

Nr 28.

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

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 9, 16 och 22 §§ lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg.

Genom en den 29 januari 1932 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 74, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga här nedan intagna förslag till lag angående ändrad lydelse av 9, 16 och 22 §§ lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg.

Genom riksdagen förelagd proposition, nr 72, har Kungl. Maj:t äskat 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. Ratificering av dessa konventioner förutsätter vissa ändringar i allmän lag, berörande ovannämnda stadganden i lagen om tillsyn å fartyg samt 35 § sjölagen. Förslag till sistnämnda lagändring har förelagts riksdagen genom särskild proposition, nr 73 (utskottets utlåtande nr 27).

Beträffande de skäl, som ligga till grund för förslaget till ändrad lydelse av förenämnda stadganden i lagen om tillsyn å fartyg får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas här nedan, hänvisa till förevarande proposition nr 74.

*Av lastlinjekonventionen för-
anledd lag-
ändring.*

Anslutning från vårt lands sida till den internationella lastlinjekonventionen förutsätter ändring i 9 § *tillsynslagen*.

*Gällande lag-
stiftning ang.
lastlinje.*

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 djupare än som angives genom det lastmärke, som må vara tillämpligt. Angå-

ende 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 anges. 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 dels örlogsfartyg, uteslutande för fiske använda fartyg, lustfartyg och fartyg, som icke befordra gods eller passagerare, dels ock 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 förut-sätter samråd med vederbörande myndigheter i de främmande länder, som beröras av ifrågavarande resor.

Konventionen.

I utlåtande den 14 februari 1931 har kommerskollegium, vid vars handläggning av förevarande ärende socialstyrelsen varit representerad, framhållit, att för åstadkommande av överensstämmelse mellan lastlinjekonventionen och svensk lag erfordrades ändring beträffande det genom 9 § tillsynslagen reglerade tillämpningsområdet för obligatorisk lastlinje, och föreslagit, att detta måtte ske på så sätt, att berörda tillämpningsområde utsträcktes att gälla all utrikes fart. Förut omförmälda bestämmelse i art. 2 i lastlinjekonventionen om rätt för vederbörande lands myndighet 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, sär-

Kommerskollegium.

skilt 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.

*Lastlinje-
tvång i
inrikes
Östersjö-
fart.*

I samband med det av lastlinjekonventionen föranledda förslaget till ändring av reglerna för den svenska lastlinjelagstiftningens omfattning har förslag upptagits om viss, av konventionen oberoende utsträckning av dessa reglers tillämpning jämväl till inrikes fart. Detta har i förslaget till ändrad lydelse av 9 § tillsynslagen erhållit uttryck däri, att lastmärkesplikt stadgats jämväl för ifrågakommande fartyg »i Östersjöfart mellan svenska hamnar».

Ursprungligen sammanfaller spørsmålet om lastlinjetvång i inrikes fart med den allmänna lastmärkesfrågan. Vid tidigare behandling av ämnet har anledning icke förelegat att skilja mellan utrikes och inrikes fart. Vad som tidigare från olika håll anförts i fråga om lastlinjetvångets införande i inskränkta fart än Nordsjöfart har för den skull gällt denna inskränkta fart utan avseende å frågan, huruvida fartygen nyttjats i utrikes eller inrikes trafik, vilken skillnad erhållit väsentlig betydelse först i och med lastlinjekonventionens tillkomst.

Till upplysning om vad som tidigare förekommit rörande obligatorisk lastlinje för fartyg i Östersjö- eller inskränkta fart får utskottet hänvisa till den redogörelse därför, som i samband med behandlingen av den internationella lastlinjefrågan intagits i utskottets utlåtande nr 26 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 72, angående godkännande av förenämnda båda konventioner.

Kommers-
kollegii ut-
låtande den
14 februari
1931.

I utlåtande den 14 februari 1931 har kommerskollegium framlagt förslag om utsträckning av lastlinjetvånget jämväl till inrikes fart. Medan lastlinjetvånget för fartyg i utrikes trafik med hänsyn till konventionen i regel icke kan begränsas till viss fart, bör enligt kommerskollegii mening lastlinjetvånget för den inrikes trafiken icke 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 tillämpade fartbestämningar, skulle sålunda enligt kollegii mening alltjämt vara undantagna, vilket kollegium anser befogat, enär hittills vunnit 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 låte 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.

Vid utredning rörande författningsbestämmelser i anledning av lastlinjekonventionen, som på uppdrag av Kungl. Maj:t under år 1931 verkstälts inom kommerskollegium, har en därvid anlita d sakkunnig, skeppsredaren och sjökaptenen C. W. Winck i Hälsingborg, avgivit följande särskilda yttrande rörande lastmärke för existerande fartyg, som nyttjas i Östersjöfart mellan svenska hamnar:

Yttrande av
sakkunnig.

