

Nr 5.

Ankom till riksdagens kansli den 15 april 1937 kl. 3 e. m.

*Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 5, i
anledning av väckt motion om utredning rörande fartygskompassers uppställande och kompensering m. m.*

I en inom första kammaren väckt och till dess andra tillfälliga utskott *Motionen.* hänvisad motion, nr 9, har herr *Otto Wangson* hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande behovet av kompletterande föreskrifter rörande vissa i motionen närmare angivna förhållanden i avseende å fartygskompassers uppställning och kompensering m. m., ävensom om de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Inom andra kammaren har en likalydande motion, nr 38, väckts av herr *Frankenberg*.

Motionären har anfört, att redan vid fartygs byggande torde böra tillses att de för kompassen bestämda uppställningsplatserna även i magnetiskt hänseende bli tillfredsställande. Detta torde för närvarande i stor utsträckning icke ske. På grund härav uppträda ej sällan allvarliga magnetiska störningar, som måhända hade kunnat helt undvikas eller i vart fall i väsentlig mån förminsкас, om expert tillfrågats före fartygsritningarnas godkännande. Av ej mindre vikt vore att en med viss regelbundenhet utförd kompensering i fortsättningen äger rum till motverkande av deviationsalstrande magnetiska krafter, och att denna kompensering blir utförd av för uppdraget fullt kompetenta personer, lämpligen auktoriserade av kommerskollegium. Motionären framhåller vidare, att hithörande förhållanden knappast för närvarande kunna sägas vara ordnade på ett för sjöfartssäkerheten tillfredsställande sätt, varför han funne det böra tagas under övervägande om icke skärpta garantier behöva tillskapas genom kompletterande och bestämdare författningsföreskrifter.

Bestämmelser finnas om fartygskompassers beskaffenhet och kontroll därå i kungl. förordningen den 20 maj 1927 angående fartygs byggnad och utrustning §§ 51 och 52 samt den i samband därmed beslutade övergångsbestämmelsen ävensom i kommerskollegii kungörelse den 30 juni 1927, kap. 2. Däremot saknas bestämmelser ifråga om i motionen berörda förhållanden i avseende å fartygskompassers uppställning.

Sjölagen den 12 juni 1891 föreskriver i § 32, att det åligger fartygs befälhavare att tillse att nödiga deviationsbestämningar företagas; i dess 37 § föreskrives vidare, att i skeppsdagboken noggranna uppgifter böra införas om kompassernas justering och därvid befunna deviation samt utförda deviationsbestämningar.

*Gällande
rätt.*

Yttranden. Utskottet har i ärendet anhållit om yttrande från *kommerskollegium*, som i anledning därav inkommit med såväl eget utlåtande som till kollegium afgivna uttalanden av *Sveriges redareförening*, *Sveriges fartygsbefälsförening* och *Sveriges varvsindustrieförening* (bil. 1—4).

I huvudsaklig överensstämmelse med vad i nämnda föreningsars yttranden uttalats, har kommerskollegium i sitt eget yttrande förordat en utredning rörande behovet av närmare föreskrifter i syfte att kompasserna vid fartygs byggande ävensom vid större ombyggnad och reparation erhålla en i magnetiskt avseende tillfredsställande placering. I likhet med redare- och fartygsbefälsföreningarna har kollegium däremot ställt sig avvisande till den begärda utredningen angående bestämmelser om regelbundet återkommande kompensering genom särskilt auktoriserade sakkunniga.

Utskottet. För sjöfartssäkerheten är det självfallet av högsta vikt, att fartygskompasser icke blott i och för sig äro tillförlitliga, utan även att de erhålla en med hänsyn till de magnetiska krafterna ombord tillfredsställande uppställning. Det synes därför vara av behovet påkallat att verkställa en undersökning, huruvida och i vad mån ovan anförda bestämmelser kunna och bära kompletteras i sådan riktning, att en fullt effektiv kontroll i avseende å kompassers uppställning skall kunna utövas såväl vid byggandet av nya fartyg som vid större ombyggnad och reparation. Utskottet vill på grund av vad sålunda anförts ansluta sig till önskemålet om en utredning i nu antytt syfte.

