

Nr 51.

Ankom till riksdagens kansli den 23 maj 1935 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om åtgärder
till ernående av ökad säkerhet till sjöss.*

I två likalydande motioner, nr 34 i första kammaren av herr *Lindley* och nr 81 i andra kammaren av herr *Lindberg* i Stockholm m. fl., vilka motioner hänvisats till lagutskott och behandlats av första lagutskottet, har föreslagits, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om allsidig utredning angående vilka åtgärder som kunna anses erforderliga för ernående av ökad säkerhet till sjöss samt om framläggande av de förslag till ändring av sjösäkerhetsbestämmelserna, som med hänsyn till utredningens resultat kunna anses motiverade.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande, får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till motionerna.

Motionärerna uppehålla sig först vid frågorna om radiotelegrafinstallation å fartyg, lastmärke i Östersjö- och kustfart samt ökad effektivitet hos fartygsinspektionen.

I fråga om *radiotelegrafinstallation* anse motionärerna det böra undersökas huruvida icke alla sjögående fartyg skola förseas med sådan installation. Undantagna från skyldighet i nämnda avseende äro nu bl. a. lastfartyg vilkas bruttodräktighet understiger 1,600 registerton. För dessa mindre fartyg kunde man enligt motionärernas mening tänka sig en installation av enklare apparater, varmed nödsignal och position kunde sändas. För bättre passning av radioanläggning borde vidare i alla de fartyg, där det endast funnes en person kompetent att sköta radioanläggningen, installeras alarmapparat. Den som hade sig ålagt att sköta radion skulle då också ha skyldighet att så snart alarmapparaten ljöde intaga sin plats i radiohytten. Om den som skötte radion vore styrman och denne exempelvis hade vakt på bryggan, borde befälhavaren eller annan befälsperson ha skyldighet intaga platsen på bryggan. — Vad angår skyldigheten att ha fartyg försett med *lastmärke*, varmed förstås märke utvisande fartygets minsta tillåtna fribord, anse motionärerna att det för åstadkommande av större sjösäkerhet är nödvändigt med införande av sådant märke i Östersjö- och kustfart. — Beträffande slutligen *fartygsinspektionen* framhålla motionärerna angelägenheten av att denna göres mera effektiv. För att åstadkomma en sådan ökad effektivitet syntes denna institution böra utbyggas högst betydligt. Med det nuvarande antalet inspektörer vore det icke möjligt att åstadkomma en effektiv

övervakning av handelsflottans fartyg. Det vore måhända även nödvändigt med ökade befogenheter för inspektörerna, och än vidare vore det nödvändigt att anslaget till resor m. m. högst betydligt höjdes. För att utan allt för stora kostnader ernå en större effektivitet hos fartygsinspektionen kunde man i de hamnstäder, där nu inga fartygsinspektörer funnes, tillsätta rapportörer, som mot någon ersättning hade att övervaka de fartyg, som anlöpte hamnen. Sakkunnigt folk funnes säkerligen att tillgå i snart sagt varje hamn.

Motionärerna beröra härnäst frågan om *redares ansvar* för ett fartygs sjöduglighet m. m. För närvarande vore det befälhavaren som hade det juridiska ansvaret för det fartyg han förde men i verkligheten hade rederierna frantagit honom en stor del av hans bestämmanderätt. Befälhavarens rörelsefrihet vore härigenom så kringskuren, att han i själva verket icke längre kunde iakttaga allt vad lagen ålade honom. Visserligen kunde icke redaren formellt ålägga sin befälhavare att åsidosätta lagens bud, men det vore klart att den befälhavare som vågade tredskas icke länge finge behålla sin anställning. Den press, som redaren i sådant avseende kunde utöva, kunde icke bevisas och således icke heller beivras. Enligt motionärernas uppfattning krävdes det, att redaren bleve skyldig tillse att hans fartyg alltid befunne sig i sjövärdigt skick, ehuru även befälhavaren borde ansvara för det fartyg han förde. Man kunde utgå från att redaren, därest ansvaret för fartyget drabbade honom i samma grad som befälhavaren, skulle bli angelägen tillse att hans fartyg alltid vore sjövärdigt.

Sedan utskottet i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver begärt utlåtande över förevarande motioner från kommerskollegium, har sådant utlåtande inkommit från kollegiet. Utlåtandet, som fogas såsom bilaga vid utskottets förevarande utlåtande, åtföljdes av yttranden som kommerskollegium inhämtat från dels kollegiets sjötekniska konsulent och sjöåklagare, dels ock Sveriges Allmänna Sjöfartsförening, Sveriges Redareförening, Stockholms Rederiförening, Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Maskinbefälsförbundet, Sveriges Radiotelegrafistförening och Svenska Sjöfolksförbundet.

I kommerskollegiets utlåtande redogöres för gällande bestämmelser rörande *användning och passning av radioinstallationer* å fartyg samt om fartygs förseende med *lastmärke*, i vilka hänseenden utskottet får hänvisa till utlåtandet.

Här må i korthet redogöras för *tillsynen å fartyg* samt vissa tillämpliga *straffbestämmelser*.

