

## **Nr 52.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående upphävande av 20 § femte stycket lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg; given Stockholms slott den 8 februari 1946.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till lag angående upphävande av 20 § femte stycket lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg.

**GUSTAF.**

*G. Danielson.*

**F ö r s l a g**

till

**L a g****angående upphävande av 20 § femte stycket lagen den 16 oktober  
1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg.**

Häri genom förordnas, att 20 § femte stycket lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg skall upphöra att gälla.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1947.

---

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 25 januari 1946.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, ERLANDER, DANIELSON, VOUGT, MYRDAL, ZETTERBERG, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG.

Efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet och t. f. chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Danielson, anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Myrdal, fråga angående *upphävande av 20 § femte stycket lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg* samt anför härvid följande.

I skrivelse den 13 september 1940 hemställde kommerskollegium om upphävande av 20 § femte stycket lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg, i det följande benämnd tillsynslagen. Enligt nämnda lagrum behöver färja, varom förmäles i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891, ej vara försedd med passagerarfartygscertifikat.

Över framställningen avgav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 17 oktober 1940 infortrat utlåtande.

Något slutgiltigt ståndpunktstagande till framställningen har från Kungl. Maj:ts sida ännu icke skett.

I gemensam skrivelse den 21 juni 1945 ha nu *kommerskollegium* samt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* gjort förnyad hemställan om upphävande av nyssnämnda lagrum.

Jag anhåller att få upptaga denna fråga till behandling.

Tillsynslagen innehåller de grundläggande föreskrifterna beträffande tillsyn å fartyg. Enligt lagens 1 § skall sådan tillsyn utövas för utrönande, huruvida bestämmelserna i 5 a § sjölagen och de med stöd därav utfärdade föreskrifterna äro iakttagna. Nämnda paragraf i sjölagen innehåller allmänna stadganden om skyldighet att i olika avseenden iakttaga fartygs säkerhet m. m.

I fråga om fartyg, som svenska staten äger eller nyttjar, är tillsynslagen tillämplig endast i den mån Konungen särskilt förordnar därom. Sådant förordnande har meddelats beträffande fartyg, som befordra gods eller passagerare i allmän trafik.

Tillsynen utövas enligt tillsynslagen dels genom besiktningar, nämligen *sjövärdighetsbesiktning* och *passagerarfartygsbesiktning*, dels ock medelst *inspektion*.

*Sjövärdighetsbesiktning* anställs för utrönande, huruvida fartyg må anses sjövärdigt med hänsyn till dess användning och den fart, vari det nyttjas eller är avsett att nyttjas. Sådan besiktning är obligatorisk för fartyg, som skall förses eller är försett med passagerarfartygscertifikat, ävensom för annat fartyg, som har en bruttodräktighet av minst 100 registerton. — *Passagerarfartygsbesiktning* skall äga rum för undersökning, huruvida fartyg uppfyller de särskilda betingelser, som av Konungen stadgats för fartygs förseende med passagerarfartygscertifikat. Därvid skall särskilt utrönas och bestämmas, i vilken fart fartyget må nyttjas samt vilket antal passagerare fartyget äger högst medföra. Förutsättning för att fartyg skall kunna förses med passagerarfartygscertifikat är bl. a., att fartyget undergått sjövärdighetsbesiktning och därvid befunnits sjövärdigt med hänsyn till den fart, vari det är avsett att nyttjas. Tillsynslagens 20 § bestämmer vilka fartyg som skola ha sådant certifikat. I paragrafens första stycke stadgas, att om maskindrivet fartyg uteslutande eller huvudsakligen nyttjas till att mot ersättning beförtra passagerare eller om eljest å fartyg, som framdrives annorledes än medelst rodd, på en gång medförs flera än tolv passagerare, fartyget skall vara försett med passagerarfartygscertifikat. Enligt paragrafens femte stycke gäller emellertid, såsom tidigare nämnts, att stadgandena i paragrafen ej äga tillämpning å färja, varom förmåles i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet. — *Inspektion* må av tillsynsmyndighet företagas närhelst så finnes påkallat eller lämpligt för utrönande, huruvida fartyg är i behörigt skick. Underkastade sådan inspektion äro alla fartyg med undantag av dem, beträffande vilka Konungen annorledes förordnat.

