämmelsers huvudsakliga innehåll.

Gällande sjöfartssäkerhetslagstiftnings huvudstadgande, 5 a § sjölagen, innehåller bland annat föreskrift därom, att fartyg skall för resa vara så lastat, att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras. Närmare bestämmelser rörande befälhavares förpliktelser med avseende å efterlevnaden av denna föreskrift innehållas i 26 § sjölagen, som i fråga om fartygets nedlastning ålägger befälhavare att särskilt tillse, att ej större last intages, än fartyget kan bekvämligen bära och rymma, och att fartyget i intet fall lastas dju-

pare än som angives genom det lastmärke, som må vara tillämpligt. Angående ansvar för förseelse häremot stadgas i 292 § sjölagen. Berörda bestämmelser fullständigas genom 9 § lagen om tillsyn å fartyg, vari stadgas, att fartyg, som nyttjas till handelssjöfart eller till befordran av passagerare i den omfattning, att det enligt 20 § samma lag skall vara försett med passagerarfartygscertifikat, i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel skall, till ledning för tillsynen å dess nedlastning, vara försett med lastmärke, utvisande fartygets minsta tillåtna fribord. Nyttjas fartyg utan att vara vederbörligen försett med lastmärke, där sådant är föreskrivet, är befälhavaren förfallen till bötesstraff (29 § tillsynslagen).

Närmare bestämmelser rörande fartygs förseende med lastmärken av olika slag samt fribordscertifikat m. m. finnas i förordningen den 31 december 1914 (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg §§ 30—33 jämte vissa övergångsstadganden, vartill ansluta sig särskilda i § 32 samma förordning omförmälda fribordsbestämmelser och fribordstabeller ävensom förordningen den 2 juni 1922 (nr 232) angående trälastmärke å maskindrivna fartyg.

Det stadgande i lastlinjekonventionen, för vars tillämpning nu ifrågavarande lagändring påkallas, innehålles i art. 2, vari konventionens och därmed även lastlinjetvångets omfattning angives. Huvudregeln är, att bestämmelserna i konventionen skola äga tillämpning beträffande alla å internationella resor nyttjade fartyg, hemmahörande i de länder, vilkas regeringar biträtt konventionen, med undantag av de l s örlogsfartyg, uteslutande för fiske använda fartyg, lustfartyg och fartyg, som icke befordra gods eller passagerare, d e l s o c k fartyg med en bruttodräktighet understigande 150 registerton. Därjämte må fartyg, som nyttjas å internationella resor mellan närliggande hamnar i två eller flera länder, av vederbörande myndighet i fartygets hemland undantagas från bestämmelserna i konventionen, därest resorna mellan ifrågakommande hamnar befinnas äga rum i så skyddade farvatten och under sådana förhållanden, att det får anses oskäligt eller olämpligt att tillämpa bestämmelserna i konventionen på fartyg, nyttjade å sådana resor. Sistberörda undantag förutsätter samråd med vederbörande myndigheter i de främmande länder, som beröras av ifrågavarande resor.

I utlåtande den 14 februari 1931 framhåller *kommerskollegium*, vid vars handläggning av förevarande ärende *socialstyrelsen* varit representerad, att för åstadkommande av överensstämmelse mellan lastlinjekonventionen och svensk lag erfordrades ändring beträffande det genom 9 § tillsynslagen reglerade tillämpningsområdet för obligatorisk lastlinje, och föreslår, att detta måtte ske på så sätt, att berörda tillämpningsområde utsträcktes att gälla all *u t r i k e s f a r t*. Angående omfattningen och innebörden av detta begrepp i förhållande till det i konventionen nyttjade uttrycket »internationella resor» åberopar kollegium vad i sådant avseende anförts i kollegii utlåtande den 19 januari 1931 angående 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention. I sistnämnda utlåtande har kollegium i samband med förslag till ändring i 16 § tillsynslagen, vartill jag senare återkommer, anmärkt, att det i förslaget nyttjade uttrycket »utrikes fart» icke fullt täcktes av konventionens definition å »international voyage»,