Tillsynen å fartyg utövas under kommerskollegium såsom fartygsinspektionens chefsmyndighet av fartygsinspektörer eller av andra, som av chefsmyndigheten förordnas. Utom riket utövas tillsyn i viss utsträckning av konsulerna. I fråga om bemanningen utövas tillsyn jämväl av ombudsmännen vid sjömanshusen. För utövande av den lokala tillsynen å fartyg inom riket är detta indelat i 6 distrikt, ett vart under inseeende av en förste fartygsinspektör. Därjämte finnas i riket tillhopa 18 andre fartygsinspektörer förutom 2 extra funktionärer. Fartygsinspektörerna äro berättigade till,

förutom avlöningar, i viss utsträckning reseersättningar, i vilket sistnämnda avseende riksdagen innevarande år med bifall till Kungl. Maj:ts i propositionen nr 1 därutinnan framlagda förslag har beslutat att anvisa ett förslagsanslag å 36,000 kronor.

Beträffande straffbestämmelserna må här erinras om 292 § 1 mom. första stycket sjölagen, enligt vilket straff skall ådömas *befälhavare*, som, utan att nödtvång därtill föranlett, gått till sjöss med fartyg, som haft sådana brister till skrov, maskin eller utrustning eller som varit så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att han bort inse, att resan var förbunden med uppenbar livsfara för dem, som voro ombord. Lika med befälhavare straffas, enligt andra stycket i samma moment, *redare*, där han uppsåtligen förlätt befälhavare till sådan förbrytelse eller med råd eller dåd densamma främjat eller med vetskap om sådana brister eller fel, som i första stycket omförmälas, underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra fartyget att gå till sjöss. I 2 mom. av nyssnämnda paragraf liksom i åtskilliga av de beträffande sjöfartssäkerheten givna särskilda författningarna förekomma likartade bestämmelser angående straffansvar för redare.

Av utskottets redogörelse framgår, att förevarande motioner röra flera viktiga områden inom sjöfartssäkerhetslagstiftningen. Motionärerna ha också anfört åtskilliga exempel, även från senare tid, å bristande säkerhet till sjöss.

Utskottet.

I sitt förenämnda utlåtande har kommerskollegium erinrat, att vårt land så sent som år 1932 anslutit sig till omfattande internationella sjöfartssäkerhets- och lastlinjekonventioner. Detta förhållande manar tydligen till försiktighet vid prövningen av de i motionerna framförda yrkandena. Å andra sidan torde den tekniska utvecklingen på förevarande liksom så många andra områden röra sig i mycket rask takt, och det är ett oavvisligt krav från sjöfolkets sida att framstegen därutinnan i så stor utsträckning som möjligt tillgodogöras för att bereda sjömännen ökat skydd i deras arbete.

Ett av den senare tidens viktigaste hjälpmedel för sjösäkerheten är radion. Motionärerna uppehålla sig också först vid frågan om en ökad användning därav. Även kommerskollegium synes vara av den uppfattningen att radion skulle kunna bättre än nu är fallet utnyttjas för ifrågavarande ändamål och nämner att kollegiet har sin uppmärksamhet fäst på möjligheten att använda radiotelefonien i sjösäkerhetens intresse liksom att stadga en minimi-tid för vakthållning vid radion å vissa fartyg. Med hänsyn härtill och då kollegiet även i övrigt läser beakta de möjligheter som kunna yppas att genom radion vinna ökad säkerhet till sjöss, torde det icke föreligga anledning för riksdagen att påkalla någon utredning i sådant syfte.

Beträffande den av motionärerna härefter berörda frågan om utsträckt lastmärkestvång framgår av kommerskollegiets utlåtande, att sedan den 1 januari 1933 lastmärkestvång principiellt gäller all utrikes fart och Östersjöfart mellan svenska hamnar. Fartyg, till vilka kölen sträckts före den 1 januari 1933, må likväl alltså nyttjas i sistnämnda fart utan att vara försedda med lastmärke, varjämte vissa gränsfarvatten undantagits från lastmärkestvång.

Vidare äro fartyg med en bruttodräktighet understigande 150 registerton överbud undantagna därifrån. Beträffande dessa mindre fartyg upplyser kommerskollegium att utredning för närvarande pågår hur sådana fartyg må nedlastas, och då frågan om övriga fartygs nedlastning så nyligen som år 1932 varit föremål för omprövning finner utskottet sig icke nu böra ifrågasätta vidare utredning i denna del.

Av lika stor vikt som själva sjösäkerhetslagstiftningen i och för sig är den av motionärerna jämväl upptagna frågan om kontrollen över efterlevnaden av gällande bestämmelser. Såsom utskottet förut nämnt handhaves tillsynen över fartyg av fartygsinspektionen. Efter tillkomsten av denna ha emellertid olika förslag väckts i syfte att skärpa kontrollen i fråga. I kommerskollegiets utlåtande erinras om de s. k. skeppstjänstkommitterades år 1922 avgivna förslag, enligt vilket en viss utökning av fartygsinspektörernas antal vore det huvudsakligaste och kraftigaste medlet för åstadkommande av en effektivare lastningskontroll. Kommitterade framhöllo även att en effektivare lastningskontroll kunde vinnas bland annat genom rikligare tillgång på resemedel för fartygsinspektörerna. Därefter har emellertid fartygsinspektörskåren *minskats* genom indragning av två extra funktionärer, varjämte anslaget till fartygsinspektionens resor undan för undan nedsatts från 83,100 kronor år 1922 till 36,000 kronor innevarande år. Fartygsinspektionens effektivitet har sålunda sedan år 1922 nedgått, under det att enligt vad kommerskollegium upplyser arbetsbördan genom nya författningar ganska avsevärt ökats. I anslutning härtill anför emellertid kollegiet, att kollegiet har för avsikt att eventuellt redan vid anslagsäskandena för budgetåret 1936/1937 upptaga till behandling frågorna om en ökning av fartygsinspektionens lokalstat samt av fartygsinspektörernas resemedel.