Förut nämnda lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891 ersattes på sin tid av lagen den 7 juni 1934 om allmänna vägar. Sistnämnda lag har i sin tur ersatts av lagen den 30 juni 1943 om allmänna vägar, vilken lag trädde i kraft den 1 januari 1944. Lagen den 23 oktober 1891 innehöll bl. a. följande bestämmelser i fråga om där avsedd färja, nämligen att färja skulle hållas i ett för samfärdseln fullt tillfredsställande skick, att färja skulle vara försedd med nödiga skyddsvärn samt att länsstyrelsen ägde förordna rörande färjas storlek och beskaffenhet. Lagen stadgade vidare, att tillsynen över vägväsendet skulle utövas av länsstyrelsen samt, närmast under länsstyrelsen, av landsfiskal med biträde av fjärdingsmän.

Enligt den nu gällande lagen om allmänna vägar skall väg — varmed likställes till väg ansluten färja med färjläge — hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. Väghållare är i regel på landet kronan och inom stads område staden. Väghållningen för kronans räkning handhaves av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägförvaltningarna i länen. Stads väghållning står under närmaste inseende av vägförvaltningen i länet.

I sin skrivelse den 13 september 1940 anförde kommerskollegium i huvudsak följande.

Det undantag i fråga om färjor, som femte stycket 20 § tillsynslagen innebär, tillkom vid 1914 års senare riksdags behandling av förslaget till lagen,

varvid det särskilda utskott, som handlade förslaget, beträffande 20 § anförde bl. a. följande:

»Med den utsträckning av begreppet fartyg, som förekommit i vissa sjö-rättsprejudikat, har utskottet ansett, att bestämmelserna i denna paragraf jämväl omfattade färjor, framdrivna medelst lina eller eljest på annat sätt än genom rodd. Då emellertid de färjor, som finnas omförmälda i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande å landet den 23 oktober 1891, åtminstone i viss mån äro underkastade tillsyn, samt praktiska olägenheter torde uppkomma genom att anlita fartygsinspektörerna för besiktning av dylika färjor i olika delar av det inre landet, vill utskottet föreslå, att genom ett tillägg till paragrafen dylika färjor undantagas från paragrafens tillämpning.»

Alldenstund de i 20 § femte stycket tillsynslagen omnämnda färjorna (i det följande benämnda vägfärjor) ej behöva vara försedda med passagerarfartygscertifikat, behöva de ej undergå den besiktning, benämnd passagerarfartygsbesiktning, som stadgas för passagerarfartygscertifikats erhållande, och ej heller sjövärdighetsbesiktning, som påkallas enbart för erhållande av dylikt certifikat. Vägfärjor, som ej äro försedda med passagerarfartygscertifikat och alltså ej äro hänförliga till passagerarfartyg i tillsynslagens mening, behöva, då de i regel äro av mindre bruttodräktighet än 100 ton, på några få undantag när ej heller undergå sjövärdighetsbesiktning enligt föreskrifterna i tillsynslagens 16 och 17 §§. Endast i undantagsfall inträder skyldighet att låta vägfärjor undergå sjövärdighetsbesiktning enligt lagens 14, 15 och 18 §§. Vägfärjor behöva sålunda i allmänhet ej undergå passagerarfartygs- eller sjövärdighetsbesiktning. De äro likväl i samma mån som andra fartyg underkastade den tillsyn av fartygsinspektionen, som utövas genom inspektion.

När vägfärjorna år 1914 fritogos från skyldigheten att vara försedda med passagerarfartygscertifikat och att undergå av dylikt certifikat påkallade besiktningar, var landsvägstrafiken så gott som uteslutande av lokal karaktär och av förhållandevis ringa omfattning. Färjorna behövde ej byggas och utrustas annat än för de av sådan trafik betingade transporterna. Sedan dess har emellertid landsvägstrafiken helt förändrats. I och med bilens utveckling har landsvägstrafiken under de senare åren fått en omfattning och en intensitet, som år 1914 knappast torde kunnat förutses. I samma mån som landsvägstrafiken sålunda utvecklats, ha transporterna å de i landsvägssystemet ingående färjorna ökat och kommit att omfatta åkdon, som kräva avsevärt större stabilitet hos färjorna än vad tidigare varit fallet. Särskilt omnibussarna med deras ofta nog stora passagerarantal äro härvid att bemärka. Dessa ändringar av vägfärjornas användning ha medfört, att helt andra och större krav än vad tidigare varit fallet torde böra ställas å färjornas konstruktion och utrustning. I ett antal fall ha vägstyrelserna, för att tillgodose behovet av speciell sakkunskap vid bedömande av hithörande frågor, hänvänt sig till fartygsinspektionen med begäran om passagerarfartygsbesiktning av ifrågakommande vägfärjor. I sådana fall har dylik besiktning och i samband därmed även sjövärdighetsbesiktning brukat verkställas. Det synes emellertid, med den utveckling som trafiken undergått, vara med hänsyn till sjöfartssäkerheten erforderligt, att vägfärjor överhuvud taget bliva, i samma mån som fartyg i övrigt, underkastade besiktningar av fartygsinspektionen och försedda med passagerarfartygscertifikat.

