

Nr 4.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av 1948 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss.

Genom en den 13 januari 1950 dagtecknad proposition, nr 33, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden, äskat riksdagens godkännande av 1948 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss.

Texten till konventionen har såsom bilaga fogats vid propositionen, var till utskottet får hänvisa.

Beträffande de skäl, som ligga till grund för propositionen, får utskottet därjämte, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till propositionen.

Den i propositionen framlagda *sjöfartssäkerhetskonventionen*, som är avsedd att ersätta en motsvarande konvention av år 1929, har antagits vid en år 1948 i London anordnad internationell konferens för sjöfartssäkerhetsfrågor. Konventionen innefattar föreskrifter om säkerhetsåtgärder i fråga om fartygs konstruktion, bärgningsredskap, radiotelegrafi och radiotelefon, sjötrafiksäkerheten samt transport av spannmål och farligt gods.

Bestämmelserna i den nya konventionen innebära i stort sett en utbyggnad av 1929 års konvention. Föreskrifterna för passagerarfartyg ha blivit mera omfattande och detaljerade, och lastfartygen komma i större utsträckning än förut att bliva underkastade den internationella regleringen. Konventionen bygger delvis på nya erfarenheter beträffande säkerheten för människoliv till sjöss, som gjorts under det senaste världskriget.

1948 års konvention skall träda i kraft 12 månader efter det minst 15 länder, därav 7 med en handelsflotta å minst en miljon bruttoregister-ton, deponerat sina anslutningshandlingar; tidigaste dagen för ikraftträdande är dock den 1 januari 1951.

Då konferensen avslutades den 10 juni 1948, undertecknades konventionen av ombud för samtliga företrädde länder med undantag av ombuden för Sovjetunionen och Jugoslavien. Antalet signatärmakter uppgår sålunda

till 28. Dessa äro Amerikas Förenta Stater, Argentina, Australiska statsförbundet, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Danmark, Egypten, Filippinerna, Finland, Frankrike, Grekland, Island, Indien, Irland, Italien, Kina, Nederländerna, Norge, Nya Zeeland, Pakistan, Panama, Polen, Portugal, Storbritannien och Nordirland, Sverige och Sydafrikanska unionen.

Kommerskollegium har i skrivelse den 7 mars 1949 hemställt om vidtagande av erforderliga åtgärder för att Sverige senast 12 månader före den 1 januari 1951 måtte deponera sin anslutning till 1948 års sjöfartssäkerhetskonvention och att härav föranledd uppsägning av 1929 års konvention måtte komma till stånd. Kollegium anför i skrivelsen bl. a.

Såsom slutomdöme torde kunna sägas, att 1948 års sjöfartssäkerhetskonvention innebär en utbyggnad av 1929 års konvention, dels därigenom att bestämmelserna för passagerarfartyg bliva mera omfattande och detaljerade och dels därigenom att lastfartyg, som endast i jämförelsevis obetydlig grad beröras av 1929 års konvention, bliva i större utsträckning underställda 1948 års konvention. Vad lastfartyg beträffar är härvid särskilt att beakta bestämmelserna om eldsläckningsanordningar och bärgningsredskap ävensom den omständigheten att fartygsradio kommer att fordras å lastfartyg redan vid en bruttodräktighet av 500 registerton.

Några större svårigheter att anpassa den svenska handelsflottans fartyg efter de krav, som komma att ställas på fartygen därest Sverige ansluter sig till 1948 års konvention, synes, bl. a. i betraktande av den åtskillnad konventionen gör mellan existerande och nya fartyg, icke föreligga. Konventionens fordringar å bärgningsredskap för lastfartyg sammanfalla till stor del med de gällande svenska bestämmelserna. Vad beträffar radio för lastfartyg med en bruttodräktighet understigande 1 600 registerton, skola svenska lastfartyg, som nyttjas utanför svenskt farvatten, enligt gällande bestämmelser vara försedda med radio i sådana fall där deras bruttodräktighet uppgår till 1 000 registerton eller mera.

Med hänsyn till de förmåner i främmande hamnar, som fartyg komma att åtnjuta genom att inneha certifikat utfärdade enligt 1948 års konvention, bör Sverige ansluta sig till konventionen. Anslutningen torde, för att kunna bliva gällande den 1 januari 1951, då konventionen tidigast kommer att träda i kraft, böra deponeras senast 12 månader dessförinnan. Någon risk för att anslutning på så tidigt stadium kan otillbörligt inverka på den svenska handelsflottans internationella konkurrensförmåga torde, i betraktande av att ikraftträdandet blir beroende av anslutning från ett antal länder representerande viss större tonnagemängd, icke behöva befaras.