Beträffande härefter motionärernas förslag om tillsättande av rapportörer erinras i kommerskollegiets utlåtande, att förutnämnda skeppstjänstkommitterade på sin tid föreslogo att hamn-, tull- och lotspersonalen borde instruktionsvis åläggas att ofördröjligen till fartygsinspektör anmäla fall, i vilka berörda personal tyckte sig iakttaga för hård eller olämplig lastning. Kollegiet anför emellertid, att en organisation med dylika tillsynsmän syntes bliva av jämförelsevis ringa kapacitet och att anställandet av tillsynsmän, eller rapportörer, vore en nödfallsåtgärd som ej syntes vara att förorda.

Utskottet vill för sin del icke taga bestämd ståndpunkt till sistnämnda spörsmål. Hur stor effektiviteten av skeppstjänstkommitterades förslag skulle bliva är svårt att på förhand bedöma. Till stöd för detsamma kan dock anföras att det skulle draga allenast mycket ringa eller måhända icke någon som helst extra kostnad. Utskottet anser sig ha anledning antaga att jämväl nu ifrågavarande tanke blir föremål för övervägande i samband med prövningen av de anslagsäskanden, som kommerskollegium enligt vad ovan nämnts eventuellt kommer att framställa.

Vad slutligen angår frågan om en utvidgning av redarens ansvar för att ett fartyg befinner sig i sjövärdigt skick och dylikt, har kommerskollegium i sitt utlåtande förklarat, att kollegiet icke ansett sig böra framställa någon

erinran mot en undersökning härutinnan. Beträffande de skäl kollegiet an-
fört till stöd för denna sin ståndpunkt får utskottet hänvisa till utlåtandet.
Av detta framgår för övrigt att jämväl nu ifrågavarande spörsmål på en viss
punkt redan är föremål för undersökning. Även utskottet finner det synner-
ligen påkallat att man på allt sätt söker inskräpa vikten av att redaren skall
i så hög grad som möjligt bidra till besättningsens säkerhet. Gällande
bestämmelser i förevarande avseende torde icke vara fullt tillfredsställande.
Enligt utskottets mening vore det önskvärt, att redaren kunde åläggas att vara
positivt verksam i angiven riktning. Frågan i vilken omfattning en sådan princip
kan genomföras fordrar emellertid uppenbarligen ett mycket noggrant över-
vägande.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motioner måtte i
skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville för-
anstalta om skyndsamt utredning angående frågan om utvidg-
ning av redares ansvar i det av utskottet omförmälda hän-
seende.

Stockholm den 23 maj 1935.

På första lagutskottets vägnar:

A. ÅKERMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit:

från första kammaren: herrar Åkerman, Klefbeck, Norling, Wijkström, Sköldén
och von Mühlensfels;

från andra kammaren: herrar Lindqvist, Nilsson i Antnäs*) och Olsson i Melle-
rud, fröken Wellin samt herrar Johansson i Bro, Björling, Johnsson i Kalmar och
Lindberg i Stockholm.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Bilaga.

KUNGL. MAJ:TS OCH RIKETS KOMMERSKOLLEGIUM.
Fartygsinspektionsbyrån.

Stockholm den 27 april 1935.

Till Riksdagens första lagutskott.

Genom remiss den 1 februari 1935 har Kungl. Maj:t anbefallt Kommerskollegium att avgiva och direkt till Eder inkomma med utlåtande i anledning av lika lydande motioner nr 34 i första kammaren av herr Lindley och nr 81 i andra kammaren av herr Lindberg i Stockholm m. fl. om åtgärder till ernående av ökad säkerhet till sjöss.

Till efterkommande härav får Kollegium, med överlämnande av inhämtade yttranden från dels Kollegii sjötekniska konsulent och sjöåklagare, dels ock Sveriges Allmänna Sjöfartsförening, Sveriges Redareförening, Stockholms Rederiförening, Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Maskinbefälsförbundet, Sveriges Radiotelegrafistförening och Svenska Sjöfolksförbundet samt med förmålan, att Sveriges Segelfartygsförening, som beretts tillfälle att yttra sig, ej avgivit yttrande, anföra följande.

Motionerna synas gå ut på en allsidig utredning angående *dels* sjöfartssäkerhetslagstiftningens sakföreskrifter och förhandskontrollen över dessas efterlevnad, *dels ock* redarens ansvar för överträdelser av författningsföreskrifterna på området.

Vad den förra delen av motionärernas önskemål angår, uppehålla de sig särskilt vid frågorna om radiotelegrafinstallationen å fartyg, lastmärke i Östersjö- och kustfart samt ökad effektivitet hos fartygsinspektionen bl. a. genom anställande av rapportörer i olika hamnar.

