

Nr 26.

Ankom till riksdagens kansli den 11 mars 1932 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av en internationell konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss med mera samt en internationell lastlinjekonvention med mera.

Genom en den 29 januari 1932 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 72, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden, äskat godkännande av följande vid protokollet fogade konventioner med mera, nämligen *dels* en den 31 maj 1929 mellan regeringarna i Tyskland, Australiska Statsförbundet, Belgien, Canada, Danmark, Spanien, Irländska Fristaten, Amerikas Förenta Stater, Finland, Frankrike, Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland, Indien, Italien, Japan, Norge, Nederländerna, Sverige och de Socialistiska Rådsrepublikernas Union, under förbehåll om ratifikation, avslutad konvention, innehållande bestämmelser för tryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, med därtill hörande, såsom bilaga I betecknat reglemente, *dels ock* en den 5 juli 1930 mellan regeringarna i Tyskland, Australiska Statsförbundet, Belgien, Canada, Chile, Cuba, Danmark, Fria staden Danzig, Spanien, Irländska Fristaten, Amerikas Förenta Stater, Finland, Frankrike, Förenade Konungariket Stora Britannien och Norra Irland, Grekland, Indien, Island, Italien, Japan, Lettland, Mexico, Norge, Nya Zeeland, Paraguay, Nederländerna, Peru, Polen, Portugal, Sverige och de Socialistiska Rådsrepublikernas Union, likaledes under förbehåll om ratifikation, avslutad konvention angående internationella bestämmelser om lastlinjer med mera jämte tillhörande slutprotokoll och fyra bilagor.

Konventionerna med tillhörande aktstycken ha upprättats i två autentiska texter, nämligen en å franska språket och en å engelska språket. Beträffande konventionernas samt nyssnämnda slutprotokolls och bilagors lydelse i de autentiska texterna ävensom i svensk översättning får utskottet hänvisa till propositionen.

I fråga om de skäl, som ligga till grund för propositionen, får utskottet därjämte, i den mån redogörelse härför ej lämnas här nedan, hänvisa till de vid propositionen fogade utdrag av statsrådsprotokollet.

Konventionernas tillkomst.

På inbjudan av brittiska regeringen ha internationella konferenser ägt rum i London dels under tiden 16 april—31 maj 1929 för revision av den internationella konvention rörande tryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, som avslutades i London den 20 januari 1914, och dels under tiden 20 maj—5 juli 1930 för avslutande av en internationell konvention rörande lastlinjebestämmelser för fartyg. I förstnämnda konferens hava såsom ombud för Sverige deltagit sändebudet i London friherre E. K. Palmstierna, dåvarande t. f. byråchefen i kommerskollegium N. G. Nilsson samt byråassistenten i socialstyrelsen E. A. F. Eggert, varjämte förste byråingenjören i telegrafstyrelsen A. S. Litström, förste amanuensen i kommerskollegium G. M. E. Böös, sjökaptanen J. N. G. Anderberg och förtroendemannen i svenska sjömansunionen N. Olsson såsom experter biträdd ombuden med bemyndigande för en var av experterna att vid förfall för något av ombuden företräda detta. Åt verkställande direktören i Sveriges fartygsbefälsförening, sjökaptanen N. P. Larsson hade jämväl uppdragits att såsom expert biträda vid konferensen, men denne blev av särskilda omständigheter förhindrad att närvara i London. I 1930 års konferens har Sverige representerats av friherre Palmstierna, kommerserådet P. A. Lindblad och byråassistenten Eggert såsom ombud med skeppsmätaren A. W. Palmqvist, förste amanuensen Böös, ledamoten av riksdagens första kammare, verkställande direktören i Sveriges redareförening O. A. Nordborg, sjökaptanen Larsson och förtroendemannen Olsson såsom experter och ställföreträdare för ombuden.

Såsom resultat av berörda konferenser föreligga förevarande två, enhälligt antagna internationella konventioner. Båda konventionerna äro undertecknade jämväl av de svenska ombuden. Såsom förutsättning för deras giltighet gäller enligt i vardera konventionens text inryckt bestämmelse, att de skola ratificeras.

Angående 1929 års konvention avgåvos utlåtanden den 19 januari 1931 av kommerskollegium, som därvid tillika överlämnade utlåtande av telegrafstyrelsen ävensom yttranden av Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Sveriges segelfartygsförening, Sveriges fartygsbefälsförening, svenska maskinbefälsförbundet, svenska sjömansunionen, svenska eldareunionen och Sveriges varvsindustrieförening, samt den 5 februari 1931 av socialstyrelsen.

Rörande 1930 års konvention avgav kommerskollegium utlåtande den 14 februari 1931 efter att hava berett följande sjöfartsorganisationer tillfälle att yttra sig i ärendet, nämligen Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, Sveriges segelfartygsförening, Sveriges fartygsbefälsförening, svenska maskinbefälsförbundet, svenska sjömansunionen, svenska eldareunionen samt Sveriges varvsindustrieförening, av vilka de fem förstnämnda jämte varvsindustrieföreningen inkommit med yttranden.

Sjöfartssäkerhetskonventionen.

Ehuru till formen en helt ny och självständig konvention, är 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention dock i sak att anse såsom en reviderad upplaga av 1914 års sjöfartssäkerhetskonvention, som för Sveriges del ratificerades den

Historik och innehåll.

17 december 1914. Sistnämnda konvention kom visserligen på grund av världskriget och andra mellankommande omständigheter aldrig att träda i kraft men har i allt fall i vissa stycken bragts i tillämpning såväl internationellt som i nationell lagstiftning i enskilda länder. Så har även varit fallet i vårt land. Till en början märkes, att det mesta av innehållet i 1914 års konvention täckes av de genom lagen den 16 oktober 1914 (nr 347) om ändring i vissa delar av sjölagen i denna införda bestämmelserna, bland vilka 5 a § är huvudstadganget, samt av lagen samma dag (nr 349) om tillsyn å fartyg. Härtill ansluta sig vissa i administrativ väg tillkomna författningar, innehållande, förutom andra regler, från 1914 års konvention hämtade detaljföreskrifter. Av särskilda bestämmelser i samma konvention föranleddes vidare lagen den 16 oktober 1914 (nr 348) om ändring i 3 kap. sjölagen samt om ändrad lydelse av 294 § samma lag. Syftet med sistnämnda lagändringar, som icke hänföra sig till sjöfartssäkerhetslagstiftningen i egentlig mening, var att reglera befälhavares förpliktelser i vissa fall av sjönöd samt med avseende å sjötrafiken hotande faror.

Beträffande innehållet i 1929 års konvention och förhållandet mellan denna och 1914 års konvention lämnas i en inom kommerskollegium upprättad promemoria följande redogörelse:

Huvudsyftet med de skeppsbyggnadstekniska bestämmelser, som innehållas i första kapitlet, är att skapa förutsättning för att ett fartyg, som erhållit en läcka å skrovet, skall kunna hållas flytande genom att vattnets inträngande i fartyget begränsas till viss del av fartygets inre. I detta avseende fastslogos av 1914 års konferens tre alltjämt fasthållna huvudprinciper, nämligen 1:o att fartyget skall genom vattentäta skott indelas i så många avdelningar, som med hänsyn till fartygets avsedda användning är möjligt; 2:o att graden av sådan indelning skall stå i ett bestämt förhållande till fartygets längd och dess avsedda användning; samt 3:o att den högsta indelningsgraden skall gälla för fartyg av den största längden och som huvudsakligen nyttjas för befordran av passagerare.

Fartygs
konstruktion.

Innebörden av begreppet »användning» (service) förklaras av den tredje principen: den åsyftade skillnaden är den mellan fartyg, som uteslutande eller huvudsakligen nyttjas för passagerares befordran, och fartyg, som (ehuru författningstekniskt alltjämt »passagerarfartyg») i större eller mindre utsträckning äro att anse såsom lastfartyg, vilka föra passagerare. (Med »passagerarfartyg» avses, liksom i den gamla konventionen, fartyg, å vilket medföras flera än 12 passagerare).

I 1914 års konvention fastställdes en indelningsstandard, angivande läget av vattentäta skott för fartyg av olika längd huvudsakligen nyttjade för befordran av passagerare. I korthet uttryckt innebar denna standard, att fartyg av omkring 260 fots längd skulle vara i stånd att hålla sig flytande med en avdelning öppen för sjön; indelningen ökades därefter gradvis i förhållande till längden, så att ett fartyg av omkring 500 fots längd skulle kunna hålla sig flytande med två intill varandra liggande avdelningar vattenfyllda eller sålunda även om ett av de vattentäta skotten blivit skadade. Därutöver ökades indelningsgraden ytterligare, så att fartyg av omkring 900 fots längd med sannolikhet skulle kunna hålla sig flytande med tre intill varandra liggande avdelningar öppna för sjön.

1929 års konferens fann efter noggrann prövning denna standard, med någon ändring av förhållandet mellan indelningsgraden och längden, utgöra en skälig

fordran med avseende å fartyg, som huvudsakligen nyttjas för befordran av passagerare.

Konventionen av 1914 fastställde vidare en lägre standard för skottindelning av fartyg, nyttjade i vad som benämndes blandad last- och passagerarfart. Emellertid var 1914 års konferens icke i stånd att anvisa något medel för mätande av i vilken utsträckning fartyg av dylik »blandad typ» närmast vore att anse såsom passagerarfartyg resp. lastfartyg. Som fartyg förande flera än tolv passagerare enligt konventionen betraktades såsom passagerarfartyg, förelåg risk för att indelningsgraden för fartyg, förande ett ringa antal passagerare, i brist på uttryckligt stadgande i berörda avseende skulle komma att bli för sträng. Konferensen anbefalldes därför, att denna fråga skulle göras till föremål för närmare undersökning. Dylik pågick i Paris, när världskriget utbröt.