varmed avsåges »a voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely», vilken definition fullständigades av en förklaring, att koloni, hinsides hav beläget territorium m. fl. områden vart för sig vore att anse såsom särskilt land. Den praktiska skillnaden komme att gälla svenska fartyg i fart uteslutande mellan hamnar i ett och samma främmande land eller mellan hamnar i länder, som icke biträtt konventionen. Trafik av förstnämnda slag, som förutsatte särskilt tillstånd av den främmande staten eller överenskommelse med densamma, torde emellertid icke för närvarande bedrivas med passagerarfartyg, och därest så skulle komma att ske, syntes, liksom beträffande trafik av det senare slaget, anledning icke föreligga till annat än att i förevarande avseende likställa sådan trafik med annan fart på utrikes ort. Dessa synpunkter skulle enligt kollegium äga tillämpning jämväl med avseende å lastlinjekonventionen och därav föranlett förslag till ändringar i tillsynslagen.

Förut omförmälda bestämmelse i art. 2 i sistnämnda konvention om rätt för vederbörande lands myndigheter att efter samråd med myndigheterna i övriga ifrågakommande stater medgiva undantag för fartyg, som nyttjas å internationella resor mellan närliggande hamnar i två eller flera länder, anser kollegium böra föranleda bemyndigande för Kungl. Maj:t att medgiva dylikt undantag. Kollegium föreslår vidare, i överensstämmelse med konventionen, särskilt undantag för örlogs- och lustfartyg samt för fartyg, som icke befordra gods eller passagerare, varigenom bogser-, bärgnings- och isbrytningsfartyg komme att i regel undantagas, vilket ock enligt kollegii mening torde få anses riktigt. Beträffande fiskefartyg anmärker kollegium, att avfattningen av konventionen i detta stycke icke syntes fullt nöjaktig, enär genom undantaget för »fartyg, som icke befordra gods eller passagerare», tydligen även »fartyg, uteslutande använda för fiske», undantagits från konventionens tillämpning. Särskild bestämmelse härom syntes för den skull icke erforderlig. Vidkommande passagerarfartyg framhålles, att konventionen principiellt omfattade en större kategori sådana fartyg än 9 § tillsynslagen i dess nuvarande lydelse. På grund av det generella undantaget för fartyg med mindre bruttodräktighet än 150 registerton komme emellertid en dylik med hänsyn till konventionen ofrånkomlig utsträckning av lastlinjebestämmelsernas omfattning att bliva utan praktisk betydelse.

I samband med nu avhandlade, av lastlinjekonventionen föranledda förslag till ändring av reglerna för den svenska lastlinjelagstiftningens omfattning framlägger kommerskollegium tillika förslag om viss av konventionen oberoende utsträckning av dessa reglers tillämpning jämväl vad angår inrikes fart, därvid kollegium hänvisar till den särskilda utredning rörande lastmärke för fartyg i Östersjöfart, för vilken jag närmare redogjort i nästföregående ärende. Lastlinjetvång för sådan fart anser kollegium, såsom jag därvid omförmält, emellertid icke böra utsträckas längre än till Östersjöfart i ungefär den betydelse detta fartbegrepp har enligt de för sjöfartssäkerhetsförfattningarna i allmänhet gällande fartbestämningarna. Fartyg i inskränkta fart, således ungefär vad som motsvarar inre fart och kustfart enligt nu till-