Genom att fartyg erhåller passagerarfartygscertifikat blir det att betrakta såsom passagerarfartyg ej blott enligt nyss nämnda 11 § tillsynslagen utan även enligt 5 § förordningen angående fartygs byggnad och utrustning. Fartyget blir sålunda underkastat denna förordnings bestämmelser för passa-

gerarfartyg. Att så sker torde för vägfärjornas del jämväl vara av säkerhets-hänsyn påkallat.

Vägfärjas förseende med passagerarfartygscertifikat föranleder enligt § 2 befälsförordningen, att färjan, därest den användes till befordran på en gång av flera än tolv passagerare, blir hänförlig till passagerarfartyg även i befälsförordningens mening. Färjan blir härigenom i fråga om befäl jämställd med annat fartyg, som är försett med passagerarfartygscertifikat.

Genom att vägfärjorna allmänt bliva underkastade passagerarfartygsbesiktning skulle givetvis uppstå viss ökning av fartygsinspektionens arbetsbörda. Denna omständighet torde emellertid vid förut berörda under de senare åren inträdda förhållanden ej böra få lägga hinder i vägen för den antydda reformen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde i sitt utlåtande den 17 oktober 1940 bl. a. följande.

Enligt från vägingenjörerna inhämtade uppgifter ingå i det allmänna vägnätet 135 färjinrättningar, fördelade på samtliga län utom Kronobergs, Blekinge, Malmöhus och Hallands län.

Färjlederna hava mycket varierande längder, från 70 meter upp till 11 500 meter (Ostnäs—Holmön). Vid vissa färjinrättningar angives trafiken vara mycket obetydlig.

Vid 104 färjinrättningar användas linfärjor. Av dessa ha 49 maskin (i allmänhet relativt svag), som påverkar antingen linan eller propeller, under det 55 äro handdrivna.

Vid återstående 31 färjinrättningar användas frigående färjor, av vilka dock vissa endast äro inrättade för personbefordran (huruvida dessa senare äro att anse som färjor i väglagens mening synes kunna vara tveksamt). Samtliga här avsedda färjor gå för egen maskin; maskinstyrkan varierar mellan några få upp till 300 hästkrafter.

Enligt kommerskollegii förslag skulle — då färjor med plats för mindre än 12 passagerare icke torde finnas — samtliga vägfärjor förses med passagerarfartygscertifikat och alltså anses som passagerarfartyg i den bemärkelse detta ord har i åtskilliga sjörättsförfattningar. Färjorna skulle härigenom bliva underkastade bestämmelserna i bl. a. lagen om tillsyn å fartyg, förordningen angående fartygs byggnad och utrustning samt förordningen angående befäl å svenska handelsfartyg m. m.

Beträffande de frigående färjorna — vilka i allmänhet äro relativt stora och trafikera större vatten samt allt efter förhållandena kräva navigering i vanlig bemärkelse — har styrelsen för sin del icke något att erinra mot förslaget. Styrelsen vill här upplysa om att styrelsen under senare år, då styrelsen haft att pröva förslag till om- eller nybyggnad av frigående färjor, städse låtit förslagen ur sjöfartssäkerhetssynpunkt granskas av på detta område sakkunniga personer.

Även vidkommande linfärjorna torde skäl tala för att desamma underkastas bestämmelserna om passagerarfartygs- och sjövärdighetsbesiktning. I denna del har styrelsen därför icke något att erinra mot förslaget. Styrelsen vill emellertid framhålla, att — såvitt styrelsen förmår bedöma — de författningar, som innehålla bestämmelser i förevarande ämnen, knappast torde vara avpassade för fartyg av den speciella art, varom här är fråga. Med anledning härav och för att icke vägväsendet må åsamkas onödiga utgifter förutsätter styrelsen att bestämmelserna komma att tillämpas med vederbörlig urskiljning och att, i den mån så kan visa sig erforderligt, härav påkallade undantagsbestämmelser i sinom tid komma att utfärdas.

I kommerskollegii samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens gemensamma framställning den 21 juni 1945 erinra ämbetsverken till en början om uttalandena i ämbetsverkens nyss berörda skrivelser. I fortsättningen anför ämbetsverken i huvudsak följande.