Det har sedermera av erfarenheten bestyrkts, att den fastställda indelningsgraden för fartyg, som allenast föra ett mindre antal passagerare, verkligen varit för sträng. Förslag hade därför framlagts om fastställande av en särskild indelningsstandard för fartyg, förande 12—50 passagerare. Dessa förslag hava prövats av 1929 års konferens och föranlett fastställande av en särskild indelningsstandard för fartyg, huvudsakligen nyttjade i fraktfart men förande ett mindre antal passagerare. Härvid har så förfarit, att en särskild faktor, kallad typfaktor (fartkoefficient, criterion of service), lagts till grund för bestämmandet av en varierande indelningsgrad för de slag av fartygstyper, som befinna sig på skalan mellan rena lastfartyg och utpräglade passagerarfartyg. Denna typfaktor är alltså ett uttryck för den utsträckning, i vilken ett fartyg av den »blandade typen» är att anse såsom ett passagerarfartyg.

Även om problemet får anses principiellt löst av 1929 års konferens, har detta dock i viss mån skett blott formellt, i det att konferensen med avseende på fartyg av mindre storleksgrad lämnat de olika staterna så fria händer, att det i själva verket kan sägas, att det överlämnats åt de enskilda staterna att föreskriva regler för skottindelning å dessa fartygstyper, en omständighet, som är av största vikt för svenska förhållanden med hänsyn till det speciella slag av blandad last- och passagerartrafik, som bedrivs med för detta ändamål byggda fartyg av särskild typ.

Med hänsyn till ovan angivna förbättring i fråga om beräkningen av skottindelningen har 1929 års konferens ansett konventionens konstruktionsbestämmelser kunna göras principiellt tillämpliga på alla efter den 30 juni 1931 byggda passagerarfartyg, som under internationella resor gå mera än 20 nautiska mil från närmaste land, medan 1914 års konvention medgav undantagande av fartyg, nyttjade å linjer, på vilka fartygen icke avlägsnade sig mera än 200 nautiska mil från närmaste kust.

Ehuru det torde vara allmän praxis att genom särskilda åtgärder utröna ett fartygs stabilitetsförhållanden, innan det tages i bruk, har detta ansetts vara av sådan betydelse, att i den nya konventionen intagit ett uttryckligt stadgande om att alla nybyggda passagerarfartygs stabilitetsförhållanden skola fastställas och upplysningar härom sedermera meddelas vederbörande befäl.

Vid utarbetande av den nya konventionen har särskild uppmärksamhet ägnats frågan om åstadkommande av skydd för stängningsanordningar för öppningar i vattentäta skott, så att de föreskrivna anordningarna skola kunna vara färdiga till bruk i händelse av fara. Vidare har eftersträfvats att inskränka antalet dylika öppningar till det minsta, som är förenligt med fartygets handhavande till sjöss.

Bestämmelserna rörande öppningar i fartygssida och däck hava reviderats i syfte att lämna fullt utrymme åt den tekniska utvecklingen på detta område. Samma förhållande föreligger med avseende å reglerna angående skydd mot

vattnets inträngande i olika delar av fartyget genom befintliga rörsystem samt angående fartygs förseende med brandsäkra skott.

De tekniska föreskrifterna angående provning av olika konstruktionsdetaljer hava likaledes överarbetats, varjämte bestämmelser rörande årlig tillsyn av särskilda inspektionsmyndigheter fastställts i huvudsaklig överensstämmelse med vad 1914 års konvention därom innehöll.

Genom ovan berörda utsträckning av konstruktionskapitlets tillämplighet — innebärande bortfallande av det enligt 1914 års konvention medgivna undantag för fartyg, som nyttjas å linjer, på vilka de icke avlägsna sig mera än 200 nautiska mil från närmaste kust — kommer den nya konventionen i förevarande stycken att bli tillämplig å i Östersjöfart nyttjade svenska passagerarfartyg, som brukas i internationell trafik, d. v. s. å resor från Sverige till hamn utanför Sverige eller omvänt. Dock må härvid anmärkas, att det överlämnats åt vederbörande stater att i vissa avseenden (nämligen beträffande öppningar i vattentäta skott, öppningar i fartygssida under linjen för säkerhetsgränsen, dubbelbotten och pumpanordningar) medgiva skäliga och lämpliga lättnader beträffande fartyg, som icke gå mera än 200 nautiska mil från närmaste land.

En förut antydd undantagsklausul av större räckvidd föreligger beträffande fartyg, som under resa icke avlägsnar sig mera än 20 nautiska mil från närmaste land. Sådant fartyg må av vederbörande statsförvaltning undantagas från tillämpningen av konstruktionsbestämmelserna, i den mån det med hänsyn till routen och förhållandena i övrigt anses oskäligt eller onödigt att tillämpa desamma.

Såsom en viktig fråga må slutligen framhållas den åtskillnad, som i konstruktionskapitlet göres mellan nya och »existerande» fartyg. Huvudprincipen är att ifrågavarande bestämmelser skola gälla nya fartyg, medan existerande fartyg (varmed förstås fartyg, till vilka kölen sträckts före den 1 juli 1931) principiellt äro undantagna. Dock åläggas varje stat att beträffande ett vart särskilt fartyg av sistnämnda slag överväga i vad mån vidtagande av åtgärder till ökande av säkerheten kan anses skäligt och lämpligt.

I 1914 års konvention knäsatte principen »båtar för alla» å oceangående passagerarfartyg och sedan åtskilliga år tillbaka hava sådana fartyg praktiskt taget uppfyllt denna fordran. Sedan 1914 vunen erfarenhet har emellertid visat nödvändigheten av att båtarna också äro lätt tillgängliga för sjösättning. Den tid, inom vilken de ombordvarande måste hava lämnat ett sjunkande fartyg, är visserligen beroende av den grad av säkerhet, som iakttagits vid själva fartygets konstruktion, men omständigheter vid skeppsbrott, som förekommit efter 1914, hava ådagalagt, att sagda tid även för de största fartyg och fartyg av högsta klass är synnerligen begränsad, måhända ej mer än 15—20 minuter. Detta förhållande inverkar på livbåtsproblemet. De båttyper, som fastställdes genom 1914 års konvention, anses hava visat sig mycket lämpliga för avsett ändamål, nämligen att användas såsom sjögående båtar med stort antal passagerare. Men om dessa båtar icke befinna sig under däck, kan det vara tvivelaktigt, huruvida man kan få dem i sjön i tid. Sjöolyckor, vid vilka fartyg sjunkit hastigt, uppgivas till och med hava visat, att båtar av sådan beskaffenhet, som 1914 års konvention fordrar, men icke förda under däck, varit till hindern och avsevärt försvårat överförandet av passagerare i båtar, som kunnat göras åtkomliga, vilket i all synnerhet varit fallet, då fartyget haft svår slagsida. Erfarenheten har vidare visat vikten av att å fartyg, som föra stort antal passagerare, båtarna fördelas över så stor del av fartygets längd som möjligt. Anhopning av båtar på vissa ställen medför hopträngning av passagerare i stora skaror och föranleder dessutom risk för förlust av flera båtar på en gång vid kollision eller eldsolycka.

I betraktande av dessa omständigheter underströk 1929 års konferens vikten

av att bärgningsredskap äro lätt åtkomliga samt uppställde därvid vissa huvudfordringar, nämligen 1:o att bärgningsredskap skola kunna snabbt och säkert sjösättas även under ogynnsamma förhållanden med avseende å slagsida och styrlastighet; 2:o att passagerarna skola kunna snabbt och i god ordning överföras i båtarna; och 3:o att bärgningsredskap skola vara anbragta på sådant sätt, att manövreringen av övriga båtar och flytanordningar ej försvåras. Åtgärder, som erfordras för uppnående härav, hava i detalj angivits i det vid konventionen fogade reglementet.

1929 års konferens fasthöll jämväl vid principen, att oceangående fartyg måste vara utrustade med båtar, erbjudande plats för alla ombordvarande, samt upptog även 1914 års konventions fordran å tillräckligt antal godkända båtmän, varmed avses sjömän försedda med certifikat, utvisande att de äga övning i allt vad till utsättande av båtar hörer, bruk av åror och manövrering av båt.

Såsom en nyhet i jämförelse med den gamla konventionen uppmärksammas i 1929 års konvention bestämmelse om att å passagerarfartyg, som för stort antal båtar, en eller två av dessa skola vara motordrivna samt försedda med radiotelegrafinstallation och strålkastare. (Dylika föreskrifter hava sedan 1927 funnits i byggnadsförordningen och byggnadsreglementet).

Särskild bestämmelse i reglementet (XXXVIII) lämnar de olika ländernas vederbörande myndigheter rätt att medgiva utbyte av båtar mot flottor av godkänd typ, vilket dock icke gäller båtar under dävertar.

Enligt konventionen skall vidare å oceangående passagerarfartyg finnas, förutom livbälten för alla personer ombord, ett överskott av s. k. lätta flytanordningar för 25 procent av de ombordvarande. Sådana anordningar, som lätt kunna kastas i sjön, hava visat sig vara av stor betydelse i fall, där en olycka skett så hastigt, att passagerarna icke kunnat räddas i båtarna.

Med hänsyn till den begränsade utsträckning, i vilken dävertar kunna anbringas å mindre fartyg, hava särskilda bestämmelser (art. 12:2) träffats för fartyg, som nyttjas i mera inskränkt internationell fart («korta internationella resor» — högst 200 nautiska mil från närmaste land). Å dylika fartyg skola finnas så många båtar, som med hänsyn till utrymmet lämpligen kunna medföras utan att åtkomligheten äventyras, jämte lätta flytanordningar till sådant antal, att de tillsammans med båtarna bereda utrymme för alla ombordvarande. Därutöver skola finnas lätta flytanordningar för 10 procent av de ombordvarande.

Ovan berörda regler rörande båtar och lätta flytanordningar överensstämman i huvudsak med gällande svenska föreskrifter utom beträffande sistnämnda överskott av lätta flytanordningar för fartyg i Östersjöfart.