lämpade fartbestämningar, skulle sålunda enligt kollegii mening alltjämt vara undantagna, vilket kollegium anser befogat, enär hittills vunnen erfarenhet icke kunde sägas hava bestämt utvisat behov av lastlinje i sådan inskränktare fart. I överensstämmelse härmed anmäler kollegium sin avsikt att föreslå Kungl. Maj:t att, vad utrikes fart anginge, i samråd med de nordiska länderna bestämma förut omförmälda undantag för fartyg, som nyttjades å internationella resor mellan närliggande hamnar i två eller flera länder, på sådant sätt, att fartyg, som under nyttjande i utrikes fart icke fördes utanför de fastställda gränserna för kustfart eller därmed jämförlig fart, befriades från lastlinjetvång. Till stöd härför åberopar kollegium även det av den i Stockholm år 1929 avhållna s. k. baltiska lastlinjekonferensen framlagda förslaget om undantag för fartyg, som icke avlägsnade sig mera än 15 nautiska mil från närmaste land och icke tillryggalade mer än 30 nautiska mil å resa mellan två hamnar. Som innebörden av uttrycket »fart mellan närliggande hamnar» icke lämpligen läte sig bestämt fixera, borde, för möjliggörande av likställighet i förekommande fall mellan inrikes och utrikes trafik, den av kollegium föreslagna befogenheten för Kungl. Maj:t att undantaga fartyg i fart mellan närliggande hamnar avse såväl inrikes som utrikes fart.

Med avseende å de fartyg i Östersjöfart, som på grund av sin mindre storlek (under 150 registerton brutto) icke fölle under konventionen men vilka enligt kollegii mening principiellt borde underkastas kontroll i fråga om nedlastning, i den mån och på det sätt detta lämpligen läte sig göra, syntes Kungl. Maj:t genom ett särskilt stadgande böra erhålla bemyndigande att förordna om erforderliga åtgärder. Härvid förutsattes, att detta skedde efter samråd och överenskommelse med ifrågakommande främmande stater.

Med hänsyn till vad sålunda anförts föreslår kommerskollegium, att 9 § tillsynslagen skulle erhålla följande lydelse:

»Fartyg med en bruttodräktighet av 150 registerton eller mera, som befordrar gods eller passagerare, skall i utrikes fart eller i Östersjöfart mellan svenska hamnar, till ledning för tillsynen å dess nedlastning, vara försett med lastmärke, utvisande fartygets minsta tillåtna fribord. Från nu stadgad skyldighet må Konungen medgiva undantag för fartyg, som nyttjas i fart mellan närliggande hamnar.

På Konungen må ock ankomma att förordna om åtgärder till ledning för tillsynen å nedlastning av fartyg med en bruttodräktighet understigande 150 registerton, som i utrikes fart eller i Östersjöfart mellan svenska hamnar befordrar gods eller passagerare.

Vad med Östersjöfart skall förstås, därom förordnar Konungen.

Stadgandena i denna paragraf skola ej äga tillämpning på örlogsfartyg eller lustfartyg.»

Ikraftträdandet av denna lagändring anser kollegium böra bliva beroende på Kungl. Maj:ts förordnande.

I sistnämnda hänseende har kommerskollegium, såsom i nästföregående ärende närmare omförmäls, i utlåtande den 21 november 1931, varmed av lastlinjekonventionen föranledda förslag till administrativa författningsbestäm-

melser överlämnats till Kungl. Maj:t, ifrågasatt uppskov tillsvidare med lastlinjetvångets genomförande för fartyg i inrikes fart, därvid collegium dock principiellt fasthållit sin tidigare ståndpunkt, att skillnad i lastlinjehänseende icke bör göras mellan inrikes och utrikes Östersjöfart. Kollegii senare förslag avser sålunda endast tidpunkten för ikraftträdandet av den föreslagna lagändringen, såvitt angår fartyg i inrikes fart. Beträffande denna fråga, som jag på grund av dess principiella betydelse ansett mig böra jämväl i detta sammanhang omnämna, får jag i övrigt hänvisa till den i nästföregående ärende lämnade redogörelsen och i samband därmed av mig gjorda uttalanden.

Beträffande andra stycket av kommerskollegii nyss återgivna förslag till ändrad lydelse av 9 § tillsynslagen må här ock erinras om att viss utredning verkstälts rörande innebörden av de åsyftade åtgärderna till ledning för kontrollen å nedlastningen av ifrågavarande mindre fartyg. Utredningen, som av kommerskollegium överlämnats till Kungl. Maj:t med särskilt utlåtande den 21 november 1931, har endast haft preliminär karaktär och icke lämnat annat resultat än ett av en sakkunnig utarbetat förslag, närmast avsett att utgöra ett arbetsunderlag för fortsatt utredning framdeles. Collegium har dock vidhållit sitt förslag till lagändring jämväl i nu berörda hänseende.