»På grundval av personliga erfarenheter som mångårig fartygsbefälhavare anser jag lastmärke i Östersjöfart, särskilt vintertid, vara ur säkerhetssynpunkt påkallat. Ifråga om internationell Östersjöfart har jag därför i princip ingenting att erinra. Däremot kan jag icke ansluta mig till Kungl. Kommerskollegii förslag i vad detta för alla existerande fartyg i nationell fart innebär fribordsberäkning och lastmärke enligt de föreskrifter, som återfinnas uti Londonkonventionen. Uti denna fart sysselsättas ju nämligen också ett flertal fartyg, vilka inte byggts enligt några klassbestämmelser för erhållande av fribord, och då, så vitt jag har mig bekant, statistiken över olyckor i nämnda fart tillfölje överlastning ej giver anledning till oro, bör lastmärke härvidlag, utan hänsyn till internationella regler och sedan fartyget genomgått svensk sjövärdighetsbesiktning, kunna bestämmas i varje särskilt fall med stöd av den erfarenhet, som vunnits under resp. fartygs föregående tjänstetid.»

I utlåtande den 21 november 1931 angående författningsbestämmelser i anledning av lastlinjekonventionen har kommerskollegium ånyo upptagit frågan om lastlinjetvång för fartyg i inrikes trafik. Därvid yttrar kollegium bl. a. följande:

Kommers-
kollegii ut-
låtande den
21 november
1931.

Vad angår konventionsbestämmelsernas tillämpning å fartygen i Östersjöfart mellan svenska hamnar, hava sjöfartsföreningen och redareföreningen uttalat sig mot en sådan utvidgning utöver vad konventionen kräver. Sjöfartsföreningen har särskilt riktat sig mot dessa bestämmelsers tillämpning å »existerande fartyg», varmed enligt konventionens artikel 3 förstås fartyg, vilkas köl sträckts före den 1 juli 1932. Wincks uttalande åsyftar likaledes, att de existerande fartygen i denna nationella trafik ej måtte underkastas konventionsbestämmelserna. Segelfartygsföreningen åter har, framhållande att det en gång fastslagits, att lastmärke är nödvändigt i Östersjöfart, förordat, att alla fartyg i dylik fart utan undantag måtte falla under det avsedda lastmärke tvånget. Kollegium vidhåller principiellt sin i utlåtandet den 14 februari

1931 angivna ståndpunkt, att någon skillnad i lastlinjehänseende icke bör göras mellan inrikes och utrikes Östersjöfart. Sedan utlåtandet avgavs har emellertid den redan då förefintliga lågkonjunkturen utvecklats till en ekonomisk kris, som genom sin långvarighet och skarpa hårt drabbat näringslivet och ej minst sjöfarten. Det synes därför angeläget, att för närvarande framgå med varsamhet ifråga om lastlinjereglernas utsträckande att gälla även sådan fart, som ej beröres i konventionen. Våra närmaste grannländer, Danmark, Finland och Norge, torde ej heller, enligt vad under hand inhämtats, för sin del för närvarande vara betänkta på en dylik utsträckning, vadan alltså deras fartyg, med undantag av danska passagerarfartyg, fortfarande synas förbliva fria från lastlinjetvång i inrikes trafik. I den nu omhandlade Östersjöfarten mellan svenska hamnar sysselsättes visst tonnage av speciell typ, som för erhållande av ett tillfredsställande fribord enligt konventionens regler, skulle behöva underkastas ofta nog ganska betungande ombyggnadsarbeten. Kollegium anser därför, att uppskov med lastlinjetvånget tillsvidare bör beredas för s. k. existerande fartyg i Östersjöfart mellan svenska hamnar. Betänkligheter mot ett dylikt anstånd synas så mycket mindre kunna resas som, enligt en inom Kollegium för tidsperioden 1926—sensommaren 1931 verkställd undersökning, risken för sjöolyckor på grund av överlastning rent erfarenhetsmässigt sett visat sig jämförelsevis ringa beträffande just bland annat fartyg över 150 ton i Östersjöfart mellan svenska hamnar. Sålunda har ingen av de vid undersökningen konstaterade 36 totalförlusterna berört dessa fartyg, och äro dessa totalförluster de enda vid undersökningen befunna sjöolyckor, vid vilka förlust av människoliv förekommit. För att ej ställa de i ovanberörda artikel 3 såsom »nya» betecknade fartygen, d. v. s. sådana fartyg, till vilka kölen sträckts den 1 juli 1932 eller senare, i en alltför ogynnsam ställning i konkurrensen med de existerande fartygen, anser Kollegium vidare, att dessa båda fartygsgrupper böra i förevarande avseende jämställas.