Vad åter angår frågan om den ifrågasatta med viss regelbundenhet återkommande kontrollen av fartygskompassernas deviation och kompensering därför i andra fall än nu nämnts, utförd av andra personer än fartygs befälhavare, torde de för närvarande gällande föreskrifterna i ämnet i huvudsak vara tillfredsställande, särskilt med hänsyn tagen till den i sjölagen stadgade oavvisliga skyldigheten för fartygsbefälhavare att fortlöpande i mån av behov tillse, att nödiga deviationsbestämningar företagas. Utskottet finner därför i likhet med kommerskollegium samt redare- och fartygsbefälsföreningarna någon utredning icke erforderlig i fråga om ytterligare justering av fartygskompasser utöver den nu förekommande, genom fartygsbefälhavarens försorg utförda.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att första kammaren för sin del måtte besluta, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande behovet av närmare föreskrifter i syfte att tillförsäkra fartygskompass en med hänsyn till de magnetiska krafterna ombord tillfredsställande uppställningsplats samt om de åtgärder i ämnet, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 15 april 1937.

På utskottets vägnar:

G. HEÜMAN.

Närvarande: herrar Heüman, Anders Andersson, Swartling*, Holstenson, J. A. Theodor Nilsson, Dahlström*, Gustaf Björkman* och von Horn.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Bilaga 1.

KUNGL. MAJ:TS OCH RIKETS
KOMMERSKOLLEGIUM.

Fartygsinspektionsbyrån.

Stockholm den 11 mars 1937.

Till

Riksdagens första kammarens andra tillfälliga utskott.

Enligt remiss den 5 februari 1937 har Kungl. Maj:t anbefallt Kommerskollegium att till Eder avgiva yttrande över motion nr 9 i första kammaren av herr Otto Wangson angående vissa föreskrifter rörande kompassens placering ombord å fartyg m. m.

Med anledning härav får Kollegium, bifogande införskaffade yttranden av Sveriges Redareförening, Sveriges Fartygsbefälsförening och Sveriges Varvsindustriförening, anföra följande.

Motionen tar syfte särskilt på två frågor.

För det första framhålles i motionen, att redan vid fartygs byggande torde böra tillses, att kompassens uppställningsplats blir i magnetiskt hänseende tillfredsställande.

För det andra ger motionären uttryck åt den uppfattningen, att det ej är av mindre vikt, att med viss regelbundenhet utförda kompenseringar i fortsättningen äga rum till motverkande av de deviationsalstrande magnetiska krafter, för vilka kompassen blir utsatt, och att dessa kompenseringar bliva utförda av för uppdraget fullt kompetenta personer, lämpligen auktoriserade av Kollegium.

Motionen utmynnar i en hemställan, att Riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande behovet av kompletterande föreskrifter angående de i motionen berörda förhållandena samt om de förslag i ämnet, vartill utredningen kan föranleda.

Vad angår den första frågan, så finnes, såsom motionären även vidrört, redan vissa härå tillämpliga bestämmelser. Sålunda stadgas i 34 § förordningen den 20 maj 1927 (nr 184) angående fartygs byggnad och utrustning, att hänsyn skall tagas till ombord befintlig kompass vid uppställning av elektriska maskiner och apparater ävensom vid elektriska ledningars framdragande. I detta sammanhang torde vara att beakta bl. a. föreskriften i 51 § nämnda förordning, att magnetkompass, innan den tages i bruk, skall, om den ej må vara portativ, underkastas deviationsbestämning, därvid erforderlig kompensering skall verkställas.

För fartygs säkra navigering är det givetvis av betydelse, att kompassen fungerar tillfredsställande. Detta är i väsentlig mån beroende av att det vid fartygets byggande tillses, att kompassen erhåller en med hänsyn till de magnetiska krafterna ombord tillfredsställande uppställningsplats. Det kan för den skull, även om sjöolyckor på grund av brister i förevarande avseende ej påvisats, vara lämpligt, att utredning verkställas angående behovet av

närmare föreskrifter i ämnet. Varken Redareföreningen eller Fartygsbefälsföreningen hava haft något att erinra mot en dylik utredning och ej heller Varvsindustriföreningen har ställt sig avvisande mot vissa föreskrifter av berörda slag.