Före år 1933 var skyldigheten att hava fartyg försett med radiotelegrafinstallation synnerligen begränsad i svensk författning, särskilt genom att sådan skyldighet ej alls förelåg, om fartyget hade färre personer än 50 ombord. Radiotelegraf fanns dock installerad å en hel del från skyldigheten undantagna fartyg i vidsträcktare fart, bl. a. på grund av att dylik installation fordrades vid fartygens besök i vissa utländska hamnar. I och med den internationella sjöfartssäkerhetskonventionens ikraftträdande den 1 januari 1933 blev radiotelegrafinstallation, jämlikt förordningen den 9 december 1932 angående fartygsutrustning med radiotelegrafinstallation m. m., obligatorisk å fartyg, som nyttjas i utrikes fart, dock med undantag bland annat beträffande lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 1,600 engelska registerton. Från skyldigheten att hava fartyg försett med radiotelegrafinstallation kan Kollegium inom vissa i förordningen angivna gränser bevilja dispens. Dylik dispens har dock endast meddelats i ringa omfattning. För närvarande äro cirka femton fartyg dispenserade.

Med avseende å bemanningen av fartygs radiotelegrafinstallation stadgar förordningen, att minst en radiotelegrafist skall finnas. Bemanningen av radiotelegrafinstallation å fartyg, vid vars telegrafapparat vakthållning skall pågå oavbrutet, måste dock utökas med ytterligare radiotelegrafist eller radiovakt.

Radiotelegrafist kan tjänstgöra antingen allenast såsom sådan (yrkestelegrafist) eller ock jämväl i annan egenskap (styrmanstelegrafist).

Vid telegrafapparaten skall hållas vakt minst åtta timmar om dygnet, dock att å fartyg med en bruttodräktighet understigande 3,000 engelska registerton, å vilket yrkestelegrafist ej finnes anställd, vakthållningen skall äga rum enligt bestämmande av fartygets befälhavare, samt att å passagerarfartyg med en bruttodräktighet av 3,000 engelska registerton eller mera och lastfartyg, vars bruttodräktighet överstiger 5,500 engelska registerton, vakthållningen skall pågå oavbrutet.

Automatisk alarmapparat är ej obligatorisk. Vederbörligen godkänd dylik apparat medför emellertid befrielse från här ovan angiven vakthållning.

Där alarmapparat finnes, skall den, så länge fartyget är till sjöss, vara inkopplad, då vakt icke hålles.

Motionärerna påyrka undersökning av möjligheterna för en ökad användning och effektivare passning av radioapparaturen. Särskilt framhålles, att i alla de fartyg, där endast finnes en person kompetent att sköta radioanläggningen, bör installeras alarmapparat, samt att den, som har sig ålagt att sköta radion, också bör hava skyldighet att så snart alarmapparaten ljuder intaga sin plats i radiohytten, varvid, om radion skötes av styrman, som vid signalen från alarmapparaten har vakt på bryggan, befälhavaren eller annan befälsperson bör hava skyldighet att å bryggan avlösa styrmannen.

Med ökad användning av radioapparaturen synas motionärerna i första hand avse ökad användning av alarmapparat. Att nu endast några år efter en väsentlig utvidgning av skyldigheten att hava fartyg försedda med radiotelegrafinstallation påbjuda ökad användning av alarmapparat synes med hänsyn till därmed förenade kostnader ej rimligen böra ifrågakomma. Härvid torde böra beaktas, att den förmånsställning beträffande vakthållning, som alarmapparaten medför, redan i och för sig torde åstadkommit, att alarmapparat erhållit vidsträcktare användning än vad eljest skulle varit fallet.

Att påbjuda radiotelegrafinstallation å sådana fartyg, vilka trots föreskrifterna i 1932 års förordning ännu äro befriade från skyldigheten att hava dylik installation, torde likaledes av kostnadsskäl ej nu låta sig göra. Kollegium har emellertid uppmärksamheten riktad på frågan om användningen jämväl av radiotelefonien för trygghet av sjöfartssäkerheten.

Vad angår motionärernas önskemål, att skyldighet måtte stadgas för den, som sköter radioanläggningen, att så snart alarmapparaten ljuder intaga sin plats i radiohytten, torde detta redan nu kunna påfordras jämlikt 50 § sjömanslagen. Därjämte torde vara att beakta, att 4 § 3 mom. av 1932 års förordning stadgar, att, där automatisk alarmapparat finnes, skall i radiohytten, i telegrafistens sovrum och på kommandobryggan finnas anordning, som giver hörbar signal, då mottagaren blivit påverkad av alarmsignal eller nödanrop, och som förbliver i oavbruten verksamhet till dess den avstänges, samt att för avstängning av alarmapparaten ej må finnas mer än en strömbrytare, vilken skall vara anbragt i radiohytten. Skulle den, som sköter radiotelegrafinstallationen, hava vakt å bryggan och ej kunna avlägsna sig från denna, då alarm- eller nödsignalen ljuder, torde det, likaledes jämlikt 50 § sjömanslagen, redan nu kunna påfordras av honom att tillkalla annan vederbörande befälsperson, som har att avlösa honom på bryggan. Några kompletterande föreskrifter i detta avseende hava, såvitt bekant, ej visat sig påkallade.

En av motionärerna ej direkt berörd bestämmelse angående passning av radioanläggningen, som möjligen kan visa sig behöfelig att komplettera med närmare föreskrifter, är den, som medger rätt åt fartygsbefälhavaren å vissa fartyg med en bruttodräktighet understigande 3,000 engelska registerton att själv bestämma vakthållningen vid telegrafapparaten. Det kan nämligen ifrågasättas, huruvida det ej bör bestämmas viss minimitid för denna vakthållning. Kollegium har emellertid sin uppmärksamhet riktad jämväl på denna fråga.