I konferensarbetet med 1948 års sjöfartssäkerhetskonvention biträdde det av Kungl. Maj:t utsedda ombudet av experter representerande *Sveriges fartygsbefälsförening*, *Svenska maskinbefälsförbundet*, *Svenska sjöfolksförbundet* och *Sveriges redareförening*. De tre förstnämnda organisationerna ha under hand hos kommerskollegium förklarat, att de icke ha något att invända mot att Sverige ansluter sig till konventionen i fråga.

Sveriges redareförening har i särskilt yttrande till kommerskollegium betonat att föreningen icke — därest en allmän ratificering av konventionen sker — vill motsätta sig en anslutning till densamma även från Sveriges sida. Föreningen anför härom följande.

Det är av vikt, att man i Sverige icke tillämpar de nya reglerna, förrän konventionen trätt i kraft och visshet vunnits om att de större sjöfartsländerna och i vart fall Storbritannien, Nederländerna, Danmark, Norge och Finland ratificerat konventionen. Det synes nämligen föreningen icke riktigt, att man med hänsyn till den osäkerhet, som för närvarande vidlåder utvecklingen på sjöfartens område, redan nu genom en oförbehållsam ratifikation påbörjar näringen ytterligare utgifter, innan visshet vunnits om att man därigenom icke ställer landet i ett ogynnsamt konkurrensläge i förhållande till övriga viktigare sjöfartsidkande nationer.

Telegrafstyrelsen, som tagit del av konventionens bestämmelser om radio, har underhand meddelat kommerskollegium att det icke funnes någon anledning till anmärkning mot desamma.

Föredragande departementschefen, statsrådet Ericsson, har i propositionen anfört bland annat följande:

»Bestämmelserna i 1948 års sjöfartssäkerhetskonvention innebära såsom kommerskollegium i sin skrivelse sammanfattningsvis uttalat i stort sett en utbyggnad av 1929 års konvention. Bestämmelserna för passagerarfartyg ha blivit mera omfattande och detaljerade, och lastfartygen komma i större utsträckning än förut att bli underkastade den internationella regleringen. Konventionen bygger delvis på nya erfarenheter beträffande säkerheten för människoliv till sjöss som gjorts under det senaste världskriget. För Sverige såsom sjöfartsnation är det ett naturligt intresse att tillgodogöra sig och tillämpa dessa nya erfarenheter och därigenom nedbringa sjöfartens risker.

Redareföreningen har i sitt yttrande uttalat vissa farhågor för att de nya bestämmelserna skulle påbörja den svenska sjöfartsnäringen utgifter, som skulle sätta denna i ogynnsamt konkurrensläge. Otvivelaktigt kommer ett biträdande för Sveriges del att medföra vissa merkostnader. Betydelsen härav blir emellertid relativt begränsad. Till huvudsaklig del komma ökningarna att beröra nya fartyg, d. v. s. fartyg vilkas kölar blivit sträckta efter konventionens ikraftträdande. Någon ombyggnad av existerande fartyg blir i regel icke aktuell. I vissa fall där fordringar på kostnadsökande utrustning uppställts även för existerande fartyg, sammanfalla de nya konventionsreglerna i stort sett med de redan gällande svenska bestämmelserna. Så är förhållandet beträffande bärgningsredskap för lastfartyg. I fråga om fartygsradio innebär konventionen i förhållande till nuvarande svenska föreskrifter en skärpning såtillvida att även existerande lastfartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller mera men understigande 1 000 registerton skola vara försedda med radioanläggning. Det må emellertid framhållas, att dispensmöjlighet föreligger om en radioinstallation med hänsyn till routen och omständigheterna under resan finnes vara oskälig eller onödig.

Såsom även kommerskollegium framhållit synas sålunda några större svårigheter icke föreligga att anpassa den svenska handelsflottans fartyg efter den nya konventionens bestämmelser. Ur konkurrenssynpunkt är det emellertid av betydelse att de större sjöfartsnationerna eller i vart fall de

länder, med vilkas handelsflottor vi närmast ha att konkurrera, i samma mån som Sverige påtaga sig ökade utgifter för sjöfartssäkerheten. Enligt vad som under hand inhämtats torde en stor tillslutning till konventionen vara att påräkna. I Amerikas Förenta Stater, Storbritannien och Nederländerna lära beslut redan ha fattats om ratificering. Och i Danmark, Finland och Norge ha förberedelserna fortskridit så långt, att beslut om ratificering torde kunna förväntas någon av de första månaderna 1950. Någon risk för att Sverige skulle komma i missgynnat läge i konkurrenshänseende genom att biträda konventionen synes sålunda icke föreligga. Snarare torde förhållandet vara det att vi genom att undandraga oss anslutning skulle utsättas för åtskilliga olägenheter för sjöfarten. Vi finge nämligen räkna med att de länder, som antagit konventionen, icke komme att godkänna av vårt land utfärdade certifikat över fartygsbesiktningar m. m. Vi skulle alltså riskera att åtskilliga sådana besiktningar finge göras om vid våra fartygs besök i konventionsländernas hamnar.