Kollegium finner sig under dessa förhållanden böra förorda, att en utredning av detta slag kommer till stånd. Utredningen torde i så fall, enligt Kollegii uppfattning, ej böra inskränkas till att omfatta allenast förhållandena vid nybyggnad av fartyg, utan torde den böra läggas mera allmänt så att den även omfattar förhållandena vid sådan större ombyggnad eller reparation av fartyget, som kan inverka på kompassens fungerande.

Beträffande den andra frågan torde böra bemärkas, förutom ovannämnda föreskrift i 51 § förordningen den 20 maj 1927 (nr 184), särskilt det av motionären berörda i 32 § sjölagen förefintliga stadgandet om deviationsbestämningar. Enligt detta stadgande åligger det fartygets befälhavare att tillse, att deviationsbestämningar företagas. Redareföreningen och i viss mån även Fartygsbefälsföreningen hava berört betydelsen av att fartygsbefälhavarens ansvar härvidlag bibehålles.

För egen del finner Kollegium det angeläget, att den känsla av ansvar för kompassens fungerande, som befälhavaren i anledning av sistnämnda stadgande bör hava, ej avtrubbas genom föreskrifter om regelbundet återkommande kompensering, företagen — såsom motionären synes avse — av person, vilken särskilt utsetts att verkställa dylika förrättningar. Med hänsyn till den bl. a. på grund av fartygets laster vid olika tillfällen ofta återkommande växlingen i kompassens deviation kan Kollegium ej heller finna, att föreskrifter av detta slag skulle fylla någon egentlig uppgift. För övrigt läser frågan om kompensering vid de tillfällen, då fartyget undergått sådan större ombyggnad eller reparation, som kan inverka på kompassens fungerande, komma att, därest så finnes erforderligt, beaktas vid den utredning, som Kollegium här ovan ifrågasatt.

På grund av det ovan anförda får Kollegium såsom sin mening uttala, att motionen ej bör föranleda annan åtgärd av Riksdagen än en anhållan hos Kungl. Maj:t om utredning rörande behovet av närmare föreskrifter i syfte att tillförsäkra fartygskompass en med hänsyn till de magnetiska krafterna ombord tillfredsställande uppställningsplats.

I avgörandet av detta ärende har — jämte undertecknade — deltagit kommerserådet Landberg.

KARL SIDENVALL.

Hjalmar Sjöholm.

Osborne Koch.

SVERIGES REDAREFÖRENING.

Göteborg.

Kungl. Kommerskollegium,
Sjöfartsbyrån,
S t o c k h o l m.

Genom skrivelse den 9 februari 1937, D.nr. 234 A, har Kungl. Kommerskollegium berett Sveriges Redareförening tillfälle avgiva yttrande över en i riksdagens första kammare väckt motion, nr 9, angående vissa föreskrifter rörande kompassens placering ombord å fartyg. I anledning härav får föreningen anföra följande.

Med utgångspunkt därifrån, att det för sjöfartssäkerheten uppenbarligen är av största vikt att kompassen fungerar så, att fartygsbefälet tryggt kan förlita sig på sin efter kompassen verkställda navigering, framhåller motionären, att det redan vid fartygets byggande torde böra tillses, att de för kompassen bestämda uppställningsplatserna även i magnetiskt hänseende bliva tillfredsställande, något som enligt motionärens förmenande för närvarande i stor utsträckning icke sker. I vad mån detta påstående har fog för sig, har föreningen icke varit i tillfälle att under den korta remisstid, som stått till buds, närmare undersöka. I vart fall måste man emellertid ansluta sig till den uppfattningen, att vid byggandet av nya fartyg på allt sätt bör tillses, att kompasserna äro så tillförlitliga som möjligt. Föreningen vill därför icke motsätta sig en undersökning, huruvida och i vad mån det kan anses vara av behovet påkallat, att ökad kontroll i avseende å kompassens placering utövas vid byggandet av nya fartyg, därvid föreningen förutsätter, att praktisk sakkunskap i tillräcklig utsträckning kommer att bliva anlitad.