1914 års regler rörande typer av dävertar, sjösättningsanordningar och båtar samt rörande båtars utrustning hava överarbetats och moderniserats.

I likhet med 1914 års konvention upptager den nya konventionen vidare bestämmelser beträffande in- och utgångar till och från olika avdelningar och däck samt belysning av desamma. Föreskrifter finnas likaledes beträffande båt- och brandmönstring samt övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap ävensom beträffande tilldelande av särskilda uppgifter åt besättningsmännen i händelse av alarmering (såsom exempelvis stängning av vattentäta dörrar, iordningsställande av båtar och andra bärgningsredskap, sjösättning av sådana), övningar med passagerarna och åtgärder vid eldsvåda. Såsom en nyhet må framhållas, att å passagerarfartyg, nyttjade å resa, som tager mer än en vecka i anspråk, båtmönstring skall hållas med passagerarna i början av resan. Liksom tidigare finnas därjämte särskilda föreskrifter beträffande upppassarpersonalens skyldigheter att vid farotillfällen varsko passagerare, tillse, att de påtaga livbälten, och samla samt föra dem till båtarna.

Konventionen stadgar vidare liksom den gamla förbud mot förande av farligt

gods å passagerarfartyg samt föreskriver utrustning med eldsläckningsapparater; särskilda bestämmelser gälla för eldsläckningsanordningar å oljeeldade fartyg.

En nyhet innebär föreskriften om utrustning med linkastningsapparat å alla passagerarfartyg i internationell fart. (Kostnad omkring 300—500 kronor.)

Även i detta kapitel, som gäller maskindrivna passagerarfartyg å internationella resor, skiljes mellan nya och »existerande» fartyg — de förra definierade på samma sätt som i konstruktionskapitlet (kölsträckta den 1 juli 1931 eller därefter) — i så måtto, att bestämmelserna i första hand avse nya fartyg. Beträffande existerande fartyg ålägges vederbörande stat att för varje särskilt fartyg överväga vidtagande av åtgärder för tillämpning senast den 1 juli 1931 av de allmänna bestämmelserna i art. 13, i den mån så kan anses skäligt och lämpligt, ävensom, i lämplig mån, övriga bestämmelser i detta kapitel.

I fråga om fartyg, som nyttjas å »korta internationella resor», gälla förutom ovanberörda särbestämmelser i fråga om antal båtar och andra bärgningsredskap särskilda undantagsbestämmelser i fråga om styrka hos dävertar m. m., båtar och flottars utrustning samt båtmönstring med passagerare.

Med avseende å fartyg, som under loppet av en resa icke avlägsna sig mera än 20 nautiska mil från närmaste land, finnes en undantagsklausul av enahanda innehåll som i konstruktionskapitlet.

Den utomordentliga betydelsen av radiotelegrafi såsom ett medel för främjandet av säkerheten till sjöss hade blivit fullt ådagalagd redan 1914. Många fartyg, särskilt de stora linjerederiernas passagerarfartyg, voro redan då utrustade med radiotelegrafinstallation men så var däremot icke förhållandet med handelsfartyg i allmänhet. Under den tid, som sedan dess förflutit, har en märklig utveckling ägt rum, och en 1929 verkställd utredning visade, att av då existerande 11,000 maskindrivna handelsfartyg med en bruttodräktighet av 1,600 ton eller mera, tillhörande världens skilda sjöfartsidkande nationer, icke mindre än 10,000 voro försedda med radiotelegrafinstallation. Denna utveckling torde i mycket stor utsträckning vara att hänföra till de av Storbritannien jämväl å främmande fartyg tillämpade kraven å dylik utrustning, som redan under världskriget gjorts obligatorisk för brittiska fartyg. Vad svenska fartyg beträffar äro för närvarande alla (omkring 300) med nyssnämnda dräktighet (enligt engelska regeln) utrustade med radiotelegrafinstallation. Dessutom äro omkring 35 svenska fartyg av mindre dräktighet försedda med dylik installation.

Radio-
telegrafi.

Det kan sålunda sägas, att alla oceangående fartyg (och för Sveriges del flertalet av alla sjögående passagerarfartyg och större lastfartyg) hava radiotelegrafinstallation. Men för sjöfartssäkerhetens ändamål är det icke tillräckligt, att ett fartyg, som befinner sig i sjönöd, kan utsända begäran om hjälp. Det måste jämväl tillses, att sådana signaler kunna mottagas av andra fartyg, som befinna sig i sådan position, att de kunna lämna hjälp. 1929 års konferens ägnade för den skull mycken uppmärksamhet åt spörsmålet om organiserande av vakthållning å fartyg, som äro utrustade med radiotelegrafinstallation. Kostnaderna för sådan utrustning (hyra och underhåll) samt en kompetent telegrafist uppgår till ett icke ringa belopp för år och fartyg räknat. (För svenska förhållanden växlar kostnaden, beroende på vad slags telegrafist som anlitas, mellan 2,100 och 4,500 kr.). Denna kostnad ökas ytterligare, därest av fartyget fordras icke allenast sådan utrustning och bemanning för dess eget behov utan ock beredskap för mottagande när som helst av nödsignaler för att kunna tjäna såsom »livbåt», när behov därav föreligger.

Lösningen av detta problem har underlättats av den senare tidens utveckling i fråga om den automatiska alarmsignalen. Den internationella radiotelegrafkonventionen av år 1927 fastställer de fordringar en för mottagning av dylik

signal avsedd apparat måste uppfylla för att kunna anses såsom effektiv och godkännas av vederbörande lands telegrafmyndighet. Numera föreligga ett flertal typer av sådana apparater, som hava blivit godkända i enlighet med nyssnämnda fordringar och som i praktiken kommit till användning på ett stort antal fartyg samt visat sig fullt effektiva.

Med hänsyn till dessa omständigheter har 1929 års konferens ansett sig kunna med avseende å radiotelegrafi såsom huvudregel föreskriva, att alla fartyg, som nyttjas å internationella resor, med undantag av lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 1,600 ton, skola vara försedda med radiotelegrafinstallation och hava en kompetent radiotelegrafist ombord. Denna regel inskränkes genom ett medgivande för vederbörande regeringar att beträffande lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 2,000 ton uppskjuta tillämpningen därav under en tid av högst fem år från den dag konventionen träder i kraft.

För fartyg, som sålunda är försett med radiotelegrafinstallation, stadgar konventionen vidare vakthållningsskyldighet vid apparaten under hela eller viss del av dygnet, allt efter fartygens storlek och användning såsom passagerar- eller lastfartyg. Förutsättning för denna skyldighet är emellertid, att fartyget icke är försett med automatisk alarmapparat.

Från tillämpning av radiokapitlets föreskrifter äger vederbörande regering rätt att undantaga eget lands fartyg, därest utrustning med radiotelegrafinstallation med hänsyn till routen och förhållandena under resan kan anses innebära en oskälig eller onödig fordran. Sådan undantagsrätt gäller 1:o beträffande passagerarfartyg, som icke gå mera än 20 nautiska mil från närmaste land eller 200 nautiska mil mellan två efter varandra angjorda hamnar, samt 2:o beträffande lastfartyg, som under loppet av en resa icke gå mera än 150 nautiska mil från närmaste land. Under enahanda förutsättning med avseende å routens och resans beskaffenhet äger vederbörande statsförvaltning vidare undantaga passagerarfartyg, som nyttjas å resor inom vissa, i konventionen särskilt angivna områden, av vilka för Sveriges del Östersjön och angränsande farvatten närmast äro av intresse.

Dessutom föreligger dispensrätt med avseende å bogserade pråmar och »existerande» segelfartyg samt vissa slags fartyg av primitiv konstruktion ävensom fartyg, som endast tillfälligtvis nyttjas å en internationell resa.

Sjötrafik-
säkerheten.

Detta kapitel i den nya konventionen, vilket innehåller åtskilliga nyheter av stort intresse, har vidsträcktare tillämpning än övriga kapitel, i det att det samma gäller alla fartyg utan inskränkning. Detta är betingat av bestämmelsernas natur.

Liksom i 1914 års konvention finnas bestämmelser med syfte att alla sjötrafiken hotande faror skola rapporteras till alla därav berörda, en skyldighet som i första hand åvilar de fartygsbefälhavare, som iakttaga faran.

En nyhet innebär överenskommelse om internationellt samarbete för insamlande och spridande av meteorologiska uppgifter på ett systematiskt och enhetligt sätt till hjälp för sjöfarten.

Den förut upprättade observations-, undersöknings- och patrulleringstjänsten rörande förekomsten av vrak och is i norra Atlanten skall fortsättas under enahanda former som hittills i något utvidgad omfattning. Reglerna härför hava preciserats och fördelningen av kostnaderna har justerats. Sveriges andel däri har liksom ursprungligen enligt 1914 års konvention fastställts till 2 procent, vilket innebär en sänkning med $\frac{38}{81}$ procent i förhållande till den sedan 1919 tillämpade fördelningsnormen.

Föreskrift om skyldighet för befälhavare att iakttaga särskild försiktighet, då is rapporteras i fartygets väg, har bibehållits.

Det hittills tillämpade systemet med avseende å val av router i norra Atlan-

ten har likaledes bibehållits, liksom anvisningarna för alla fartyg, som korsa Atlanten, att följa de vanliga routerna, med nytt tillägg att fiskebankarna vid New Foundland böra undvikas vid tiden för fisket.

De internationellt tillämpade reglerna för undvikande av ombordläggning (regler angående ljus- och ljudsignaler samt styrnings- och seglingsregler, tillsammans även benämnda »sjövägsreglerna») hava reviderats. Därvid hava styrnings- och seglingsreglerna lämnats orörda, men åtskilliga ändringar hava föreslagits beträffande ljus- och ljudsignalerna. Genomförandet av dessa förslag är emellertid icke säkerställt i och med konventionens antagande av samtliga signatärstater utan därför fordras även godkännande av andra stater, som icke varit representerade vid konferensen. Vidtagandet av åtgärder för åstadkommande av full internationell enhetlighet vid tillämpningen av de nya reglerna har konferensen uppdragit åt Storbritanniens regering, därvid det skall eftersträvas att möjliggöra ikraftträdande av konventionen även i denna del den 1 juli 1931.