Sveriges anslutning till 1929 års internationella sjöfartssäkerhetskonvention förutsätter — förutom förut berörda ändring i sjölagen — ändringar i 16 och 22 §§ tillsynslagen.

*Tillsynslagens 16 §* innehåller föreskrifter rörande förnyade sjövärdighetsbesiktningar av innebörd, såvitt nu är i fråga, att passagerarfartyg skall, så länge det till sjöfart nyttjas, underkastas upprepade sådana besiktningar med en mellantid av ett år för passagerarfartyg i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel och två år för sådant fartyg i inskränkta fart; om och i den mån så med hänsyn till särskilda omständigheter prövas nödigt, äger kommerskollegium bestämma, att förnyad sjövärdighetsbesiktning skall verkställas inom kortare tid än nyss sagts. Vidare stadgas, att förnyad sjövärdighetsbesiktning må, utan rubbning i den gällande tidsföljden för efterföljande besiktning, företagas högst tre månader före eller efter föreskriven tidpunkt ävensom att kommerskollegium må meddela skäligt anstånd med förnyad sjövärdighetsbesiktning, dock ej för längre tid än sex månader.

Nu återgivna stadgande utgör en viktig del av det genom 1914 års lagstiftning skapade systemet för den statliga tillsynen å fartygs sjövärdighet, vars båda huvudformer äro inspektion och besiktning. Inspektionen utgör en fortlöpande tillsyn, företagen när som helst och avseende vadhelst inspektören har anledning att undersöka men företrädesvis det allmänna fartygsunderhållet, utrustning, lastning och de sociala förhållandena ombord. Besiktning är tillsyn av mera ingripande art, avseende den egentliga sjövärdighetens bedömande. Däri innefattas dels en undersökning för utrönande av de speciella villkoren för ett fartygs användning såsom passagerarfartyg (passagerarfartygsbesiktning), dels ock en under särskilda förutsättningar och vid vissa tider eller tillfällen obligatorisk undersökning rörande skrovets och maskineriets samt övriga fasta



delars beskaffenhet (sjövärdighetsbesiktning). Sistnämnda besiktning, som regelmässigt kräver fartygets torrsättning, äro alla passagerarfartyg samt svenska fartyg i allmänhet av viss storlek eller beskaffenhet underkastade. Man skiljer mellan »första sjövärdighetsbesiktning» och »förnyade sjövärdighetsbesiktningar». Besiktningspliktiga fartyg skola, sedan de genom en första besiktning kommit under tillsyn, underkastas periodisk kontroll genom »förnyade sjövärdighetsbesiktningar» med bestämda mellantider, olika allt efter fartygens slag, användning och fart.

I nära samband med nyssberörda bestämmelser angående förnyade sjövärdighetsbesiktningar stå föreskrifterna i *tillsynslagens* 22 §, som reglerar giltighetstiden för passagerarfartygscertifikat. Huvudregeln är, att dylikt certifikat skall gälla ett år för fartyg i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel samt två år för fartyg i inskränkta fart. Anledningen till att giltighetstiden för passagerarfartygscertifikat erhållit samma utsträckning som mellantiderna för de förnyade sjövärdighetsbesiktningarna är den, att sjövärdighetsbesiktning med tillfredsställande resultat principiellt utgör en förutsättning för utfärdande av passagerarfartygscertifikat.

