



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1936:43  
HANDELSDEPARTEMENTET



1935 ÅRS LOTSVERKSSAKKUNNIGA

BETÄNKANDE II

---

FÖRSLAG

TILL

LOTSFÖRORDNING

---

---

S T O C K H O L M

1 9 3 6



# Statens offentliga utredningar 1936

## Kronologisk förteckning

1. Betänkanden 1 rörande serafimerlasarettets ekonomiskt samt 2 rörande lasarettets ställning och verksamhet. Hægström. 187 s. E.
2. Förslag till konvention mellan Sverige och Schweiz om erkännande och verkställighet av domar och skiljedomar m. m. Norstedt. 55 s. U.
3. Betänkande med förslag om vissa föreskrifter beträffande konsumtionsmjölk. Marcus. 68 s. Jo.
4. Betänkande med förslag till lag om behandling av förbrytare, hemfallna åt alkoholmissbruk, m. m. Marcus. 56 s. Ju.
5. Betänkande med förslag angående revision av lagstiftningen rörande tillverkning, beskattning och försäljning av maltdrycker. Marcus. 397 s. Fi.
6. Utredning med förslag rörande bidrag åt barn till ånkor och vissa invalider samt åt föräldralösa barn. Beckman. 93 s. S.
7. Socialiseringsproblemet. Allmänna synpunkter. Tiden. viij, 99 s. Fi.
8. Ur socialiseringsens »européiska» idékrets. Tiden. viij, 210 s. Fi.
9. Socialiseringsidéer och socialiseringspraxis i Sovjetunionen. 1. Tiden. iv, 206 s. Fi.
10. Statligt kaffemonopol. Marcus. 192 s. Fi.
11. Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. Uppsala, Almqvist & Wiksell. 58\*, 319 s. E.
12. Betänkande angående förlossningsvården och barnmorskeväsendet samt förebyggande mödra- och barnavård. Norstedt. 120 s. S.
13. Betänkande angående familjebeskattningen. Marcus. 147 s. Fi.
14. Betänkande angående dels planmässigt sparande och dels statliga bösättningslån. Norstedt. 55 s. S.
15. Betänkande angående moderskapspenning och mödrhjäl. Norstedt. 78 s. S.
16. Utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel. Hægström. 183 s. K.
17. Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. Norstedt. viij, 418 s. Ju.
18. Undersökningar rörande det samlade skattetrycket i Sverige och utlandet. Marcus. viij, 308 s. Fi.
19. Betänkande med förslag till lagstiftning angående skyddsskogar m. m. Marcus. 172 s. 1 karta. Jo.
20. Betänkande med förslag i anledning av verkställd granskning av 1932 års trafikutrednings förslag till förordning angående allmän automobiltrafik. Hægström. 54 s. K.
21. Arbetslöshetsundersökningen den 31 juli 1935. Marcus. 274 s. 1 karta. S.
22. Den svenska sjöfartsnäringen. Statistisk-ekonomisk undersökning. Norstedt. 111 s. H.
23. Betänkande angående åtgärder för avhjälpande av de inom vissa delar av Norrbottens läns lappmark yppade missförhållanden samt rörande de kostnader som därav kunde föräntas m. m. Luleå, Länsstryckeriet. 318 s. 1 bilaga. S.
24. Betänkande med förslag till lag om internationella rättsförhållanden rörande arv, testamente och bo-utredning m. m. Norstedt. 62 s. Ju.
25. Betänkande med förslag till lag angående ändring i vissa delar av lagen den 29 juni 1923 (nr 286) om sparbanker m. m. Marcus. 163 s. Fi.
26. Sociala jordutredningens betänkande med förslag till revision av lagstiftningen angående avstyckning m. m. Marcus. 79 s. Jo.
27. Angående kontrollen över elektriska starkströmsanläggningar. Hægström. 185 s. H.
28. Kyrkogodset i Skåne, Halland och Blekinge under dansk tid. Marcus. xxxj, 405 s. E.
29. Betänkande om socialistens organisation. Beckman. 151 s. S.
30. Betänkande med förslag till lagstiftning angående skogar å städer och enskilda tillhöriga flygsandsfält i Hallands län. Marcus. 108 s. Jo.
31. Betänkande med utredning och förslag angående åtgärder för särskild undervisning och utbildning av psykiskt efterblivna i barn- och ungdomsåren. Hægström. 164 s. E.
32. Svensk arbetslöshetspolitik åren 1914—1935. Norstedt. 122 s. S.
33. Förslag till vissa ändringar i kungl. byggnadsstyrelsens normalförslag till gatukostnadsbestämmelser enligt 49 § stadsplanlagen. Marcus. 7 s. K.
34. Utredning rörande de svenska universitets- och högskolestudenternas sociala och ekonomiska förhållanden. Av S. Wiksell och T. Larsson. Bilaga till betänkande med undersökningar och förslag i anledning av tillströmningen till de intellektuella yrkena. Lund, Ohlsson. ij, 381 s. E.
35. Promemoria angående ändring av bestämmelserna rörande kommunernas underställningsfria lånerätt. Marcus. 38 s. Fi.
36. Psalmbok för svenska kyrkan. Förslag avgivet den 29 febr. 1936, överarbetat av inom eklelesiastikdepartementet tillkallade sakkunniga. Uppsala, Almqvist & Wiksell. xxiv, 98 s. E.
37. Utredning angående revision av bestämmelserna om tingshusbyggnadsskyldigheten. Norstedt. 53 s. Ju.
38. Betänkande med förslag rörande jaktlagstiftningsfrågor. 1. Förslag till lag om rätt till jakt samt jaktstadga ävensom andra därmed sammanhängande författningar. Marcus. 202 s. Jo.
39. Sociala jordutredningens betänkande med förslag till åtgärder för att bereda ökade möjligheter för den mindre bemedlade befolkningen på landsbygden att förena småbruk med hemindustri, hantverk, hemslojd, pälsdjuruppfödning m. m. Marcus. 97 s. Jo.
40. Betänkande med förslag till omorganisation av den med statsmedel understödda kemiska analys- och kontrollverksamheten. Hægström. 80 s. Jo.
41. Betänkande med förslag rörande förhandlingsordning för statstjänstemän. Norstedt. 153 s. K.
42. Betänkande med utredning och förslag rörande rikets ekonomiska kartläggning och därmed sammanhängande organisationsspörsmål angående rikets landkarteverk. Idun. 278 s. 7 kartbil. Jo.
43. 1935 års lotsverksakkunniga. Betänkande 2. Förslag till lotsförordning. Marcus. 112 s. H.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = eklelesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.



STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1936: 43  
HANDELSDEPARTEMENTET



1935 ÅRS LOTSVERKSSAKKUNNIGA  
BETÄNKANDE II

---

FÖRSLAG

TILL

LOTSFÖRORDNING

---

STOCKHOLM 1936  
ISAAC MARCUS BOKTRYCKERI-AKTIEBOLAG  
367858



STATION OF THE STATION

STATION OF THE STATION

STATION OF THE STATION

STATION OF THE STATION

STATION OF THE STATION





## Innehållsförteckning.

|                                                                            | Sid.      |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Skrivelse till Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet ..... | 5         |
| <b>Förslag till förordning angående lotsverket (lotsförordning) .....</b>  | <b>7</b>  |
| 1 kap. Om anlitage av kronolots .....                                      | 7         |
| 2 kap. Om lotsningen m. m. ....                                            | 10        |
| 3 kap. Om lotspenningar och andra ersättningar för biträde av kronolots..  | 16        |
| 4 kap. Om fyrar och andra säkerhetsanordningar för sjöfarten .....         | 22        |
| 5 kap. Ansvarsbestämmelser m. m.....                                       | 24        |
| 6 kap. Allmänna stadganden .....                                           | 26        |
| <b>Grunderna för ny lotsförordning m. m.....</b>                           | <b>28</b> |
| <b>Specialmotivering .....</b>                                             | <b>35</b> |
| 1 kap. Om anlitage av kronolots .....                                      | 35        |
| 2 kap. Om lotsningen m. m. ....                                            | 69        |
| 3 kap. Om lotspenningar och andra ersättningar för biträde av kronolots..  | 85        |
| 4 kap. Om fyrar och andra säkerhetsanordningar för sjöfarten.....          | 103       |
| 5 kap. Ansvarsbestämmelser m. m.....                                       | 105       |
| 6 kap. Allmänna stadganden .....                                           | 111       |

### Förkortningar.

- lfk: Lotsförfattningskommitterade (sakkunniga tillkallade 1917, avgivet betänkande dagtecknat den 4 december 1920).
- lfk tjr: Lotsförfattningskommitterades, i ovannämnda betänkande ingående förslag till tjänstgöringsreglemente för lotsverket.
- lfs: 1928 års lotsförfattningssakkunniga (avgivet betänkande dagtecknat den 31 januari 1930, S. O. U. 1930: 7).
- Lf: Förordningen den 15 februari 1881 (nr 7, s. 1) angående lotsverket (lotsförordningen).
- TjR: Tjänstgöringsreglemente för lots- och fyrstaten; utfärdat av lotsstyrelsen den 17 maj 1935 (tryckt genom lotsstyrelsens försorg).
- KK: Kungl. kungörelse.
- KBr: Kungl. brev.
-



*Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet.*

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 20 juni 1935 tillkallade chefen för handelsdepartementet samma dag undertecknade Stridsberg, Wirström och Landberg att såsom sakkunniga — 1935 års lotsverkssakkunniga — inom handelsdepartementet verkställa ytterligare utredning rörande lotsverkets omorganisation. Tillika uppdrogs åt undertecknad Stridsberg att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete. Den 1 juli 1935 förordnades föredraganden i regeringsrätten Å. Natt och Dag att vara sekreterare hos de sakkunniga.

Enligt bemyndigande av Kungl. Maj:t den 20 juni 1935 tillkallade chefen för handelsdepartementet den 8 november 1935 direktören J. Ax. Appelqvist, ordföranden i lotsförbundet, överlotsen E. R. Blomqvist, ordföranden i fyrpersonalens förening, förre fyrmästaren C. G. Hagström, ombudsmannen i Sveriges segelfartygsförening B. Johansson, sjökaptenen Th. Meyer och verkställande direktören i Sveriges fartygsbefälsförening, sjökaptenen G. Osvald att stå till lotsverkssakkunnigas förfogande för överläggningar om frågor, som stode i samband med de sakkunnigas utredning.

På framställning av lotsverkssakkunniga anbefallde Kungl. Maj:t den 4 oktober 1935 kommerskollegium att i samråd med de sakkunniga verkställa statistisk bearbetning i vissa hänseenden av 1934 års lotsdagböcker.

Den 21 februari 1936 uppdrog Kungl. Maj:t åt lotsverkssakkunniga att uppgöra förslag till ny förordning angående lotsverket (lotsförordning).

Med skrivelse till chefen för handelsdepartementet den 20 mars 1936 överlämnade lotsverkssakkunniga Betänkande I, avseende följande frågor: indragning av lotsplatser m. m., lotspersonalens löneställning, lotsavgiftssystemet och lotspersonalens andel i lotspenningarna, semester för viss personal, enslighetstillägg, särskild ersättning för mistisignalering samt båthållning och resor.

Lotsverkssakkunniga få härmed efter slutförd utredning vördsamt överlämna Betänkande II, innefattande förslag till lotsförordning jämte motiv.

Tillika bifogas vissa med handelsdepartementets ämbetsskrivelse till de sakkunniga den 21 februari 1936 överlämnade utlåtanden av kommerskollegium och lotsstyrelsen jämte tillhörande bilagor ävensom ovan omförmälda statistiska utredning. Då denna utredning, vilken icke återgives såsom bilagor till betänkandet, torde vara av värde för lotsstyrelsen i dess ämbetsutövning, hemställa lotsverkssakkunniga, att utredningen måtte, såsom på sin tid skedde med den för 1928 års lotsförfattnings-sakkunnigas räkning verkställda statistiska bearbetningen av 1927 års lotsdagböcker, överlämnas till lotsstyrelsen.

Stockholm den 31 oktober 1936.

*Erik Stridsberg.*

*Arthur Wirström.*

*C. E. Landberg.*

*Åke Natt och Dag.*



## Förslag till förordning angående lotsverket (lotsförordning).

Härigenom förordnas som följer:

### 1 kap. Om anlåtande av kronolots.

1 §. (Lf —; lfk —; lfs 1 §.)

Till tjänst för de sjöfarande finnas kronolotsar anställda vid rikets kuster och i Mälaren.

*Lotsinrättningen.*

De ställen, där kronolotsar uppassa, och de till lotsplatserna hörande lotsningsområdena framgå av lotsledsförteckning, som fastställas av Kungl. Maj:t.

2 §. (Lf §§ 1, 2; lfk § 1; lfs 2, 3 §§.)

1 mom. När fartyg, som icke är i främmande stats tjänst, ankommer från eller avgår till utländsk ort, är fartygsbefälhavaren skyldig att, med de inskränkningar, som nedan i denna paragraf stadgas, anlita kronolots för fartygets vägledning i de uti gällande lotsledsförteckning upptagna lotsleder och övriga inomskärs belägna, av lotsen kända farleder, som passeras (lotsplikt).

*Lotsplikt i allmänhet.*

Har befälhavaren i behörig ordning kallat kronolots, men möter icke sådan inom skälig tid, eller kan lotsen, där fråga ej är om bogsering, verkställa lotsningen allenast från annat av honom lotsat fartyg, må befälhavaren för fartygets vägledning anlita annan än kronolots, dock icke längre än till nästa lotsplats eller lotsuppassningsställe, som under resan passeras, såvida kronolots där finnes att tillgå.