Den redan vid konferensen 1914 väckta frågan om genomförande av enhetliga regler för roderkommando har upptagits och föranlett bestämmelse. att från midnatt mellan den 30 juni och den 1 juli 1931 s. k. direkt roderkommando skall brukas å alla fartyg. Detta kommando är det i Sverige nyttjade. Ändamålet med åstadkommande av internationella regler är att undvika de risker för sjöolyckor, som uppstå, när en främmande lots kommer ombord, vilken eventuellt brukar ett annat kommandosystem än det å fartyget nyttjade.

I den nya konventionen återfinnes motsvarighet till reglerna i 1914 års konvention rörande förbud mot missbruk av nödsignal eller bruk av annan signal, som kan förväxlas därmed, ävensom rörande användning av alarm-, nöd- och ilsignalerna. En nyhet innebär föreskriften om viss maximihastighet vid utsändning genom radio av nödkorrespondens.

Bestämmelserna angående befälhavares förpliktelser och förfarandet i övrigt, när nödsignal utsänts, hava reviderats och närmare utformats.

Förutom motsvarighet till de redan i den gamla konventionen förekommande bestämmelserna om fartygs utrustning med signallampa samt betryggande bemanning, vilka stadganden i den nya konventionen erhållit något vidsträckt omfattning, har detta kapitel slutligen att uppvisa en ny föreskrift om att alla passagerarfartyg med en bruttodräktighet av 5,000 ton eller mera skola inom två år från konventionens ikraftträdande vara försedda med en radiopejlapparat. Dylig apparat drager en icke ringa kostnad (3,000—4,000 kr.) men de få svenska fartyg, som här komma ifråga, äro för närvarande alla, liksom ett flertal andra, försedda med sådan.

Enligt 1914 års konvention skulle fartyg förses med ett s. k. säkerhetscertifikat. Den nya konventionen föreskriver användning av tre särskilda certifikat enligt i reglementet fastställda formulär. Det ena, kallat säkerhetscertifikat, gäller fartygets samtliga säkerhetsförhållanden (skrov och maskineri, skottindelning, skottindelningsvattenlinjer, bärgningsredskap och radiotelegrafinstallation) och är avsett att användas för fartyg, som i samtliga berörda avseenden faller under konventionen; det andra, kallat radiosäkerhetscertifikat, gäller endast radiotelegrafinstallation och är avsett att användas för fartyg, som endast i detta hänseende faller under konventionen; det tredje, kallat dispenscertifikat, är avsett att tjäna såsom bevis om erhållet undantag från konventionens bestämmelser.

Till innehavet av dessa certifikat äro liksom enligt 1914 års konvention knutna de särskilda med konventionen åsyftade förmåner för de olika ländernas fartyg, som ligga däri, att fartygen icke behöva underkasta sig kontroll av främmande länders inspektörer i vidare mån än som erfordras för att konsta-

Certifikat.

tera, att gällande certifikat finnas ombord samt, om så erfordras, att fartygets säkerhetsförhållanden i huvudsak överensstämma med certifikatets innehåll, vilket senare i konventionen förtydligas sålunda, »d. v. s. att fartyget kan gå till sjöss utan fara för passagerare och besättning».

Dylika certifikat skola av andra länders myndigheter anses såsom likvärdiga med av dem själva för egna fartyg utfärdade certifikat.

Allmänna
bestämmelser.

Bland de allmänna bestämmelser, som innehållas i kap. VII, må särskilt erinras om den klausul (art. 57), som lämnar vederbörande statsförvaltning rätt att i stället för inrättning, redskap eller apparat eller typ därav eller särskild anordning, som föreskrivits i konventionen, godkänna andra sådana. Ändamålet härmed är att icke hindra vederbörliga hänsyn till teknikens utveckling, och villkoret är endast, att vederbörande myndighet genom lämpliga prov förvissat sig om att samma effektivitet erhålles, varjämte föreskrives, att övriga signatärstater skola underrättas om dylikt godkännande och på begäran tillhandahållas närmare uppgifter i saken jämte redogörelse för verkställda prov.

Slutligen må jämväl uppmärksammas konventionens bestämmelse om dess ikraftträdande (art. 65), vilket är fastställt att äga rum den 1 juli 1931 för de stater, vilkas ratifikationsinstrument senast den dagen blivit vederbörligen deponerade. Detta dock under förutsättning att minst fem ratifikationer då blivit deponerade. Om icke, träder konventionen i kraft tre månader efter den dag den femte ratifikationen deponerats. Ratifikation, som äger rum efter konventionens ikraftträdande, erhåller gällande kraft tre månader från den dag deposition därav skett.

Kommerskollegium.

I sitt ovannämnda utlåtande den 19 januari 1931 förklarade kommerskollegium sig finna allmänna förutsättningar föreligga för Sveriges biträdande av den nya sjöfartssäkerhetskonventionen och åberopade därvid dels det förut omförmälda förhållandet, att de svenska statsmakterna redan i samband med tillkomsten av sjöfartssäkerhetslagstiftningen åren 1914—1915 vidtagit åtgärder genom lagstiftning och annorledes för tillämpning av 1914 års konvention i ämnet, dels också den omständigheten, att Kungl. Maj:ts genom särskild föreskrift i gällande förordning angående fartygs byggnad och utrustning anbefallt kollegium att vid utfärdande av särskilda byggnads-, material- och utrustningsbestämmelser för fartyg tillse, att dessa bestämmelser, vad anginge maskindrivet passagerarfartyg i Nordsjö- eller vidsträcktare fart, bleve i huvudsak överensstämmande med de regler, som därutinnan tillämpades i Storbritannien. Kommerskollegium fann uppenbart, att om konventionen vunne internationell tillämpning och de större sjöfartssidkande länderna antoge densamma, jämväl Sverige borde ansluta sig därtill, såvida icke konventionen skulle befinnas i viktigare avseenden vara ogynnsam för svensk sjöfart i jämförelse med andra länders, vilket kollegium vid verkställda undersökningar icke kunnat finna. Kollegium förklarade sig emellertid härvid förutsätta, att i konventionen beredda möjligheter till undantag och lättnader, där en strikt tillämpning skulle vara oskäligen eller olämplig, vid konventionsbestämmelsernas överförande till svenska författningsföreskrifter samt vid dessas tillämpning vunne allt beaktande, som förhållandena påkallade.

Uttalande
av sakkunniga.

Vid utredning, som under år 1931 på Kungl. Maj:ts uppdrag verkställdes inom kommerskollegium rörande författningsbestämmelser för tillämpning av 1929

års sjöfartssäkerhetskonvention, hava vissa anlitade sakkunniga, nämligen direktören hos Svenska Amerika linjen Filip Lindahl, direktören hos Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag J. Ax. Appelqvist och förste inspektören hos Stockholms rederiaktiebolag Svea sjökaptenen Casper Friberg, i en till kommerskollegium den 29 juli 1931 ingiven promemoria beträffande frågan om konventionens ratificering uttalat, att även om vid ämnets tidigare behandling med hänsyn till vissa av konventionens stadganden rått en viss tvekan om lämpligheten av svensk ratificering, så torde, efter vad som blivit känt rörande andra stater och i främsta rummet Englands ställningstagande till frågan, numera få anses angeläget, att i Sverige alla åtgärder vidtoges för möjliggörande av konventionens tillämpning, så snart densamma trädde i kraft. Underlåtes detta, kunde de allvarligaste svårigheter uppstå för svensk sjöfart på utländska hamnar, innebärande uppehåll och dröjsmål, utländsk kontroll, kostnader och eventuellt ändringar eller rentav ombyggnader enligt utländska bestämmelser. Det vore därför högeligen önskvärt, att svenska fartyg kunde erhålla svenska säkerhetscertifikat, så snart företeende av dylika dokument fordrades i främmande länder.

Under framhävande av sjöfartssäkerhetslagstiftningens utpräglat internationella karaktär, som i främsta rummet tagit sig uttryck däri, att hithörande säkerhets- och kontrollföreskrifter såväl i vårt land som annorstädes principiellt erhållit tillämpning jämväl å utländska fartyg, erinrar departementschefen om vissa från främmande staters sida tidigare vidtagna åtgärder av ingripande betydelse för bl. a. vårt lands sjöfart samt framhåller, hurusom denna internationella karaktär har sin grund i arten av de förhållanden, som ifrågavarande lagstiftning är avsedd att reglera, samt för den skull också föranlett en livlig strävan att åstadkomma internationell enhetlighet på sjöfartssäkerhetslagstiftningens område, varå åtskilliga exempel av departementschefen andragas.

I konsekvens med denna strävan och i betraktande av andra anförda omständigheter finner departementschefen en ratificering för Sveriges del av 1929 års konvention vara att förorda ur principiell synpunkt. I anslutning härtill uttalar departementschefen, att därest konventionen vinner internationell tillämpning, vilket synes honom sannolikt, vårt land icke torde kunna underlåta att ansluta sig till densamma utan att svensk sjöfart därigenom skulle vållas allvarliga olägenheter.