De bestämmelser i sjöfartssäkerhetskonventionen, som befunnits föranleda ändringar i tillsynslagen, gälla periodiska besiktningar av passagerarfartyg. Det formella huvudstadgandet härom finnes i art. 10, som under rubriken »Första och följande fartygsbesiktningar», innehåller en allmän föreskrift, fullständigad av detaljbestämmelser i regel XXII i det vid konventionen fogade reglementet, innefattande »de allmänna grunder, enligt vilka besiktningar av fartyg, nya eller existerande, skola äga rum med avseende på skrov, maskineri (huvud- och hjälpmaskiner med ångpannor) samt utrustning». Enligt art. 10 åta sig de fördragsslutande parterna att utfärda detaljföreskrifter i överensstämmelse med dessa allmänna grunder eller att ändra befintliga föreskrifter, så att de komma i överensstämmelse med desamma. Vidare föreskrives såsom allmän regel, att de nyss åsyftade detaljföreskrifterna skola vara så avfattade, att, med hänsyn till säkerheten för människoliv, fartyget blir lämpat för den användning, för vilken det är avsett. Som art. 10 ingår i konventionens andra kapitel (angående fartygs konstruktion), är dess tillämpningsområde i likhet med kapitlet i övrigt, enligt art. 4, begränsat till maskindrivna passagerarfartyg, som nyttjas å internationella resor. I motsats till flertalet av artiklarna i detta kapitel avser emellertid art. 10, såsom nyss angivits, såväl existerande som nya fartyg. Skillnaden mellan sistberörda båda begrepp är i art. 4 angiven sålunda, att med »nytt fartyg» avses fartyg, vars köl sträcker den 1 juli 1931 eller senare, eller fartyg, som sagda dag eller senare förändras till passagerarfartyg; övriga fartyg äro att anse såsom »existerande fartyg.»

I regel XXII stadgas, att fartyg, varom här är fråga, skall undergå dels en första besiktning, innan det tages i bruk, dels periodiska besiktningar en gång var tolfte månad och dels ytterligare besiktningar under mellantiden, om anledning därtill förekommer. I samband därmed lämnas detaljföreskrifter om vad ifrågavarande besiktningar skola avse, i huvudsak motsvarande vad i

sådant hänseende stadgats i §§ 39 och 40 i förordningen den 31 december 1914 (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg. Det anmärkes, att ifrågavarande konventionsbestämmelse kräver tillsynsåtgärder av sådan art, att de icke kunna fullgöras, med mindre torrsättning av fartyget äger rum.

*Kommerskollegium* har i utlåtande den 19 januari 1931 beträffande de av sjöfartssäkerhetskonventionen betingade ändringarna i tillsynslagens regler rörande passagerarfartyg i vad angår tidsperioden för förnyade sjövärdighetsbesiktningar (16 §) fäst uppmärksamheten å sammanhanget mellan denna författningsändring och utsträckningen av bestämmelserna i konventionens kapitel angående fartygs konstruktion, som avse alla å internationella resor nyttjade maskindrivna passagerarfartyg. Härutinnan framhåller kollegium följande synpunkter. Enligt 1914 års konvention i ämnet — för vilken närmare redogjorts i nästföregående ärende — hade generellt undantag kunnat göras för fartyg på vissa, av vederbörande regering i särskild förteckning upptagna ruter, på vilka fartygen avlägsnade sig högst 200 nautiska mil från närmaste land. Med stöd härav hade för Sveriges del, i den mån konventionen så medgivit, undantagits passagerarfartyg i fart hitom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel (eller m. a. o. Östersjö- och inskränkta fart enligt då och i huvudsak alltjämt gällande fartbestämningar). Detta förhållande hade i sin tur inverkat på avfattningen av reglerna i 16 § tillsynslagen angående mellantid för sjövärdighetsbesiktningar (två år för passagerarfartyg i nyssnämnda fart, ett år för fartyg i vidsträcktare fart) samt 22 § samma lag angående giltighetstiden för passagerarfartygscertifikat (samma skillnad).

För att åstadkomma överensstämmelse med 1929 års konvention i nu avhandlade hänseende föreslår kollegium, att 16 § tillsynslagen ändras sålunda, att den för passagerarfartyg i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel nu stadgade mellantiden av ett år kommer att gälla för passagerarfartyg i utrikes fart. Härvid har kollegium emellertid funnit den i konventionen inrymda befogenheten för de särskilda staternas vederbörande myndigheter att medgiva undantag för fartyg, som under resa icke avlägsnar sig mera än 20 nautiska mil från närmaste land (art. 4 p. 3), böra föranleda till att fartyg i dylik fart i förevarande avseende jämfördes med fartyg i inrikes trafik. I enlighet härmed anser kollegium ifrågavarande stadgande böra erhålla följande lydelse:

»Passagerarfartyg — — — — — skall, så länge det till sjöfart nyttjas, underkastas förnyade sjövärdighetsbesiktningar med nedannämnda mellantider:

a) för passagerarfartyg, som nyttjas i utrikes fart och därvid avlägsnar sig mera än 20 nautiska mil från närmaste land, ett år och för sådant fartyg i annan fart två år.»