I 1948 års Londonkonvention har, som jag förut framhållit, intagits föreskrift att de arbetsuppgifter i samband med sjöfartssäkerheten, som enligt 1929 års konvention ombesörjts av den brittiska regeringen, även i fortsättningen tills vidare skola omhänderhas av denna. Om emellertid den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO), om vars inrättande en internationell konvention undertecknats i Genève den 6 mars 1948, kommer till stånd, skola arbetsuppgifterna överföras till denna. IMCO-konventionen har ännu icke biträtts av något land, sålunda icke heller av Sverige, och det är ännu ovisst, om detta kommer att ske. Den frågan uppkommer då, om anslutning från svensk sida till Londonkonventionen möjligen skulle binda oss för anslutning även till IMCO-konventionen. De uppgifter, som skulle tillkomma den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen enligt Londonkonventionen, äro av teknisk och förmedlande natur. I och för sig finns från svensk sida icke något att erinra mot att dessa frågor handläggas av en särskild internationell organisation i stället för av den brittiska regeringen. Inom handelsdepartementet ha gjorts vissa undersökningar om det nyss antydda problemet. De ha givit till resultat att man från svensk sida kan godtaga den mellanstatliga sjöfartsorganisationen som tekniskt och administrativt organ för Londonkonventionen utan att därigenom föregripa frågan om en svensk anslutning till IMCO-konventionen.

Med hänsyn till nu anförda omständigheter finner jag mig böra tillstyrka, att Sverige ratificerar 1948 års internationella sjöfartssäkerhetskonvention.

1948 års sjöfartssäkerhetskonvention är av beskaffenhet att böra föreläggas riksdagen till godkännande. Det torde emellertid böra ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma den närmare tidpunkten för svensk ratificering av 1948 års konvention liksom för uppsägning av den äldre konventionen.

För tillämpning av den nya konventionens bestämmelser krävas ändringar på åtskilliga punkter i gällande svenska sjöfartssäkerhetsbestämmelser. Lagstiftning med riksdagens medverkan jämlikt § 87 regeringsformen

torde icke erfordras i vidare mån än för att vidtaga vissa smärre ändringar i 11, 16 och 22 §§ lagen om tillsyn å fartyg.»

Utskottet. Mot innehållet i förevarande konvention har utskottet icke funnit anledning till erinran.

Konventionen skall träda i kraft 12 månader efter det minst 15 länder, därav 7 med en handelsflotta å minst en miljon bruttoregister-ton, deponerat sina anslutningshandlingar; tidigaste dagen för ikraftträdandet är dock den 1 januari 1951.

Föredragande departementschefen har uttalat, att det ur konkurrenssynpunkt är av betydelse att de större sjöfartsnationerna eller i vart fall de länder, med vilkas handelsflottor Sverige närmast har att konkurrera, i samma mån som Sverige påtaga sig ökade utgifter för sjöfartssäkerheten. Av departementschefens uttalande framgår vidare, att enligt vad som under hand inhämtats en stor tillslutning till konventionen torde vara att påräkna, att i Amerikas Förenta Stater, Storbritannien och Nederländerna beslut redan lära ha fattats om ratificering samt att i Danmark, Finland och Norge förberedelserna fortskridit så långt, att beslut om ratificering torde kunna förväntas någon av de första månaderna 1950.

Med hänsyn till det anförda synes, såsom departementschefen framhållit, någon risk för att Sverige genom att biträda konventionen skulle komma i missgynnat läge i konkurrenshänseende icke föreligga.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande konvention, 1948 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, måtte av riksdagen godkännas.

Stockholm den 9 februari 1950.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar Norman, Forslund, Sten, Hallagård, Wistrand, Sunne, Nils Elowsson och Bengtson;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Igelsbo*, Ryberg*, fru Johansson i Norrköping*, fru Sandström*, herrar Nilsson i Göteborg, Hagård, Andersson i Alfredshem och Svensson i Göteborg.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.