Härefter lämnar departementschefen en redogörelse för främmande länders ställning till konventionen, varav framgår, att ratifikationer sedan längre tid tillbaka föreligga från Danmarks och Nederländernas sida samt att flertalet av övriga viktigare sjöfartssidkande stater redan vidtagit mer eller mindre framskridna åtgärder i riktning mot ratificering. Han fortsätter härpå sålunda:

Vad beträffar de i konventionen upptagna säkerhetsföreskrifterna hava vissa sjöfartsorganisationer i sina tidigare yttranden givit uttryck åt farhågor beträffande konventionens verkningar i skilda hänseenden för svensk sjöfart. Efter det föreningarna i samband med den senare verkställda utredningen blivit i tillfälle att närmare överväga konventionsbestämmelsernas innebörd ävensom att granska de författningsförslag, som utarbetats för konventionens tillämp-

*Departements-
chefen.*

ning, hava de i allt väsentligt frånfallit sina betänkligheter. Anlitade sjöfartssakkunniga hava i bestämda ordalag tillrätt vidtagande av åtgärder för möjliggörande av konventionens tillämpning å svenska fartyg, så snart den såsom sådan träder i kraft, och ämbetsverken hava tillstyrkt Sveriges biträdande av konventionen. Såvitt jag för egen del kunnat finna, torde konventionen icke i något avseende innefatta föreskrifter, vilkas tillämpning skulle bringa de svenska redarna i en ofördelaktig ställning i jämförelse med sjöfartsidkare i andra länder. I anledning av de från redarehåll framförda önskemålen om förbehåll på vissa punkter från svensk sida i avseende å tillämpning av särskilda konventionsbestämmelser får jag i detta sammanhang uttala min anslutning till den av kommerskollegium hävdade uppfattningen, att konventionen bör betraktas såsom en odelbar enhet. En ratificering med förbehåll, innebärande undantag av särskilda bestämmelser, finner jag sålunda icke kunna ske.

Av de olika ämnen, som i konventionen behandlas, synas till en början dess bestämmelser angående åtgärder till tryggande av *sjötrafiksäkerheten* (kap. V) icke giva anledning till invändning från svenskt håll. Dessa regler torde i sin helhet innebära för sjöfarten gagneliga och angelägna skyddsåtgärder. Särskilt är upprätthållandet i något utvidgad omfattning av den hittills bedrivna observations-, undersöknings- och patrulleringstjänsten för uppdragande av is och vrak i norra Atlanten att hälsa med tillfredsställelse. Behovet av en revision av sjövägsreglerna i vad angår fartygs ljus- och ljudsignaler har av den nautiska sakkunskapen länge vitsordats. Bestämmelserna om allmänt införande av det direkta roderkommandot medföra icke för Sveriges del någon nyhet i praktiken, då detta kommando är det å svenska fartyg brukliga, men åstadkommande av internationell enhetlighet i detta avseende synes i säkerhetens intresse vara önskvärt. Konventionens allmänt avfattade föreskrift rörande fartygs bemanning är något mera omfattande än motsvarande bestämmelse i 1914 års konvention men motsvaras även i sin nya avfattning av vad som för Sveriges del redan gäller.

De konventionsbestämmelser, som äga avseende å det enskilda fartygets sjövärdighet och utrustning, d. v. s. föreskrifterna rörande fartygs *konstruktion* och *bärgningsredskap m. m.* (kap. II och III), synas mig grundade å riktiga principer och vara ägnade att främja säkerheten utan oskäligt betugande av sjöfarten. I första hand och i full utsträckning gälla dessa regler endast *n y a f a r t y g*, för vilka de torde få anses väl lämpade. Beträffande reglerna om vattentäta skott å smärre fartyg av särskilda typer, vilken fråga varit föremål för uppmärksamhet i en del av de avgivna yttrandena, vill jag erinra om den av kommerskollegium påvisade, långt gående frihet, som enligt konventionen tillkommer landets egna myndigheter i avseende å rätten att reglera dessa förhållanden med hänsyntagande till alla på saken inverkan omständigheter. Vad angår äldre fartyg, vilka i konventionen benämnas *e x i s t e r a n d e f a r t y g*, innehålla visserligen de båda nu ifrågavarande kapitlen föreskrifter om tillämpning av konventionen i viss utsträckning jämväl å sådana fartyg, men reglerna härom synas dock i betryggande utsträckning lämna eget lands myndigheter rätt att för dessa äldre fartyg i varje enskilt fall pröva, i vad mån en tillämpning av de särskilda bestämmelserna kan anses skälig och lämplig. För fartyg å kortare resor eller i mera inskränkt fart föreligger dessutom i viss utsträckning möjlighet till beviljande av undantag i skälig mån från konventionens föreskrifter. Enligt min mening äro nu avhandlade bestämmelser icke av beskaffenhet att böra hindra konventionens ratificering.

Vidkommande härefter konventionens bestämmelser rörande fartygs utrustning med *radiotelegrafinstallation* samt vakthållning vid radioapparaten (kap. IV) må till en början framhållas, att samtliga de svenska fartyg, som vid en

tillämpning av konventionen ovillkorligen skulle bliva skyldiga att vara försedda med radioinstallation, redan äro utrustade därmed. Det i konventionen stadgade vakthållningsbesväret kan emellertid komma att innebära en icke oväsentlig stegring i driftkostnaderna genom den ökade bemanning med radiotelegrafister och s. k. radiovakter, som för sådan vakthållning erfordras. Härmed förknippade svårigheter undanröjas dock i väsentlig mån genom godkännandet av automatisk alarmapparat såsom ersättning för vakthållning. Sådana apparater av tillfredsställande beskaffenhet finnas i marknaden, och telegrafstyrelsen, som har sin uppmärksamhet fäst å vikten av att nödiga åtgärder i tid vidtagas för säkerställande av tillgången å alarmapparater för svenska fartyg, har numera godkänt en dylik apparat.

På grund av nu anförda omständigheter finner jag mig böra tillstyrka ratificering från Sveriges sida av den föreliggande sjöfartssäkerhetskonventionen.

Enligt departementschefens mening borde det ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten för svensk ratifikation av konventionen. Huru snart detta lämpligen kunde ske, syntes bliva beroende på vad som under den närmaste tiden kunde bliva ytterligare upplyst rörande främmande staters åtgärder i sådant hänseende. Med hänsyn till Englands ställning såsom den ledande sjöfartsnationen borde Englands ställningstagande till konventionen vara avgörande. Han funne fördenskull välgrundat, att vid ratificering av konventionen gjordes förbehåll om ikraftträdande därav först då England ratificerat och dess ratifikation trätt i kraft.

Det första stadgandet angående obligatorisk förpliktelse att anbringa lastmärke å fartyg utfärdades i England år 1875. Däri föreskrevs emellertid allenast, att lastmärket skulle utvisa den maximigräns i salt vatten, till vilken redaren avsåge att för viss resa nedlasta fartyget. Det var således lämnat åt redaren att bestämma nedlastningen ävensom att ändra lastlinjen från resa till resa, och regler saknades för bestämmande av den rätta platsen för lastmärke å fartyg av olika slag. Föreskrift härom utfärdades första gången i England genom 1890 års Merchant Shipping Act, vari stadgades förpliktelse för redaren att placera lastmärket i enlighet med av vederbörande myndigheter bestämda regler. Med stöd av under tidens lopp vunnen insikt och erfarenhet ändrades dessa brittiska regler gång efter annan. Den senaste mera betydande revisionen ägde rum genom en ny lag i ämnet av år 1906.

Sistnämnda lag äger i detta sammanhang särskild betydelse därigenom, att den, som förut framhållits, gjorde lastlinjefrågan till ett internationellt spörsmål, i det att lagens regler fingo tillämpning jämväl beträffande främmande fartyg i brittiska hamnar. Därefter hava utländska fartyg, som varit i saknad av lastmärke enligt av England godkända regler (med undantag allenast för sådana, som söka nödhamn eller av liknande anledning inkomma i hamn), icke medgivits att klarera i brittisk hamn utan att åsättas lastmärke i överensstämmelse med Board of Trade's reglementen.

Detta förhållande samt därav föranledd önskan att bereda svenska redare möjlighet att få svenskt lastmärke åsatt sina fartyg utgjorde huvudanledningen till utfärdandet av den första svenska lastlinjeförfattningen, nämligen

**Lastlinje-
konven-
tionen.**

*Lastlinje-
frågans
historik.*

1910 års prov
förordning.

förordningen i ämnet den 21 maj 1910 (nr 47). Denna förordning, vars föreskrifter hade provisorisk karaktär, medförde icke någon skyldighet utan allenast rätt för redaren att genom statens försorg få lastmärke åsatt till förhindrande av den utländska statskontrollens ingripande. De vid förordningen fogade fribordsbestämmelserna och fribordstabellerna voro i allt väsentligt lika med de brittiska reglerna av år 1906.

1914 års sjöfartssäkerhetslagstiftning.

Obligatoriska lastlinjebestämmelser infördes i Sverige genom 1914 års sjöfartssäkerhetslagstiftning, som ägt tillämpning från den 1 januari 1915. Dess 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. Detta utvecklas vidare i 26 § sjölagen, som innehåller närmare bestämmelser rörande befälhavares särskilda förpliktelser med avseende å efterlevnaden av föreskrifterna i 5 a § och som i fråga om fartygets nedlastning medför åläggande för befälhavare att särskilt tillse, att ej större last intages, än fartyget kan bekvämligen bära och rymma, och att fartyget i intet fall lastas djupare än som angives genom det lastmärke, som må vara tillämpligt. Ansvar för förseelse häremot stadgas i 292 § sjölagen. Berörda lagbud fullständigas genom 9 § lagen om tillsyn å fartyg den 16 oktober 1914, vari stadgas, att fartyg, som nyttjas till handelssjöfart eller till befordran av passagerare i den omfattning, att det författningsenligt 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, straffas befälhavaren enligt 29 § samma lag med böter.