Motionären framhåller vidare, att det ej är av mindre vikt, »att en med viss regelbundenhet utförd kompensering även i fortsättningen äger rum till motverkande av deviationsalstrande magnetiska krafter och att denna kompensering blir utförd av för uppdraget fullt kompetenta personer, lämpligen auktoriserade av Kommerskollegium». Föreningen kan icke finna, att dylika kontrollföreskrifter vare sig äro behövlige eller ändamålsenliga. Befälhavaren ansvarar för närvarande för, att av behovet påkallad justering av kompasserna sker. Denna rätt och skyldighet bör icke fråntagas honom. Oavsett om kompassen kompenseras eller deviationen uttages av kompassjusterare från land, måste det alltid ankomma på befälhavaren att till sjöss, när tillfälle därtill gives, korrigera deviationen, något som är nödvändigt, beroende på magnetismens förändringar, exempelvis tillfölje lastens komposition eller med hänsyn därtill att fartyget legat någon tid vid kaj i samma riktning eller om vid varv sådana ändringsarbeten vidtagits, som kunna föranleda därtill. För närvarande finnas sakkunniga justerare att tillgå, mot vars kapacitet icke försports någon erinran, som kan motivera behovet av en särskild anordning med auktorisation, men att åt dessa förbehålla rätten till utförandet av erforderlig justering av kompassen kan icke vara lämpligt, då man måste utgå ifrån, att den deviationstabell, som upprättas av dem vid fartygets avgång, mycket snart bliver mer eller mindre otillförlitlig och farlig att utan vidare förlita sig på. Den säkerhet motionären åsyftar

med den föreslagna anordningen komme sålunda icke att ernås. Tvärtom skulle därigenom säkerheten minskas. I anslutning härtill må nämnas, att det ligger i såväl redarens som befälhavarens synnerliga intresse att tillse, att nu ifrågavarande anordningar fungera på ett i möjligaste mån tillförlitligt sätt. Dessutom bör erinras därom, att undervisning i våra navigationsskolor meddelas för att bibringa fartygsbefälet nödig kännedom i hithörande ämnen.

Slutligen vill föreningen framhålla, att ett effektuerande av de av motionären åsyftade åtgärderna skulle komma att medföra en omfattande inspektionsapparat. Man skulle sålunda icke vara tillfredsställd med att hava justerare enbart i svenska hamnar utan måste även tillse, att sådana funnos att tillgå i utländska.

Under åberopande härav kan föreningen icke finna en utredning i denna del av motionen vara av behovet påkallad.

Göteborg den 25 februari 1937.

SVERIGES REDAREFÖRENING

G. Carlsson.

H. F. Reuterskiöld.

Bilaga 3.

SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING.

Stockholm.

Till

Kungl. Kommerskollegium.

Genom remiss den 9 februari 1937 har Kungl. Kommerskollegium berett Sveriges Fartygsbefälsförening tillfälle inkomma med yttrande över en i riksdagens första kammare väckt motion nr 9 om utredning rörande behovet av kompletterande föreskrifter om kompassens placering ombord å fartyg m. m. Föreningen får i anledning därav anföra följande.

Motionären framhåller, att redan vid fartygets byggande borde tillses, att de för kompasserna bestämda uppställningsplatserna även i magnetiskt avseende bli tillfredsställande. Enligt motionärens mening, vilken stöder sig på uttalanden i vissa till motionen fogade bilagor, torde detta för närvarande i stor utsträckning icke ske. Föreningen kan icke verifiera huruvida dessa uttalanden äga allmän giltighet, vilket för övrigt endast en närmare undersökning torde kunna ådagalägga. Det är emellertid angeläget att å nybyggda fartyg allt göres för att i största utsträckning öka deras säkra framförande, varför föreningen icke har något att erinra mot att en undersökning vidtages för att utröna huruvida närmare föreskrifter om kompassens placering etc. å nybyggda fartyg äro nödvändiga.