Under framhållande av sammanhanget mellan 22 § tillsynslagen och nyss behandlade 16 § har kollegium, då överensstämmelse mellan de båda lagrummen syntes böra även framdeles bibehållas, funnit en ändring av det senare lagrummet böra föranleda ändring jämväl av det förra. För den skull borde enligt kollegii förslag första stycket i 22 § erhålla följande lydelse:

»Passagerarfartygscertifikat gälla för fartyg, som nyttjas i utrikes fart och därvid avlägsnar sig mera än 20 nautiska mil från närmaste land, ett år samt för fartyg i annan fart två år, från och med — — — — — utsättas.»

I anslutning till dessa förslag har kommerskollegium gjort förut omförmälda anmärkning rörande en viss skiljaktighet mellan det i förslagen nyttjade uttrycket »utrikes fart» och konventionens definition å »internationella resor». I den mån denna skillnad ägde praktisk betydelse, innebure densamma emellertid enligt kollegii mening en i sak riktigare anordning för svenska fartygs vidkommande.

Vidare framhåller kollegium, i anledning av konventionens förut berörda bestämmelse om verkställande av förnyade fartygsbesiktningar »en gång var tolfte månad», att konventionen icke uttryckligen medgäve något sådant uppskov med besiktning, varom stadgades i näst sista och sista stycket av 16 § tillsynslagen, varför det kunde ifrågasättas, huruvida dessa stadganden jämväl tarvade en överarbetning. Härvid hade kollegium emellertid i första hand uppmärksammat, att enahanda förhållande förelegat med avseende å 1914 års konvention, därvid lagstiftaren tydligen ansett konventionens regler icke utgöra hinder för utformande av den svenska lagens institut »förnyade sjövärdighetsbesiktningar» på sätt skett genom nu ifrågavarande stadganden. Vidare framhåller kollegium — under hänvisning till bestämmelse i konventionens art. 52 om förlängning av giltighetstiden för s. k. säkerhetscertifikat utöver eljest stadgad tid, för den händelse fartyget icke befinner sig i hemlandet, då certifikatet upphör att gälla — att sådan förlängning av tiden för säkerhetscertifikatets giltighet uppenbarligen förutsatte en utsträckning av besiktningsperioden. Slutligen finge ock beaktas, att ordalydelsen av art. 10 tydligt angäve, att regel XXII icke avsetts att utgöra annat än ett allmänt stadgande, innehållande »general principles», medan utformandet av detaljbestämmelser överlämnats åt vederbörande stat. På nu angivna grunder anser kollegium någon ändring av de båda sista styckena av 16 § tillsynslagen icke erforderlig.

I utlåtande den 5 februari 1931 angående sjöfartssäkerhetskongventionen tillstyrker *socialstyrelsen* kommerskollegii nyss omförmälda förslag till ändringar i 16 och 22 §§ tillsynslagen.

Vidkommande till en början den utvidgning av den svenska lagstiftningen angående obligatorisk lastlinje för fartyg, som skulle vara erforderlig i samband med den internationella lastlinjekonventionens ratificering, finner jag mig kunna biträda kommerskollegii förslag till ändring i 9 § tillsynslagen, såvitt angår lastmärke för fartyg i utrikes fart. På grunder, som jag närmare utvecklat vid föredragning av frågan om konventionens godkännande, får jag vidare, i likhet med kommerskollegium, förorda, att lastlinjetvånget erhåller tillämpning jämväl å fartyg, som i inrikes trafik nyttjas i Östersjöfart. På skäl, som anförts i samband med nyssnämnda fråga, anser jag mig däremot icke för närvarande kunna upptaga kommerskollegii förslag om bemyndigande för Kungl. Maj:t att förordna om särskilda åtgärder för kontroll å nedlastningen

*Departements-  
chefen.*

av sådana från lastlinjetvång i egentlig mening undantagna fartyg med en bruttodräktighet understigande 150 registerton, som nyttjas i utrikes fart eller i Östersjöfart mellan svenska hamnar. Gentemot avfattningen av kollegii förslag i av mig biträdda stycken synes mig icke vara något att erinra.