Ytterligare bestämmelser i ämnet finnas i förordningen den 31 december 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg §§ 30—33 (jämte vissa övergångsstadganden till samma förordning), varigenom lastmärkesförfarandet regleras ur administrativ synpunkt. Av nämnda stadganden innehåller § 30, som erhållit sin nuvarande lydelse genom kungörelse den 2 juni 1922 (nr 231), dels en obligatorisk föreskrift, att fartyg i fall, varom i 9 § tillsynslagen sägs, skall vara försett med allmänt lastmärke (dödviktslastmärke), dels ock ett fakultativt stadgande, att fartyg må kunna under de villkor och på det sätt, varom särskilt stadgas, tillika förses med särskilt lastmärke (trälastmärke). Den rent tekniska sidan av lastmärkesförfarandet regleras genom stadgandet i § 32, vari föreskrives, att vid fastställande av svenskt dödviktslastmärke skola tillsvidare tillämpas de fribordsbestämmelser och fribordstabeller, som funnos fogade vid den förut omförmälda, numera upphävda förordningen med provisoriska föreskrifter angående lastmärke å svenska fartyg i vissa fall av den 21 maj 1910.

1922 års förordning ang. trälastmärke.

Av sedermera inträffade viktigare omständigheter rörande den svenska lastlinjelagstiftningen må erinras om införandet av särskilda regler angående trälastmärke å maskindrivna fartyg genom förordningen den 2 juni 1922 (nr 232), i samband varmed förut omförmälda ändring i § 30 i tillsynsförordningen

skedde. Sagda regler, som under särskilda villkor medgiva djupare nedlastning av trälastade fartyg, hade framgått såsom resultat av överläggningar mellan de skandinaviska länderna och äro i allt väsentligt överensstämmande med danska och norska regler i samma ämne.

Såsom av den förestående redogörelsen framgår, föreligger lastlinjetvång enligt gällande bestämmelser allenast för fartyg, som nyttjas i fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel eller med andra ord i fart, motsvarande vad som enligt för de administrativa sjöfartssäkerhetsförfattningarna gällande definitioner benämnes Nordsjö- och vidsträcktare fart. Emellertid har frågan om införande av lastlinjetvång jämväl i mera begränsad fart, d. v. s. i Östersjö- eller inskräntare fart, tidigare varit föremål för uppmärksamhet och uttalanden. Vid ämnets behandling i samband med tillkomsten av 1914 års lagstiftning ställdes frågan om lastlinjetvång i inskräntare fart än Nordsjöfart på framtiden, närmast i avvaktan på resultatet av ytterligare utredning och särskilt på de erfarenheter, som kunde komma att vinnas under de då nyskapade tillsynsorganens verksamhet.

Sedan kommerskollegium under loppet av år 1927 i samband med en då pågående utredning i ämnet låtit utarbeta ett preliminärt förslag till lagstiftning om utsträckande av lastlinjetvånget till fartyg i Östersjöfart, bragtes frågan inför riksdagen genom motion år 1928 i första kammaren (nr 179), vari hemställdes, att riksdagen ville besluta dels att antaga av motionären framlagt förslag till lag om ändrad lydelse av huvudstadgandet rörande lastmärke å fartyg, 9 § tillsynslagen, och dels att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om vidtagande av viss ändring i 32 § samma lag. Dessa författningsförslag överensstämde med förenämnda inom kommerskollegium utarbetade preliminära förslag.

Motionen behandlades av första lagutskottet, som ansåg, att i avseende å lastlinjens betydelse för säkerheten i stort sett samma skäl talade för införande av obligatoriskt lastmärke i Östersjöfart som i Nordsjöfart. Behovet av reglerande föreskrift jämväl i Östersjön rörande lastning av fartyg till vinnande av ökad säkerhet syntes dämera bestyrkt av de sjöolyckor i nämnda farvatten, som föranletts av för djup nedlastning. En anordning med nedlastningens bestämmande efter ett lastmärke kunde, därest lastlinjereglerna utformades på ett tekniskt riktigt sätt, fylla skäligen anspråk med hänsyn till såväl säkerhetens som rederirörelsens intressen. Om föreskrifternas efterlevnad kunde av kontrollorganen övervakas, syntes risken för olyckor av nämnda slag kunna minskas. Klart vore ock, att en kontroll från tillsynsmyndigheten och ombordvarande i fråga om nedlastningen i hög grad underlättades genom befintligheten av lastmärke.

Vid nu angivna förhållanden fann utskottet det vara en angelägenhet av vikt, att en lagstiftning om obligatoriskt lastmärke å fartyg i Östersjöfart komme till stånd. Då emellertid den pågående utredningen borde slutföras, kunde utskottet icke tillstyrka riksdagen att genom ett bifall till förevarande motion omedelbart besluta ändring av lagen om tillsyn å fartyg, helst den ifrågasatta lagstiftningen syntes lämpligast böra komma till stånd i samråd med

Lastlinje i Östersjö- och inskräntare fart.

1928 års riksdag.

övriga i Östersjöfart intresserade stater. Men med den ställning, utskottet intog i frågan, ansåg utskottet, att riksdagen borde i skrivelse till Kungl. Maj:t giva uttryck för riksdagens önskan, att utredningen i ämnet fullföljdes och att därpå grundat förslag snarast möjligt framlades för riksdagen.

Riksdagen godkände förberörda utlåtande och anhöll i skrivelse, nr 123, att Kungl. Maj:t ville, efter det pågående utredning om införande av obligatoriskt lastmärke för fartyg i Östersjöfart avslutats, snarast möjligt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Kommerskollegium
1928.

Sedan kommerskollegium slutfört sin utredning beträffande frågan om obligatorisk lastlinje jämväl för fartyg i Östersjöfart, förklarade kommerskollegium i utlåtande den 21 september 1928, att det med hänsyn till sjöfartssäkerheten måste anses väl motiverat, att frågan gjordes till föremål för åtgärder från statsmakternas sida, men förmälde sig tillika finna angeläget, att frågan löstes internationellt.

Baltiska
lastlinje-
konferensen

Den 19 oktober 1929 beslöt Kungl. Maj:t inbjuda regeringarna i Danmark, Finland, Estland, Lettland, Nederländerna, Norge, Tyska riket samt Polen jämte den fria staden Danzig till deltagande i en konferens för åstadkommande av en konvention angående lastmärke för fartyg i Östersjöfart, varjämte Kungl. Maj:t den 1 november 1929 till Sveriges ombud vid konferensen förordnade dåvarande statssekreteraren och expeditionschefen i handelsdepartementet E. Modig, skeppsmättningsöverkontrollören och överinspektören i kommerskollegium N. G. Nilsson, byråassistenten i socialstyrelsen E. A. F. Eggert, nuvarande ledamoten av riksdagens första kammare, verkställande direktören i Sveriges redareförening O. A. Nordborg, sjökaptenen O. Bengtsson i Råå, verkställande direktören i Sveriges fartygsbefälsförening N. P. Larsson och förtroendemanen i svenska sjömansunionen N. Olsson.

I enlighet med den utfärdade inbjudan sammanträdde konferensen (benämnd »Baltiska lastlinjekonferensen») i Stockholm den 2 december 1929. I konferensen deltog från svensk sida de av Kungl. Maj:t utsedda ombuden jämte av dessa med vederbörligt bemyndigande såsom experter tillkallade förste byråinspektören hos kommerskollegium K. H. Sjöholm samt hos Stockholms rederiaktiebolag Svea anställde sjökaptenen C. Friberg. Vidare deltog i konferensen ombud för samtliga inbjudna regeringar, varemot den fria staden Danzig icke lät sig representera.

Konferensen, som varade t. o. m. den 9 december 1929, avslutades medelst undertecknande av ett å engelska språket avfattat dokument, innehållande ett antal av konferensen enhälligt antagna rekommendationer, avsedda att tillställas de representerade ländernas regeringar. Detta dokument överlämnades till Kungl. Maj:t av de svenska ombuden med skrivelse, vari ombuden bl. a. hemställde, att Kungl. Maj:t ville taga rekommendationerna under övervägande samt föranstalta om de åtgärder, som därav kunde föranledas. Ifrågavarande rekommendationer vilade på den allmänna grundsatsen, att gemensam överenskommelse borde komma till stånd för åstadkommande av enhetliga grunder och regler angående lastlinje för fartyg, som nyttjas i Östersjön. I sådant syfte förordades, att lastlinjebestämmelser för fartyg, nyttjade för befordran av gods

eller passagerare å internationella resor i Östersjön, borde, där sådan bestämmelse redan finnes, bibehållas samt eljest snarast införas; att ifrågakommande fartyg såsom allmän regel borde till ledning för tillsynen å nedlastningen vara försett med lastmärke samt fribordscertifikat; att vederbörande lands myndighet emellertid skulle äga från nyssnämnda skyldighet undantaga fartyg med en bruttodräktighet understigande 100 registerton, under förutsättning att lämplig kontroll å lastningen kunde annorledes åstadkommas samt att minsta tillåtna fribord angäves uti ett officiellt bevis, som skulle förvaras ombord; att fartyg, som icke avlägsnade sig mer än 15 nautiska mil från närmaste land och icke tillryggalade mer än 30 nautiska mil å resa mellan hamnar i två angränsande land, skulle vara undantagna från de föreslagna bestämmelserna; att lastlinje skulle bestämmas enligt i vederbörande land gällande regler; att regering i land, varest för Östersjön gällande lastlinjebestämmelser icke finnes, skulle föranstalta om utfärdande av sådana bestämmelser åtminstone likvärdiga med de i något av de andra länderna förefintliga minimibestämmelserna; att utfärdandet och ikraftträdandet av dylika bestämmelser icke borde ske senare än den 1 januari 1932, därvid det förutsattes, att förpliktelser, härflytande från antagande av rekommendationerna, finge anses uppfyllda genom ratificering av en eventuellt blivande internationell konvention i ämnet ävensom att förpliktelser av nyssnämnda art icke på något sätt finge hindra anslutning till en dylik konvention.

1930 års lastlinjekonvention utgör en sådan internationell överenskommelse, som av den baltiska lastlinjekonferensen åsyftas. Enär konventionen regelmässigt gäller alla fartyg av viss dräktighet, som nyttjas å internationella resor, oberoende av resornas längd, och dess allmänna tillämpning sålunda icke är begränsad till geografiskt bestämd fart, kommer konventionens ratificering och tillämpning för Sveriges del att medföra en lösning av frågan om obligatorisk lastlinje i inskränkta fart än Nordsjöfart, såvitt angår utrikes trafik.