Under de förhållanden, som sålunda föreligga, torde det icke finnas anledning för riksdagen att påkalla någon särskild undersökning av möjligheterna för en ökad användning och effektivare passning av radioinstallationer å fartyg.

Enligt 9 § tillsynslagen, sådan denna paragraf lydde före dess ändring genom lag den 30 juni 1932, avsåg skyldigheten att hava fartyg försett med lastmärke i huvudsak handelsfartyg och var inskränkt till fart bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel.

Genom lagen den 30 juni 1932, vilken samtidigt med den internationella lastlinjekonventionen trädde i kraft den 1 januari 1933, blev lastmärkestvånget, som fortfarande i huvudsak endast avser handelsfartyg, i lokalt avseende utsträckt till att omfatta all utrikes fart och Östersjöfart mellan svenska hamnar, dock att fartyg, till vilket kölen blivit sträckt före den 1 januari 1933, fortfarande får nyttjas i Östersjöfart mellan svenska hamnar utan att vara försett med lastmärke, varjämte vissa gränsfarvatten sedermera undantagits från lastmärkestvånget. Samtidigt med denna lokala utvidgning av skyldigheten att hava fartyg försett med lastmärke, som 1932 års lag sålunda innebär, vidtogs i anslutning till lastlinjekonventionens bestämmelser den inskränkning i lastmärkestvånget, att detsamma ej vidare avser fartyg med bruttodräktighet understigande 150 registerton. Denna inskränkning var dock utan praktisk betydelse, med hänsyn till att dylika ifrågakommande mindre fartyg sällan gå bortom linjen Skagen—Lindesnäs och linjen Esbjerg—Texel.

Sedan lastlinjekonventionen trätt i kraft, har emellertid i enstaka fall fartyg med en bruttodräktighet understigande 150 registerton på redarens begäran erhållit lastmärke, ehuru som berörts någon skyldighet härvidlag ej föreligger enligt svensk författning.

Beträffande dessa mindre fartyg är vidare att märka, att Kungl. Maj:t den 27 mars 1931 uppdragit åt Kollegium att verkställa utredning, bland annat, rörande lämpliga åtgärder till ledning för tillsynen å nedlastningen av dylika fartyg, vilka nyttjas i utrikes fart eller Östersjöfart mellan svenska hamnar, samt att till Kungl. Maj:t inkomma med utredningen och det förslag, vartill densamma kunde föranleda.

I samband med att Kollegium avgav utlåtande angående lastlinjekonventionen, vilken för Sveriges del resulterade i ovannämnda lag den 30 juni 1932 jämte tillhörande författningar, avgav Kollegium ett den 21 november 1931 dagtecknat utlåtande angående nedlastning av fartyg med en bruttodräktighet understigande 150 registerton. Därvid överlämnade Kollegium, efter viss utredning i ämnet, ett av sakkunnig person utarbetat preliminärt förslag till lastlinjebestämmelser för dessa mindre fartyg, närmast avsett att utgöra arbetsunderlag för utformande framdeles av slutligt förslag. Innan sådant förslag utarbetades, borde enligt Kollegii mening vissa praktiska undersökningar verkställas beträffande det preliminära förslagets verkningar.

I anledning härav uppdrog Kungl. Maj:t den 15 april 1932 åt Kollegium att verkställa fortsatt utredning rörande lämpliga åtgärder till ledning för tillsynen å nedlastning av fartyg med en bruttodräktighet understigande 150 registerton, vilka nyttjas i utrikes fart eller i Östersjöfart mellan svenska hamnar, samt att i sinom tid till Kungl. Maj:t inkomma med utredningen och det förslag, vartill densamma kan föranleda. Sådan utredning pågår för närvarande.

Av det ovanstående framgår, att skyldigheten att hava fartyg försett med lastmärke så nyligen som den 1 januari 1933 undergått en väsentlig utvidgning vad större fartyg angår, samt att frågan om nedlastningen av mindre fartyg för närvarande är föremål för utredning.

Under sådana förhållanden synes det ej föreligga anledning att påkalla någon ytterligare utredning i fråga om fartygs förseende med lastmärke.

Frågan om att utse mot s. k. rapportörer nära svarande särskilda tillsynsmän för övervakande av fartygs lastningsförhållanden har tidigare varit föremål för allvarligt övervägande.

Redan vid fartygsinspektionens inrättande behandlades frågan om anställande av dylika tillsynsmän om ock med något vidsträcktare befogenhet. Frågan förföll dock den gången.

Efter några år upptogs ånyo frågan om tillsynsmän för övervakande av fartygs lastningsförhållanden av Kollegium. Sedan dåvarande chefen för Kollegii fartygsinspektionsavdelning föreslagit, att tillsynsmän skulle tillsättas i ett hundratal angivna hamnar, uttalade Kollegium sig i en den 11 januari 1919 dagtecknad skrivelse till Kungl. Maj:t i denna fråga. Förslagsställaren hade ifrågasatt, att hamnbetjänter eller måhända i vissa fall tullbetjänter skulle komma till användning såsom tillsynsmän. Arvodena för dessa tillsynsmän, varierande mellan 200 och 500 kronor per man och år, jämte resekostnader för ett par av tillsynsmännen, hade av förslagsställaren beräknats till sammanlagt 25,750 kronor om året. I skrivelsen förordade Kollegium, att frågan gjordes till föremål för utredning inom Kollegium med biträde av sakkunniga.