Däremot är föreningen av den bestämda uppfattningen, att utredning angående behovet av föreskrifter om regelbunden justering av fartygs kompasser är överflödig. Det åligger nu befälhavare att tillse, att erforderlig justering av kompasserna äger rum. Redaren liksom befälhavaren och övrigt fartygsbefäl har så stort intresse av att kompasserna hållas i bästa skick, att några närmare bestämmelser härom icke kunna anses sakligt motiverade. Motionärernas yttrande, att »någon säkerhet för att dessa bestämmelser iakttagas eller att de leda till åsyftat resultat finnas emellertid ej då någon kontroll härav icke äger rum», torde få tillskrivas motionärens bristande kännedom om befälhavarens ansvar. Skulle påståendet vara riktigt, förutsätter det ju nämligen antingen att befälhavaren skulle sakna förutsättningar att bedöma de fel som kunna vidlåda kompassen eller att han skulle ha föga känsla för det ansvar, som åvilar honom.

Beträffande motionärens förslag att kompassjusteringar böra utföras av auktoriserade personer, vill föreningen inskränka sig till att anföra, att vad föreningen har sig bekant något klander mot de personer som här i landet i allmänhet tillkallas för utförande av sådant uppdrag icke försports.

Vad slutligen motionärens yttrande i slutet av motionen angår, nämligen att merkostnaderna för en mera ingående reglering av omhandlade förhållanden »mer än väl torde uppvägas därav, att driften kommer att i längden förbilligas, då särskilt vid långresor deviationen spelar en avsevärd ekonomisk roll», torde det vara ett misstag av motionären att tro, att dessa omständigheter icke äro observerade av näringens utövare. Ingen redare torde vara likgiltig för åtgärder ägnade att förbilliga driften. I all synnerhet gäller naturligtvis detta när det är fråga om en så enkel och billig åtgärd som kompassjustering.

Stockholm den 23 februari 1937.

SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING.

G. Osvald.

SVERIGES VARVSINDUSTRIFÖRENING.

Göteborg.

Kungl. Kommerskollegium,

Postfack 2247,

Stockholm 2.

D.nr 234 A.

Refererande till Kungl. Kommerskollegiums skrivelse av den 9 pto. med anhållan om yttrande beträffande motion nr I: 9 angående vissa föreskrifter rörande kompassens placering ombord å fartyg m. m. vilja vi meddela följande:

De viktigaste föreskrifterna rörande sjöfartssäkerheten äro ju numera internationella. Tidigare hava de svenska föreskrifterna i stort sett följt de brittiska, vilket torde hava varit av stort värde för den svenska sjöfarten. På senare år har ju ett speciellt samarbete uppstått mellan de s. k. Oslo-staterna även i sjöfartssäkerhetsfrågor, och det torde vara till ömsesidig fördel att fortsätta ett sådant samarbete.

Att Sverige nu skulle ensamt antaga en förordning efter tyskt föredöme torde ej vara välbetänkt, men om Oslo-staterna kunde enas om vissa åtgärder, vore det ju ej ur vägen att hämta en viss lärdom av de tyska.

Vi hemställa, att, för den händelse nya förordningar beträffande kompassens uppställning skulle komma till stånd, de bestämmelser, som i detta hänseende äro gällande i Norge sedan den 1 januari 1933, tills vidare läggas till grund för lagstiftning.

Bestämmelser om fartygsritningars granskning av sakkunniga vid fartygsnybyggnader anse vi ej erforderliga och endast ägnade att utgöra ett försenande moment. Det vore möjligen befogat, att i de större sjöfartsstäderna någon expert utsåges av Kommerskollegium för att mot fastställt arvode på begäran tjänstgöra som rådgivare och eventuellt även granska ritning för uppställning av kompasser.

Vi föreslå att övervakandet av eventuellt utfärdade föreskrifter överlåtes åt fartygsinspektionens inspektörer å de olika hamnplatser, där nybyggnadsvarv finnas, med tillstånd för dessa att, om tillräcklig sakkunskap icke skulle vara representerad inom denna kår, tillkalla på ovannämnt sätt utsedd expert.

Göteborg den 1 mars 1937.

SVERIGES VARVSINDUSTRIFÖRENING.

Svante Forster.