Beträffande innehållet i lastlinjekonventionen med tillhörande aktstycken lämnas i propositionen en redogörelse av i huvudsak följande lydelse:

Konventionen innehåller bestämmelser angående 1:o allmänt dödviktslastmärke, 2:o särskilt lastmärke för maskindrivna fartyg, som föra däckslast av trä, och 3:o särskilt lastmärke för tankfartyg. Till reglerna rörande sistnämnda slag av lastmärke har fogats en bestämmelse om analog tillämpning av desamma för fartyg av särskild typ, som besitta konstruktiva egenskaper, jämförliga med dem tankfartyg äga.

Underkastade konventionen äro (enligt art. 2) fartyg, som nyttjas å »internationella resor», varmed avses resor från ett land, å vilket konventionen äger tillämpning, till en hamn utanför samma land eller omvänt; undantagna äro 1:o örlogsfartyg, rena fiskefartyg, lustfartyg samt fartyg, som icke föra last eller passagerare, och 2:o fartyg med en bruttodräktighet understigande 150 registerton. Därjämte må vederbörande myndigheter under vissa villkor undantaga fartyg, som nyttjas å internationella resor mellan närliggande hamnar i två eller flera länder.

Konventionen skiljer — liksom sjöfartssäkerhetskongventionen — mellan »nya» och »existerande» fartyg. Med »nytt fartyg» avses fartyg, vars köl sträcker den 1 juli 1932 (som är den för konventionens ikraftträdande bestämda dagen) eller senare; övriga fartyg anses såsom »existerande».

Lastlinjekonventionens förhållande till den inskränkta farten.

Redogörelse för lastlinjekonventionen m. m.

I huvudstadgandet (art. 5) föreskrives, att fartyg, som är underkastat konventionens bestämmelser, icke må efter dess ikraftträdande anträda internationell resa, med mindre fartyget dels undergått vederbörlig besiktning (art. 9), dels därvid befunnits uppfylla de för lastmärkes erhållande stadgade villkor och dels blivit i vederbörlig ordning försett med lastmärke. Denna huvudregel gäller beträffande nya fartyg.

Vad angår existerande fartyg föreskrives i samma stadgande, att sådant fartyg icke må efter konventionens ikraftträdande nyttjas å internationell resa, med mindre detsamma dels undergått besiktning och blivit försett med lastmärke — före eller efter ikraftträdandet av konventionen — antingen i enlighet med de för nya fartyg gällande bestämmelserna eller ock enligt någon av de i en särskild förteckning upptagna, i olika länder tidigare gällande lastlinjeförfattningarna, bland vilka gällande svenska fribordsregler och fribordstabeller jämväl återfinnas, dels ock i princip och, i den mån så med hänsyn tagen till redan befintliga säkerhetsanordningar kan anses skäligt och lämpligt, jämväl i detalj uppfyller för nya fartyg stadgade fordringar med avseende å skydd för öppningar, räcke och brädgång, länsportar och besätningens bostäder.

Förutom redan omfördörd första besiktning såsom förutsättning för fartygs förseende med lastmärke föreskrivas i konventionen (art. 14) periodiskt återkommande besiktningar såsom villkor för fortsatt giltighet av sådant internationellt lastlinjecertifikat, som enligt konventionen (art. 11) skall utfärdas i samband med lastmärkes åsättande och som skall finnas ombord å varje ifrågakommande fartyg. Till innehavet av detta certifikat hava (art. 17) knutits de förmåner, konventionen är avsedd att bereda de olika ländernas redare i form av befrielse i huvudsak från kontroll av främmande myndigheter. Fartyg, å vilket gällande certifikat finnes ombord, må nämligen i främmande hamn underkastas tillsyn allenast för kontrollerande av att fartyget icke är lastat djupare än certifikatet medger, att lastlinjens läge överensstämmer med certifikatet samt att fartyget i särskilt angivna avseenden icke undergått sådan förändring, att fartyget uppenbarligen icke kan gå till sjöss utan livsfara för de ombordvarande (art. 16). Härtill hava dessutom fogats bestämmelser av innehåll att endast kompetenta förrättningsmän må anlitas för kontrollens utförande samt att vederbörande konsul genast skall underrättas, om anledning till allvarligare ingripande mot fartyget synes föreligga.

Av de vid konventionen fogade *bilagorna* innehåller bil. I tekniska regler för bestämmande av fribord, innefattande, förutom allmänna föreskrifter, villkor för lastmärkes erhållande (avseende fartygets konstruktiva styrka samt anordningar för fartygets säkerhet och besätningens trygghet) ävensom särskilda bestämmelser rörande fribord för ångfartyg (maskindrivna fartyg), segelfartyg, ångfartyg, som för däckslast av trä, och tankfartyg. Vidare innehåller bil. II bestämmelser angående de zoner och årstidsområden, inom vilka fartygen må nedlastas till olika märken, bil. III formulär till internationellt lastlinjecertifikat och bil. IV den förut omnämnda förteckningen över sådana äldre författningar rörande fribord, som skola anses likvärdiga med de brittiska reglerna av år 1906. Enligt bestämmelse i konventionens art. 1 äga dessa bilagor samma giltighet och träda i kraft på samma gång som konventionen och böra sålunda innefattas i ett ratificeringsbeslut.

Enahanda förhållande torde få anses föreligga med avseende å ett vid konventionen fogat *slutprotokoll* innehållande dels två undantagsbestämmelser, den ena gällande fartyg, som nyttjas i fart å innanvatten, och den andra en viss i Amerika och Frankrike förekommande specialtyp av fartyg (s. k. lumber schooner), dels ock föranstaltanden om eventuellt återupptagande av frågan om fribord för tankfartyg å en specialkonferens med särskild befogethet.

I sitt förenämnda utlåtande den 14 februari 1931 angående lastlinjekonventionen förordade kommerskollegium konventionens antagande under särskilt framhållande av att de svenska rederierna skulle vållas avsevärda olägenheter, därest Sverige icke tillämpade konventionens bestämmelser, sedan densamma blivit av andra sjöfartsidkande nationer antagen. Därigenom skulle i själva verket uppstå en situation liknande den, som i sjöfartsnäringens intresse år 1910 föranledde införande för första gången av lastlinjebestämmelser i vårt land. Såsom allmänt omdöme om konventionen uttalade kollegium, att dess bestämmelser, såvitt kollegium kunnat finna, vore ur olika synpunkter väl avvägda och ägnade att främja säkerheten utan att därvid onödigt betunga sjöfartsnäringen, för vilken en allmän internationell reglering av lastlinjefrågan, som härmed för första gången vunnes, måste anses innebära en avsevärd fördel.

Kommerskollegium.

Efter det kommerskollegium avgivit nyssnämnda utlåtande och medan en av Kungl. Maj:t anbefalld utredning rörande de författningsbestämmelser, som erfordrades för tillämpning av lastlinjekonventionen, ännu pågick, inkom Sveriges redareförening med hemställan om åtgärder i syfte att möjliggöra för svenska rederier, som så önskade, att, på sätt skett i Danmark och Norge, erhålla lastmärke åsatt enligt lastlinjekonventionens regler. I anledning härav bemyndigade Kungl. Maj:t den 24 september 1931 kommerskollegium att tillse vidare och intill dess frågan om Sveriges anslutning till lastlinjekonventionen blivit slutligen avgjord *dels*, utan hinder av stadgandena i § 32 tillsynsförordningen och förordningen angående trälastmärke å maskindrivna fartyg, utfärda bestämmelser i syfte att svenskt fartyg måtte, på vederbörande redares begäran, kunna förses med lastmärke och fribordscertifikat enligt föreskrifterna i konventionen, *dels ock* för fartyg, som sålunda försetts med lastmärke, utfärda erforderliga föreskrifter angående fartygets nyttjande i enlighet med stadgandena i konventionen.

Provisorisk tillämpning av lastlinjekonventionen.

Med stöd av sagda bemyndigande utfärdade kommerskollegium den 9 oktober 1931 en kungörelse (nr 340) angående provisorisk tillämpning i vissa fall av lastlinjekonventionen, varigenom förordnades, att svenskt fartyg på redarens begäran finge förses med lastmärke och internationellt fribordscertifikat i enlighet med bestämmelserna i konventionen samt att vad i konventionen funnes stadgat angående anordningar å fartyg ävensom angående fartygs nyttjande skulle äga tillämpning i fråga om fartyg, som sålunda försetts med lastmärke. Denna kungörelse trädde i kraft den 15 oktober 1931.

Lastlinjefrågan finner departementschefen i minst lika hög grad som de ämnen, vilka innefattas i den allmänna sjöfartssäkerhetskonventionen, vara ett spörsmål av internationell karaktär, varom dess ovan återgivna utveckling bure tydligt vittne. En allmän och enhetlig reglering av densamma i form av en internationell konvention mellan de sjöfartsidkande staterna syntes honom för den skull vara ändamålsenlig och ägnad att gagna såväl sjöfartsnäringen som säkerheten till sjöss. Såsom den tidigare utvecklingen visat, föreläge också i viss mån ett tvångsläge, i det att ett enskilt land icke kunde underlåta att godtaga lastlinjeregler, som tillämpades i världens viktigare hamnar, utan

Departementschefen.

att riskera, att under dess flagga seglande fartyg bleve underkastade utländska myndigheters kontroll och bestämmelser. Departementschefen erinrar vidare därom, att lastlinjefrågan, ehuru den hittills icke gjorts till föremål för formlig överenskommelse mellan skilda länder, praktiskt taget dock varit internationellt reglerad, därvid de i Storbritannien gällande reglerna i allt väsentligt varit normgivande.