Kungl. Maj:t uppdrog emellertid utredningen åt skeppstjänstkommitterade, vilka den 7 december 1922 avgävo utlåtande.

Kommitterade ansågo härvid, att ett genomförande av förslaget skulle kunna i viss mån motverka det ändamål, som därmed vore avsett att vinnas. Enligt kommitterades mening torde det nämligen knappast kunna förnekas, att även i de hamnar, där dylik lastningskontroll bleve anordnad, fartyg, som vore för hårt eller olämpligt lastade, kunde undgå tillsyn och till sjöss drabbas av olycka på grund av den felaktiga lastningen. Å andra sidan vore tillvaron av en så rikt organiserad kontroll ägnad att ingiva den föreställningen, att lastningskontrollen vore fullt effektiv. Under sådana förhållanden torde det inträffa, att såväl fartygsbefälhavarna och besättningarna som redarna och den trafikerande allmänheten bibringades en säkerhetskänsla, som icke ägde verkligt berättigande och som måhända komme deras vederbörliga uppmärksamhet å lastningsförhållandena att slappas.

Kommitterade ifrågasatte vidare, om ej kostnaderna skulle bli avsevärt högre än de beräknade. Arvodesbeloppen torde nämligen, enligt kommitterades mening, näppeligen vara tillräckliga, om fordran på en verklig arbetsprestation skulle upprätthållas.

Det syntes de kommitterade dessutom tvivelaktigt, om det bland befattningshavarna vid hamnförvaltningarna samt i tull- och lotsverken kunde i de olika hamnarna uppbringas det föreslagna antalet tillsynsmän, då det vore att antaga, att flertalet av dessa befattningshavare icke vore kvalificerade för det ifrågasatta uppdraget.

Därjämte syntes det de kommitterade icke lämpligt att, på sätt ifrågasatts, sammanföra olika uppdrag. De kommitterade gävo ävenledes uttryck åt farhågan, att en organisation av den föreslagna beskaffenheten lätt komme att lida av otymplighet och bristande smidighet och således redan på denna grund befinnas mindre effektiv.

I huvudsak på de skäl, som framgå av denna redogörelse, funno kommitterade sig ej kunna tillstyrka förslaget om tillsynsmän.

Emellertid ansågo kommitterade, att hamn-, tull- och lotspersonalen borde instruktionsvis åläggas att till fartygsinspektör ofördröjligen anmäla fall, i vilka berörda personal tyckte sig iakttaga fall av för hård eller olämplig lastning.

En viss utökning av fartygsinspektörernas antal vore dock, enligt kommitterades mening, utan tvivel det huvudsakligaste och kraftigaste medlet för åstadkommande av en effektivare lastningskontroll. Med hänsyn till utsiktslösheten

under dåvarande statsfinansiella situation gjorde kommitterade dock ej något yrkande i detta avseende.

Även inom ramen av den dåvarande organisationen — vilken omfattade två extra funktionärer mer än den nuvarande — ansågo kommitterade, att en effektivare lastningskontroll kunde åstadkommas bland annat genom ett friare förfogande över vissa fartygsinspektörers arbetskrafter för inspektioner av lastningsförhållandena, jämväl utom respektive distrikt, och genom rikligare tillgång på resemedel.

Över skeppstjänstkommitterades utlåtande avgav Kollegium utlåtanden den 12 december 1922 och den 12 februari 1923. I det förra av sina båda utlåtanden gav Kollegium uttryck för den uppfattningen, att det givetvis ej vore något att erinra mot utökning av resemedlen, men att någon mera effektiv lastningskontroll ej vore att förvänta därav med det dåvarande antalet fartygsinspektörer, vilkas tid ej medgåve någon nämnvärd ökning av antalet tjänsteresor. Enligt det senare utlåtandet ansåg Kollegium, bland annat på de av kommitterade anförda skäl, att förslaget att med anställande av särskilda tillsynsmän tillgodose behovet av en mera effektiv tillsyn å fartygs lastningsförhållanden icke syntes vara lämpligt. I stället var Kollegium av den uppfattningen, att en dylik kontroll ej syntes kunna vinnas annorledes än genom av kommitterade antydd utökning av antalet fartygsinspektörer. Med hänsyn till det statsfinansiella läget framlade Kollegium dock icke då något förslag härom. Utsträckt användning av andre fartygsinspektörer utom deras distrikt förordades icke av Kollegium bland annat av organisatoriska och ekonomiska skäl. Ett visst samarbete med hamnpersonalen kunde enligt Kollegii uppfattning påräknas av fartygsinspektörerna var på sin ort efter hänvändelse under hand till vederbörande hamnmyndighet. Sådant samarbete har även sedan dess i viss utsträckning förekommit.

De här ovan angivna skälen mot anställande av tillsynsmän synas allt fortfarande vara i huvudsak giltiga. Särskilt torde det böra uppmärksammas, att organisationen med tillsynsmän på det stora hela taget knappast torde vara användbar för praktiskt taget något annat sjöfartssäkerhetsändamål än kontrollen över fartygs lastningsförhållanden. Därest en sådan organisation kommer till stånd, lär det för den skull ej kunna påräknas att densamma skall kunna tillgodose framdeles eventuellt uppkommande önskemål om utsträckt kontroll i andra sjöfartssäkerhetshänseenden. Organisationens verksamhetsområde torde alltså bli synnerligen snävt begränsat.