Från och med den 1 januari 1944 har lagen den 7 juni 1934 om allmänna vägar ersatts med lagen den 30 juni 1943 om allmänna vägar. Enligt sistnämnda lag är kronan i regel väghållare på landet samt handhaves väghållningen för kronans räkning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägförvaltningarna i länen. I samband med att kronan inträtt som väghållare har den även övertagit till vägarna hörande färjor. Av kronan ägda eller nyttjade fartyg äro visserligen i regel helt undantagna från fartygsinspektionens tillsyn och från tillämpningen av flertalet sjöfartssäkerhetsföreskrifter, men detta undantag avser icke fartyg, som i allmän trafik befordra gods eller passagerare (SFS 1943 nrs 836, 837 m. fl.) Alldenstund vägfärjorna nyttjas i dylik trafik för passagerar- och i regel även godsbefordran, är den omständigheten, att kronan övertagit vägfärjorna utan betydelse för fartygsinspektionens befogenhet att utöva tillsyn å dem.

Den befattning väg- och vattenbyggnadsstyrelsen numera erhållit med vägväsendet på landet har medfört, att styrelsen — liksom redan tidigare kollegium — haft anledning ägna särskild uppmärksamhet åt frågan om behovet av att vägfärjorna förses med passagerarfartygscertifikat och bliva föremål för därmed sammanhörande passagerarfartygs- och sjövärdighetsbesiktningar. Vid sådant förhållande hava ämbetsverken nu gemensamt upptagit denna fråga till förnyad behandling.

Ämbetsverken få hänvisa till de redogörelser i ämnet, som lämnats i kollegii skrivelse den 13 september 1940. Härvid få ämbetsverken särskilt understryka de skäl, som framförts för att vägfärjorna ej vidare borde fritagas från skyldigheten att vara försedda med passagerarfartygscertifikat och undergå av dylikt certifikat påkallade besiktningar. Dessa skäl äga enligt ämbetsverkens mening fortfarande giltighet. Till deras komplettering må dock nämnas, att landsvägstrafiken visserligen under de senaste numera tillämdalupna åren, som bekant, avsevärt minskats på grund av den brist å driv- och smörjmedel samt gummiutrustning för bilarna som kriget fört med sig, men att en väsentlig ökning av landsvägstrafiken givetvis är att förvänta så snart driv- och smörjmedel samt gummiutrustning åter stå bilarna till buds i tillräcklig omfattning. Vidare må nämnas, att vägförvaltningarna i länen, liksom tidigare vägstyrelserna, i ett antal fall hänvänt sig till fartygsinspektionen med begäran om passagerarfartygsbesiktning av vägfärjor.

Det synes ämbetsverken under dessa förhållanden angeläget, att 20 § femte stycket tillsynslagen så snart lämpligen ske kan försättes ur kraft.

Vad beträffar frågan om befälsförordningens tillämpning å linfärjorna må följande nämnas.

Samtliga linfärjor torde vara avsedda för befordran yrkesmässigt av på en gång flera än tolv passagerare ävensom av gods. Så länge linfärjan ej enligt gällande bestämmelser skall vara försedd med passagerarfartygscertifikat, kan den dock icke jämlikt befälsförordningens § 2 mom. 1 betraktas såsom passagerarfartyg utan torde få anses vara annat handelsfartyg i denna förordnings mening. Ändras bestämmelserna så, att linfärjan skall vara försedd med passagerarfartygscertifikat, och användes den till befordran av på en gång flera än tolv passagerare, blir den däremot att betrakta såsom passagerarfartyg i förordningens mening.

Är linfärjan försedd med framdrivningsmaskineri, torde den, om dess brutodräktighet uppgår till minst 30 ton, vara i egenskap av annat handelsfartyg

underkastad föreskrifter om befäl i § 4 befälsförordningen. Om bruttodräktigheten understiger 30 ton, torde färjan falla under befälsförordningens § 9. Blir färjan passagerarfartyg i befälsförordningens mening, torde den, oberoende av tontalet, bliva underkastad föreskrifter om befäl i § 4.

Är linfärjan icke försedd med framdrivningsmaskineri, utan driven för hand eller medelst i land anbragt maskineri, torde färjan jämlikt § 2 mom. 1 befälsförordningen få betraktas såsom pråm och torde färjan — alldenstund dess bruttodräktighet alltid läser understiga 500 ton — jämlikt § 10 samma förordning icke behöva hava befäl ombord, oavsett om färjan är passagerarfartyg i befälsförordningens mening eller ej.

Då befälsförordningen icke torde hava utarbetats med tanke på linfärjor, ens om dessa äro maskindrivna, och då något behov av föreskrifter om befäl å dylika färjor ej torde föreligga, anse ämbetsverken, att linfärjorna böra undantagas från befälsförordningens tillämpning.