Departementschefen lämnar därefter en redogörelse för främmande länders ställning till lastlinjekonventionen, utvisande, att denna konvention alltifrån sin tillkomst varit föremål för ett livligt intresse från de sjöfartsidkande staternas sida samt att åtgärder för dess tillämpning tidigt vidtagits i skilda länder, i vilket avseende främst märkes — förutom redan skedda ratifikationer från tre länders sida, nämligen Amerikas Förenta stater, Danmark och Lettland — beslut i flera länder om provisorisk tillämpning av konventionen utan avvaktan å dess ikraftträdande, såsom ock för Sveriges del skett. Av redogörelsen i övrigt framgår, att flertalet av de viktigare sjöfartsidkande stater, som icke redan ratificerat konventionen, äro beredda att vid läglig tidpunkt så göra.

Med hänsyn till det internationella läge, som sålunda är förhanden i fråga om lastlinjekonventionens tillämpning, och övriga av departementschefen i detta avseende andragna omständigheter förklarar han sig finna starka skäl föreligga för en anslutning till konventionen från Sveriges sida.

I det följande redogör departementschefen för resultatet av en granskning av konventionens särskilda delar och dess förhållande till de för svenska fartyg för närvarande gällande lastmärkesbestämmelserna och belyser därpå särskilt spörsmålet om införande av obligatorisk lastlinje i Östersjö- och inskränkta fart, såvitt angår utrikes trafik, samt angiver vidare de allmänna slutsatser, som enligt hans mening därav böra dragas. Han anför därvid bland annat följande:

Formellt sett torde konventionen, som särskilt med hänsyn till avfattningen av reglerna för bestämmande av fribordet synes vara att föredraga framför de äldre reglerna, vara väl ägnad såsom allmän norm för lagstiftning på området.

Med avseende å konventionens innebörd har man, såsom av min tidigare redogörelse framgått, att var för sig betrakta å ena sidan reglerna för det allmänna dödviktsfribordet, som gälla vanliga fartyg med vanlig last, och å andra sidan bestämmelserna angående särskilda fribord för fartyg med trälaster samt för tankfartyg och andra fartyg av speciell typ.

Vid bedömning av *reglerna rörande det allmänna dödviktsfribordet* bör skilljas mellan vad i konventionen benämnes nya och existerande fartyg, d. v. s. före resp. efter den 1 juli 1932 byggda eller påbörjande fartyg. Mot konventionens tillämpning å nya fartyg torde någon invändning knappast kunna göras, när de nya reglerna för fribordets storlek och fartygets lastningsförmåga giva praktiskt taget samma resultat som de nu gällande samt de strängare föreskrifter, konventionen innehåller med avseende å särskilda skyddsanordningar för fartygets säkerhet och besättningens trygghet (skydd för öppningar, räcke och brädgång, länsportar och tillträde till bostäderna), utan svårighet torde kunna iakttagas vid nybyggnader.

Vidkommande härefter existerande fartyg är att märka, att dessa

enligt konventionen och de föreliggande förslagen kunna få behålla sitt nuvarande lastmärke men även kunna, om redaren skulle så önska, erhålla nytt märke enligt konventionens regler. I fråga om konventionens förutberörda, på den tekniska fribordsberäkningen icke inverkan föreskrifter rörande särskilda skyddsanordningar för fartygets säkerhet och besättningens trygghet gäller, att dessa enligt konventionen skola beträffande existerande fartyg tillämpas allenast i den mån så av egna myndigheter finnes skäligt och lämpligt med hänsyn till den grad av säkerhet, som erbjudes genom redan förefintliga anordningar. Dessa konventionens bestämmelser möjliggöra enligt min mening en tillfredsställande behandling av de existerande fartygen.

Lastlinjekonventionens *bestämmelser rörande särskilda fribord* för maskindrivna fartyg, som föra däckslast av trä, samt för tankfartyg och därmed jämförliga fartyg äro icke av beskaffenhet att här påkalla mera ingående uppmärksamhet. Reglerna för trälastmärket äro i allt väsentligt överensstämmande med i Sverige och övriga nordiska länder härutinnan gällande bestämmelserna, och det torde få anses vara till fördel, att dessa genom konventionen erhålla allmänt erkännande. Beträffande det särskilda lastmärket för tankfartyg må anmärkas, att man här i landet saknar erfarenhet beträffande sådan djupare nedlastning, som de nya reglerna medgiva. Med hänsyn till den erfarenhet man på andra håll vunnit och då ifrågavarande spörsmål torde komma att bliva föremål för särskild undersökning i olika länder under de närmaste åren, synes mig denna omständighet icke böra utgöra något hinder för konventionens tillämpning.

Härefter får jag övergå till fartyg i *Östersjö- och inskränkare fart*, vilka, därest de nyttjas å internationella resor, i konventionen jämställas med fartyg i vidsträcktare fart. Konventionens tillämpningsområde är nämligen icke begränsat med hänsyn till den fart, vari fartygen nyttjas. Därvid bör dock beaktas, att fartyg med en bruttodräktighet understigande 150 register-ton uteslutits från konventionens tillämpning. Detta med hänsyn till fartygens storlek gjorda undantag kommer tydligen praktiskt taget att erhålla betydelse huvudsakligen för fartyg i inskränkare fart. I detta sammanhang får jag ävenledes erinra om att konventionen medger undantag för fartyg i fart mellan närliggande hamnar.

Lastlinjetvång för fartyg i utrikesfart i Östersjön skulle för Sveriges vidkommande innebära en nyhet. På grund av förut verkställda utredningar rörande detta spörsmål, för vilka jag i det föregående redogjort, och särskilt med hänsyn till såväl myndigheters som sjöfarandes vittnesbörd om önskvärdenheten, för att icke säga nödvändigheten, av obligatorisk lastlinje jämväl i sådant fart, finner jag mig böra tillstyrka en dylik utsträckning av tvångslastlinjens tillämpningsområde. En sådan åtgärd, som enligt vad förut nämnts var ifrågasatt redan vid tvångslastlinjens införande i svensk lagstiftning, anser jag så mycket hellre böra vidtagas genom ratificering av lastlinjekonventionen, som därigenom uppnås en eftersträvad internationell enhetlighet även inom detta mera begränsade sjöfartsområde. En sådan lösning står ock i principiell överensstämmelse med den baltiska lastlinjekonferensens förut omförmälda rekommendationer.

Om riktigheten av att tillämpa samma tekniska regler för bestämmande av fribordet för fartyg såväl i inskränkare som i vidsträcktare fart har den av lastlinjekonferensen representerade sakkunskapen varit enig och samma princip hävdades vid den baltiska lastlinjekonferensen. Tillräckliga skäl för en motsatt uppfattning synas icke hava förebragts av de sjöfartsorganisationer, som ställt sig avvisande eller tveksamma gentemot lastmärkestvångets införande i Östersjön. För övrigt torde jämväl i detta sammanhang höra erinras, att man icke läser hava något annat val, därest konventionen — såsom

man allmänt synes anse — skall av Sverige antagas. Ty i likhet med sjöfartssäkerhetskonventionen torde även lastlinjekonventionen böra betraktas såsom en odelbar enhet, som vid en ratificering icke kan göras till föremål för undantag vare sig i fråga om tillämpningsområdet eller i andra hänseenden.

I anslutning till det sagda uttalar departementschefen, att han anser en lösning av lastlinjefrågan för fartyg, som nyttjas i utrikes trafik i Östersjö- och inskränkta fart, nu böra åstadkommas genom tillämpningen av den internationella lastlinjekonventionen. Med hänsyn härtill och då en tillämpning av konventionens bestämmelser för fartyg i vidsträcktare fart än nyss sagts från alla håll anses självfallen, finner departementschefen lastlinjekonventionen böra av Sverige antagas och tillstyrker för den skull ratificering jämväl av denna konvention.

Liksom beträffande sjöfartssäkerhetskonventionen anser departementschefen bestämmandet av tidpunkten för ratificering av lastlinjekonventionen böra ankomma på Kungl. Maj:t samt bliva beroende på vad som under den närmaste tiden kan bliva upplyst rörande främmande staters åtgärder i sådant hänseende. På enahanda skäl, som anförts i fråga om säkerhetskonventionen, finner han vid ratificering förbehåll böra göras om ikraftträdande därav först då England ratificerat och dess ratifikation trätt i kraft.

Utskottet. Sedan Kungl. Maj:ts proposition avläts till riksdagen, har officiell under rättelse ingått, att brittiska parlamentet godkänt ifrågavarande båda konventioner. Med hänsyn till den avgörande betydelse för frågan om konventionernas allmänna antagande och tillämpning Storbritanniens ställningstagande uppenbarligen måste tillmätas, synes ingen tvekan kunna råda om nödvändigheten av konventionernas antagande för Sveriges del. En allmän tillämpning av konventionerna torde efter allt att döma komma att medföra ökad säkerhet för de sjöfarande samtidigt som åtskilliga med den internationella konkurrensen förknippade olägenheter därigenom undanröjas till båtнад för sjöfartsnäringen. Med hänsyn till de kostnader, som genom konventionerna kunna komma att åläggas sjöfartsnäringen och vilkas betydelse under nuvarande konjunkturläge icke bör underskattas, vill utskottet framhålla vikten av att nödig varsamhet iakttagas vid konventionsbestämmelsernas tillämpning å redan existerande fartyg.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte godkänna *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 fyra bilagor.

Stockholm den 11 mars 1932.

På första lagutskottets vägnar:

A. ÅKERMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit:

från första kammaren: herrar *Akerman, Anderson* i Hägelåkra, *Klefbeck, Borell**, *Svenson* i Eskhult, *Bissmark, Jonsson* i Lycksele och *Branting*;

från andra kammaren: herrar *Björkman, Lindqvist* i Halmstad, *Lindley, Olsson* i Rimforså, *Johansson* i Brånalt, *Christenson, Johanson* i Huskvarna och *Olsson* i Mellerud.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.