Även i fråga om kontrollen å fartygs lastningsförhållanden torde organisationen bli av jämförelsevis ringa kapacitet. Är fartyg försett med lastmärke, lära tillsynsmännen visserligen i regel kunna konstatera, huruvida fartyget är för djupt lastat eller ej. Med avseende å fartyg, som icke försetts med lastmärke, torde det däremot möta stora svårigheter att bland hamn-, tull- eller lotspersonalen eller över huvudtaget bland i hamnarna förefintliga personer erhålla tillsynsmän, som med erforderlig sakkunskap kunna bedöma fartygets nedlastning. Härtill kommer, att, vare sig fartyg är försett med lastmärke eller ej, det icke blir allenast fartygets mer eller mindre djupa nedlastning, som är av betydelse för bedömande av fartygets lastningsförhållanden, utan även lastens stuvning och fördelning samt över huvudtaget fartygets stabilitet m. m. Bedömandet av dessa senare omständigheter torde vara av allt för komplicerad natur för att lämpligen kunna anförtrös åt tillsynsmän.

Den bristande kapacitet, som sålunda i stor utsträckning torde kunna förväntas föreligga hos tillsynsmännen, lär i regel ej lämpligen kunna kompletteras genom att dessa i tvivelaktiga fall hänskjuta saken till närmaste fartygsinspektör. Saken torde nämligen i allmänhet fordra ett omedelbart avgörande, alldenstund ett färdiglastat fartyg så gott som undantagslöst skall avgå ome-

delbart. Av samma skäl torde det ej vara lämpligt att inskränka tillsynsmännens uppgift till att endast rapportera av dem iakttagna missförhållanden till fartygsinspektören.

På grund av vad sålunda anförts torde anställandet av tillsynsmän eller rapportörer vara en nödfallsåtgärd, som ej synes vara att förorda.

Däremot lär det föreligga möjlighet att uppnå en effektivare kontroll över fartygs nedlastning på andra vägar. Sedan Kollegium i utlåtandet den 12 december 1922 uttalade sig angående nyttan av ökade resemedel, har frågan härom kommit i ett väsentligt förändrat läge. För år 1922 uppgick det för resekostnader beräknade beloppet till 83,100 kronor. Därefter har det för detta ändamål avsedda beloppet undan för undan nedsatts. För budgetåret 1935/1936 har i statsverkspropositionen upptagits ett belopp av allenast 36,000 kronor. Resemedlens begränsning har nödvändiggjort, att fartygsinspektörernas resor måst inskränkas. Härigenom har kontrollens effektivitet givetvis blivit lidande. Bland annat torde detta hava inverkat på den tillsyn, som fartygsinspektörerna hava att utöva å fartygs lastningsförhållanden. För denna tillsyn vore det otvivelaktigt synnerligen värdefullt, om resemedlen, såsom motionärerna även förordat, kunde väsentligt ökas. Det för budgetåret 1935/1936 åskade beloppet är visserligen avsett att bliva av förslagsanslags natur och torde med Kungl. Maj:ts tillstånd kunna överskridas. Det vore emellertid önskvärt, att större belopp framdeles ställdes direkt till fartygsinspektionens disposition. Genom ökade resemedel skulle tillfälle beredas fartygsinspektörerna att företaga tätare resor inom distriktet. På så sätt skulle fartygen mer än hittills bliva utsatta för möjligheten av att kontroll å deras lastning verkställdes även i sådana hamnar, där icke någon fartygsinspektör funnes förlagd. En så beskaffad kontroll torde, även utan att av motionärerna ifrågasatt utökning av fartygsinspektörernas befogenheter kommer till stånd, bliva ganska effektiv. Denna kontroll, som ju skulle förrättas av sakkunniga personer, torde, även om den ej kan bliva kontinuerlig, vara att föredraga framför den som skulle kunna åstadkommas av tillsynsmännen. Att såsom skeppstjänstkommitterade ifrågasatt låta fartygsinspektörer för denna kontroll företaga resor utom distriktet torde åtminstone såsom regel ej vara påkallat och för övrigt på av Kollegium den 12 februari 1923 anförda skäl ej heller vara lämpligt.

Skulle det befinnas önskligt att ytterligare öka effektiviteten av kontrollen över lastningsförhållandena, torde den lämpligaste utvägen vara att öka personalbeståndet å fartygsinspektionens lokalstat. Detta kan synas ligga så mycket närmare till hands som, enligt vad här ovan redan berörts, fartygsinspektörskåren, sedan nedlastningskontrollen var föremål för skeppstjänstkommitterades ovan berörda handläggning, minskats med två extra funktionärer, medan å andra sidan inspektörernas arbetsområde ökats ganska avsevärt genom nytillkomna författningsföreskrifter.

Budgetära skäl hava försvärat ökning av fartygsinspektörernas resemedel och anställande av ytterligare personal å fartygsinspektionens lokalstat, men har kollegium, som redan haft uppmärksamheten riktad på dessa frågor, för avsikt, att, så snart möjlighet för realiserande av förevarande önskemål kan anses föreligga, eventuellt redan vid anslagsäskandena för budgetåret 1936/1937, upptaga frågorna till behandling.