Vad härefter angår de lagändringar, som erfordras i samband med ratificering av 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention, finner jag av kommerskollegium härutinnan framställda förslag till ändrad lydelse av 16 och 22 §§ tillsynslagen tillfredsställande.

Det torde måhända böra anmärkas, att konventionen i förevarande stycken gäller allenast maskindrivna passagerarfartyg, medan förslagen avse passagerarfartyg i allmänhet. Vid det förhållande, att allenast fartyg i utrikes fart, som avlägsna sig mer än 20 nautiska mil från närmaste land, beröras av de tilltänkta ändringarna, synes anmärkta omständighet utan praktisk betydelse.

Beträffande fartyg i inskränkta fart än nyss sagts, vilkas jämställande i förevarande avseende med fartyg i inrikes trafik innebär ett avsteg från konventionens allmänna regel om förnyade besiktningar varje år, får jag erinra, att en sådan avvikelse äger stöd av särskilt stadgande i konventionen om rätt för vederbörande lands myndigheter att medgiva undantag för fartyg i den inskränkta fart, varom här är fråga. Då förutsättningarna för sådant undantag jämväl i övrigt synas föreligga, torde någon invändning häremot enligt min mening icke kunna göras.

Beträffande slutligen införandet av termen »utrikes fart» såsom en motsvarighet till det i båda konventionerna förekommande, på visst sätt definierade uttrycket »internationella resor» får jag framhålla, att förstnämnda term, som tidigare funnit användning i svenska författningar, synes mig utgöra ett lämpligt uttryck för fastställande av ifrågavarande bestämmelsers räckvidd. Den förut berörda skiljaktigheten mellan innebörden av denna term och det i konventionerna brukade uttrycket »internationella resor» synes mig så mycket mindre giva anledning till erinringar mot användning av termen »utrikes fart», som därmed uppnås ett ur kontrollsynpunkt mera tillfredsställande resultat.

Föredraganden uppläser härefter förslag till *lag angående ändrad lydelse av 9, 16 och 22 §§ lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg* av den lydelse, bilaga<sup>1</sup> vid detta protokoll utvisar, samt hemställer, att lagrådets yttrande över förslaget måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall.

Ur protokollet:

N. Tolstoy.

<sup>1</sup> Denna bilaga, vilken är likalydande med det vid propositionen fogade lagförslaget, har här nteslntits.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 22 januari 1932.*

N ä r v a r a n d e:

justitieråden    CHRISTIANSSON,  
                          EDELSTAM,  
                          STENBECK,  
regeringsrådet AFZELIUS.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 22 januari 1932, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag angående ändrad lydelse av 9, 16 och 22 §§ lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg*. I samband därmed hade till lagrådet för kännedom vid förslagens granskning överlämnats utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet i statsrådet samma den 22 januari, ifråga om godkännande av dels en den 31 maj 1929 dagtecknad internationell konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss jämte därvid fogat reglemente, dels ock en den 5 juli 1930 dagtecknad internationell lastlinjekonvention med tillhörande slutprotokoll och bilagor.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av förste amanuensen i kommerskollegium Gunnar Mac Erik Böös.

*Lagrådet* lämnade förslaget utan anmärkning.

Ur protokollet:  
*Ragnar Kihlgren.*

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 29 januari 1932.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena samt cheferna för justitie- och socialdepartementen anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Hansén, lagrådets den 22 januari 1932 avgivna yttrande över det samma dag till lagrådet remitterade förslaget till *lag angående ändrad lydelse av 9, 16 och 22 §§ lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg*.

Föredraganden hemställer, 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 förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Nils Sahlberg.*