För den händelse fartyg av den i konventionen avsedda storleken sålunda tillsvidare skulle bli fria från lastmärkestvång i Östersjöfart mellan svenska hamnar, har Kollegium emellertid för avsikt att ägna frågan om deras nedlastning erforderlig uppmärksamhet för att i sinom tid inkomma med förslag till lastmärkesbestämmelser för dessa fartyg.

På grund av sin uppfattning i nu avhandlade fråga föreslår Kollegium, att anstånd beredes beträffande ikraftträdandet av den i Kollegii utlåtande den 14 februari 1931 föreslagna ändrade lydelsen av tillsynslagens 9 §, i vad den avser ifrågavarande fartyg.

Propositionen
nr 72.

I sitt yttrande till statsrådsprotokollet den 22 januari 1932 vid anmälan av frågan om godkännande av den internationella lastlinjekonventionen upptager departementschefen jämväl till behandling spörsmålet om lastlinjetvångets utsträckning till fartyg i viss inrikes fart och anför därvid bl. a. följande:

»Med hänsyn till säkerheten för fartyg och ombordvarande liksom till möjligheten för statens inspektörer att utöva kontroll å fartygs nedlastning föreligger uppenbarligen i förevarande avseende ingen principiell skillnad mellan fartyg, som gå i utrikes trafik, och fartyg, som nyttjas i trafik mellan svenska hamnar. I den mån routen och de förhållanden, under vilka resa sker, äro likartade, äga tydligen de skäl, som ligga till grund för lastlinjetvång för fartyg i utrikes fart, giltighet jämväl för fartyg i inrikes fart. Därest man, i likhet med mig, finner tillräckliga skäl förebragta för en utsträckning av området för den obligatoriska lastlinjen till att omfatta jämväl inskränkta

fart än Nordsjöfart, gäller detta således principiellt såväl inrikes som utrikes trafik. Någon åtskillnad av den innebörd, jag nu åsyftar, har icke heller gjorts vid de tidigare av kommerskollegium verkställda utredningarna i ämnet. Vad i samband med den senaste utredningen påvisats rörande det förhållandevis mindre antalet sjöolyckor i den inrikes farten har av kommerskollegium icke ansetts utgöra skäl för ett frånfallande av förslaget om lastmärkestvångets utsträckning till sagda fart. Till denna uppfattning finner jag mig böra uttala min anslutning.

Emellertid torde vid införande av lastlinje för fartyg i inrikes trafik vissa begränsningar böra ske, av vilka de viktigare med hänsyn till konventionens bestämmelser icke kunnat ifrågakomma beträffande fartyg i utrikes fart. I första hand torde sålunda den fart, vari lastmärke skulle krävas, göras till föremål för begränsning. Att fartyg i inre fart böra vara undantagna, synes vara uppenbart och annat har ej heller från något håll ifrågasatts. Däremot hava yrkanden framställts om införande av lastlinjetvång i kustfart likaväl som i Östersjöfart. I likhet med kommerskollegium finner jag emellertid vad som hittills förekommit icke hava givit stöd för en längre gående utsträckning av den obligatoriska lastlinjen än till Östersjöfart i ungefärligen den bemärkelse detta begrepp har enligt den för de administrativa sjöfartssäkerhetsförfattningarna gällande definitionen.

Den i samband med behandlingen av den utrikes farten föreslagna befogenheten för Kungl. Maj:t att medgiva undantag för fartyg i fart mellan närliggande hamnar, synes böra omfatta även fartyg i inrikes trafik. Likaledes anser jag, att tillämpningen av de allmänna lastlinjereglerne jämväl vad den inrikes trafiken angår bör inskränkas till fartyg med en bruttodräktighet av 150 registerton eller mera.

En annan begränsning sammanhänger med det av kommerskollegium föreslagna uppskovet med genomförandet av lastmärkestvång för fartyg i inrikes trafik. Med principiellt fasthållande av sin tidigare hävdade mening, att skillnad i lastlinjehänseende icke bör göras mellan inrikes och utrikes trafik, har kollegium under hänvisning därtill, att vissa i den inrikes farten sysselsatta fartyg av speciell typ för erhållande av tillfredsställande fribord skulle behöva underkastas ofta nog ganska betungande ombyggnadsarbeten, förklarat sig anse, att uppskov med lastlinjetvånget tillsvidare borde beredas för existerande fartyg i Östersjöfart mellan svenska hamnar. Härvid har kollegium emellertid funnit konsekvensen kräva enahanda uppskov jämväl för nya fartyg. Under det jag till fullo ansluter mig till ämbetsverkets mening i fråga om nödvändigheten av att under de omständigheter, som för närvarande äro rådande, förfara med all möjlig varsamhet i frågor, som röra sjöfarten, och för den skull finner ifrågasatt anstånd för existerande fartyg vara att förorda, kan jag icke dela kollegii mening om liknande uppskov för nya fartyg, enär förutsättningarna för erhållande av ett tillfredsställande fribord utan avsevärda kostnader eller andra väsentliga olägenheter kunna iakttagas vid fartygens byggande. Då jag med hänsyn härtill anser de blivande lastmärkesbestämmelserna böra omedelbart tillämpas för nya fartyg i den fart, varom nu är fråga, finner