Anledning för riksdagen att begära utredning angående åstadkommande av ökad effektivitet hos fartygsinspektionen synes kollegium under dessa förhållanden ej föreligga.

De frågor rörande sjöfartssäkerhetslagstiftningens sakföreskrifter och bestämmelser om förhandskontrollen å fartyg, vilka särskilt varit föremål för motionärernas uppmärksamhet, hava behandlats i det föregående. Motionärerna

synas emellertid åsyfta en utredning rörande en genomgripande revision av författningsbestämmelserna i deras helhet på nämnda båda områden. Det torde i anledning härav vara att beakta, att sjöfartssäkerhetslagstiftningen så nyligen som vid 1933 års ingång undergått en omfattande, härövan delvis redan berörd omarbetning och utvidgning i samband med sjöfartssäkerhetskonventionens och lastlinjekonventionens ikraftträdande. Att nu endast några år därefter föranstalta om en revision av ovan angiven omfattning kan knappast synas lämpligt. Innan anordnandet av en utredning härom tages under övervägande, torde det vara skäl att åtminstone först avvakta de verkningar, som nämnda båda konventioner kunna medföra. En ytterligare anledning för ett sådant ställningstagande utgöres av sjöfartsnäringsens beroende av den internationella konkurrensen, varigenom viss varsamhet med avseende å vidtagande av mera genomgripande ändringar påfordras. Detta får dock givetvis icke utgöra hinder för att, när så av säkerhetshänsyn eller på grund av teknikens utveckling befinnes nödigt, vidtaga erforderliga ändringar i eller kompletteringar av ovan berörda sakföreskrifter och kontrollbestämmelsers olika detaljer. Kollegium ägnar emellertid i egenskap av fartygsinspektionens chefsmyndighet fortlöpande beaktande åt dessa frågor, varvid hithörande i ärendet framkomna spörsmål, vilka här ovan ej särskilt berörts, exempelvis frågorna rörande förande av stenkolslast på däck samt skyddsåtgärder vid förande av spannmålslast, jämväl äro föremål för behörig uppmärksamhet. Berörda frågor torde för den skull ej nu giva anledning till att påyrka utredning av det slag, som motionärerna ifrågasatt.

Emellertid finner kollegium sig böra framhålla, att det fortlöpande arbete, som måste bedrivas inom kollegium för att hålla sjöfartssäkerhetsförfattningarna på vederbörlig nivå, ävensom den ökning av kollegii arbetsbörda, som bland annat de båda konventionerna medfört och än ytterligare torde följa av vissa påtänkta föreskrifter på området, gjort det angeläget, att en ökning av personalen å fartygsinspektionsbyrån kommer till stånd. Även frågan om denna personalökning, vilken sedan länge varit föremål för kollegii uppmärksamhet, har kollegium för avsikt att upptaga till behandling, så snart möjlighet för dess realiserande kan anses föreligga, eventuellt redan i samband med anslagsäskandena för budgetåret 1936/1937.

Vidkommande slutligen frågan om ansvarsbestämmelserna i sjölagen och därtill anslutna sjöfartssäkerhetsförfattningar vill kollegium framhålla, att utvecklingen på senare tid väl kan sägas i vissa hänseenden hava gått i riktning mot att mera än tidigare varit fallet accentuera redarens omedelbara ansvar för åtgärder beträffande fartyget. Kollegium syftar härvid särskilt på det kända och även av sjöåklagaren framhållna förhållandet, att fartygsbefälet numera i väsentligt större utsträckning än förut utses under direkt medverkan av redaren. Frågan om ändrade bestämmelser rörande redareansvaret i fall av obehörigt eller icke fulltaligt befäl å fartyg är på grund härav föremål för särskild uppmärksamhet från kollegii sida vid utarbetandet av det förslag till ny förordning angående befäl å svenska handelsfartyg m. m., som under den allra närmaste tiden kommer att av kollegium avlämnas till Kungl. Maj:t. Spörsmålet, huruvida och i vad mån en utvidgning av redareansvaret jämväl enligt andra författningar skäligen bör komma i fråga, är emellertid av synnerligen ömtålig karaktär och kan icke utan en mycket ingående och sorgfällig prövning till sin räckvidd bedömas. Kollegium hyser den uppfattningen, att en dylik utvidgning av redareansvaret icke torde kunna ifrågasättas annat än måhända i ett eller annat undantagsfall. Emellertid har kollegium icke anledning att motsätta sig en närmare undersökning härutinnan även utöver det speciella fall som, på sätt kollegium ovan angivit, redan varit och alltjämt är föremål för kollegii särskilda bedömande.

Kollegium finner icke anledning förorda, att riksdagen gör hemställan om den av motionärerna föreslagna utredningen om åtgärder till ernående av ökad säkerhet till sjöss, dock att collegium icke anser sig böra framställa erinran mot att nyssberörda undersökning angående redarens ansvar kommer till stånd.

I avgörande av detta ärende hava deltagit tff. generaldirektören, kommerserådet Sidenvall, kommerserådet Landberg, föredragande angående ansvarsbestämmelser, kommerserådet Lindblad, föredragande angående sakföreskrifter och förhandskontrollen över dessas efterlevnad, och kommerserådet Matz.

KARL SIDENVALL.

AXEL LINDBLAD.

/ *Osborne Koch.*