Vad slutligen angår behovet i övrigt av undantag för linfärjornas del från gällande sjöfartssäkerhetsföreskrifter må erinras om, att kollegium har ganska vidsträckt möjligheter att dispensera från dessa föreskrifter. Skulle ytterligare dispenser erfordras, torde framställning härom få göras hos Kungl. Maj:t.

Ämbetsverken få i anledning av vad sålunda anförts hemställa, att Kungl. Maj:t ville dels vidtaga erforderliga åtgärder för att 20 § femte stycket tillsynslagen måtte, förslagsvis cirka sex månader från utfärdande av författning i ämnet, upphöra att gälla, dels ock undantaga linfärjor från befälsförordningens tillämpning.

*Departements-  
chefen.*

Enligt vad förut nämnts behöva vägfärjor icke såsom övriga fartyg, vilka befordra passagerare i viss omfattning, vara försedda med passagerarfartygscertifikat. I följd därav erfordras ej heller att de undergå för erhållande av dylikt certifikat påkallade besiktningar. Visserligen stå vägfärjorna utan undantag i en eller annan form under tillsyn av vägmyndigheterna, varjämte färjorna i likhet med andra fartyg enligt lagen om tillsyn å fartyg äro underkastade inspektion för utrönande, huruvida de äro i behörigt skick. Emellertid synas med hänsyn till de skärpta krav i fråga om beskaffenhet och utrustning, som i följd av den nuvarande och förväntade landsvägstrafikens art och omfattning måste ställas på färjorna, gällande bestämmelser beträffande tillsyn å färjor icke vara tillfyllest. Ur sjöfartssäkerhetens synpunkt torde därför, såsom ämbetsverken föreslagit, färjorna i förevarande hänseende böra jämföras med övriga för befordran av passagerare avsedda fartyg. Färjorna torde följaktligen under samma förutsättningar som gälla för andra fartyg böra förseas med passagerarfartygscertifikat och undergå de besiktningar, som erfordras för certifikats erhållande. Jag tillstyrker därför, att det i 20 § femte stycket tillsynslagen stadgade undantaget för vägfärjor upphäves. Den föreslagna lagändringen synes böra träda i kraft den 1 januari 1947.

Därest lagändringen genomföres, bliva med passagerarfartygscertifikat försedda vägfärjor att anse som passagerarfartyg ej blott i tillsynslagens utan även i vissa sjöfartsförfattningars bemärkelse; som förutsättning härför uppställas nämligen, att fartyget är eller skall vara försett med sådant certifikat. Det läser med hänsyn till sjöfartssäkerheten få anses i princip riktigt,



att färjorna även i de hänseenden, varom i dessa författningar är fråga, jämföras med övriga passagerarfartyg. Möjligen torde vissa bestämmelser i nämnda författningar icke vara lämpade för fartyg med den speciella konstruktion och användning som utmärker vissa vägfärjor, exempelvis linfärjor. Emellertid synes det icke erforderligt att upptaga hithörande spörsmål till närmare behandling i förevarande sammanhang, utan torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att i administrativ ordning meddela de undantagsbestämmelser, som av berörda förhållanden må vara påkallade.

I enlighet med det anförda har inom handelsdepartementet upprättats förslag till *lag angående upphävande av 20 § femte stycket lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg.*

Föredraganden hemställer härafter, att lagrådets utlåtande över ifrågavarande lagförslag, av den lydelse bilaga<sup>1</sup> till detta protokoll utvisar, måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

*Lennart Kihlstrand.*

---

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

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 4 februari 1946.*

N ä r v a r a n d e:

regeringsrådet KELLBERG,  
justitieråden GULDBERG,  
EKBERG,  
SANTESSON.

Enligt lagrådet den 1 februari 1946 tillhandakommet utdrag av protokoll över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 25 januari 1946, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag angående upphävande av 20 § femte stycket lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av t. f. assessorn F. G. H. Öhman.

*Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.*

Ur protokollet:

*Bertil Crona.*

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 februari 1946.*

**N ä r v a r a n d e:**

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, ERLANDER, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG.

T. f. chefen för handelsdepartementet, statsrådet Danielson, anmäler efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och kommunikationsdepartementen lagrådets den 4 februari 1946 avgivna utlåtande över det den 25 januari 1946 till lagrådet remitterade förslaget till lag angående upphävande av 20 § femte stycket lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg samt hemställer, att förslaget, som av lagrådet lämnats utan erinran, måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

*J.-G. Nilsson.*

---