jag särskilt stöd för denna min mening därutinnan, att såväl den sakkunnige, vilken i ämnet avgivit särskilt yttrande, som ock Sveriges allmänna sjöfartsförening grundat sitt avstyrkande av lastlinjes införande i inrikes fart på skäl, som uteslutande avse de existerande fartygen.»

Av sjöfarts-
säkerhets-
konventio-
nen för-
anledda lag-
ändringar.

Gällande lag

Sveriges anslutning till 1929 års internationella sjöfartssäkerhetskonvention har befunnits förutsätta — 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 provas 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. Där 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 *tillsyningslagens 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 sträckes 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 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 redogörelse återfinnes i propositionen nr 72 — hade generellt undantag kunnat göras för fartyg på vissa, av vederbörande regering i särskild förteckning upptagna router, på vilka fartygen avlägsnade sig högst 200 nautiska mil från när-

Konventionen.

Kommerskollegium.

maste 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 avhåndlade 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 jämställdes med fartyg i inrikes trafik. I enlighet härmed anser kollegium ifrågavarande stadgande böra erhålla den lydelse lagförslaget utvisar.

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 motsvarande ändring jämväl av det förra.

*Departementis-
chefen.*

Med avseende å den utvidgning av den svenska lagstiftningen angående obligatorisk lastlinje för fartyg, som erfordras för den internationella lastlinjekonventionens tillämpning, biträder departementschefen kommerskollegium förslag till ändring av 9 § tillsynslagen i vad angår lastmärke för fartyg i utrikes fart. På grunder, som framgå av hans ovan återgivna, ur propositionen nr 72 hämtade uttalande i ämnet, förordar departementschefen vidare, i likhet med kommerskollegium, att lastlinjetvånget erhåller tillämpning jämväl å fartyg, som i inrikes fart nyttjas i Östersjöfart.

Vad angår de lagändringar, som erfordras för tillämpning av 1929 års sjöfartssäkerhetskonvention, finner departementschefen av kommerskollegium framställda förslag till ändrad lydelse av 16 och 22 §§ tillsynslagen tillfredsställande.

Utskottet.

Utskottet, som i utlåtande (nr 26) denna dag föreslagit riksdagen att 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 bilagor, har vid granskning av lagförslaget icke funnit anledning till annan erinran däremot, än att utskottet funnit sig böra ifrågasätta ett tillägg till den föreslagna bestämmelsen om lagens ikraftträdande.

Av departementschefens ovan återgivna, ur propositionen nr 72 hämtade uttalande i fråga om tilltänkt anstånd tillsvidare med tillämpning av 9 § beträffande existerande fartyg i Östersjöfart mellan svenska hamnar torde framgå, att avsikten skulle vara att vid lagens promulgation göra undantag tillsvidare för dess tillämpning i nyssberörda hänseende. Utskottet, som i sak avsluter sig till den av departementschefen uttalade uppfattningen rörande behandlingen av de existerande fartygen i inrikes Östersjöfart, finner emellertid det tilltänkta förfarandet böra erhålla uttryck i själva lagen.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen, med förklarande att Kungl. Maj:ts förslag ej kunnat av riksdagen i oförändrat skick antagas, måtte för sin del antaga följande förslag till

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

L a g

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

Häri genom 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 §.

Passagerarfartygs-certifikat gälle för fartyg, som nyttjas i utrikes fart och därvid avlägsnar sig mera än 20 nautiska mil från närmaste land, ett år samt

*(Kungl. Maj:ts förslag)**(Utskottets förslag)*

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.

*Fartyg, till vilket kölen blivit
sträckt före ikraftträdandet av denna
lag, må dock utan att vara försett med
lastmärke nyttjas i Östersjöfart mel-
lan svenska hamnar, intill dess Ko-
nungen annorlunda förordnar.*

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, Ols-son* i Rimforsa, *Johansson* i Brånalt, *Christenson, Johanson* i Huskvarna och *Ols-son* i Mellerud.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.