2 mom. Lotsplikt, som i 1 mom. första stycket sägs, föreligger ej beträffande

a) leder, som under resa till första lossnings- eller lastningsort passeras före sista öppna sjö, gällande härvid den ytterligare inskränkning i lotsplikten, att kronolots ej behöver anlitas i vidare mån än från det andra ställe från lossnings- eller lastningsorten räknat, där enligt gällande lotsledsförteckning kronolots har att möta för lotsning i fartygets färdriktning;

b) leder, som av fartyget passeras under resa mellan första lossnings- eller lastningsort och sista lastnings- eller lossningsort; samt



c) leder, som under resa från sista lastnings- eller lossningsort passeras efter första öppen sjö, gällande härvid den ytterligare inskränkning i lotsplikten, att kronolots ej behöver anlitas i vidare mån än till det ställe, från vilket, i enlighet med vad under a) sagts, vid resa i motsatt riktning kronolots skolat anlitas.

Vad under a)—c) sagts om första och sista lossnings- eller lastningsort skall vinna motsvarande tillämpning, när passagerare landsättes eller ombordtages utan att här i riket lossning eller lastning sker, beträffande första och sista ort, där sådant landsättande eller ombordtagande äger rum.

3 mom. Från lotsplikt enligt 1 mom. första stycket befrias helt:

a) kronan tillhörigt fartyg, då det för kronans räkning användes, samt av kronan förhyrt eller eljest disponerat fartyg;

b) nedannämnda fartyg, såväl svenska som sådana utländska vilka traktatsenligt skola i avseende å skyldighet att anlita kronolots vara med svenska fartyg likställda, nämligen:

1) fartyg, vars avgiftspliktiga dräktighet icke överstiger 100 ton;

2) isbrytarfartyg, då det för isbrytning användes;

3) fartyg, som vid resa för att idka fiske eller annan fångst på havet utgår eller utgått från svensk hamn och vars avgiftspliktiga dräktighet icke uppgår till 130 ton; dock att befrielse icke åtnjutes av fartyg, som under resan anlöper utländsk hamn, så framt ej detta sker allenast för fartygets utrustning eller för att bereda eller avsätta den under resan gjorda fångsten;

4) fartyg, som gör regelbundna resor endast mellan svenska och danska orter vid Öresund;

5) fartyg, när det för intagande av förnödenhets- och proviantartiklar, utrustning, på- eller avmönstring av sjöfolk, inhämtande av order för vidare resa, avlämnande av sjuka eller skeppsbrutna, sökande av läkarhjälp, på grund av dödsfall ombord eller till följd av ogynnsam väderlek går in till och därefter går direkt till sjöss ut från svensk hamn eller redd utan att i något fall verkställa lossning eller intaga annat gods än förnödenhets- och proviantartiklar för fartygets behov eller till fartygets utrustning hänförligt gods eller landsätta andra passagerare än sjuka, skeppsbrutna eller avlidna eller ock ombordtaga passagerare;

6) fartyg, när det för uppläggning eller för att vid svenskt skeppsvarv, docka eller mekanisk verkstad färdigbyggas, repareras, ombyggas eller utrustas eller ock undersökas för utrönande av behövligheten av dylik åtgärd går in till och därefter går direkt till sjöss ut från svensk hamn eller redd, utan att i något fall verkställa lossning av annan last än den, som i fartyget åter intages, eller eljest intaga annat gods eller landsätta andra passagerare, än som under 5) särskilt nämnts, eller ombordtaga passagerare; skolande fartyg anses upplagt, allenast såvida fartygets besättning avmönstrats samt sådana åtgärder vidtagits för bevarande av fartygets skrov, maskineri och utrustning, vilka erfordras beträffande fartyg, som under längre tid icke nyttjas till sjöfart;

7) fartyg, när det för nedskrotning eller upphuggning ankommer till



svensk ort utan att medföra annat gods eller andra passagerare, än som under 5) särskilt nämnts;

8) vid svenskt skeppsvarv byggt fartyg, när det lämnar varvet och avgår till utrikes ort utan att medföra annat gods, än som under 5) särskilt nämnts, eller passagerare;

9) fartyg, som gör resor endast mellan svensk ort och utländsk innanför linjen Lindesnäs—Hanstholm belägen plats, när det passerar i lotsledsförteckningen upptagen lotsled eller annan farled, därest för fartygets lotsning genom den ifrågavarande leden under det löpande kalenderåret erlagts fulla lotspenningar åtta gånger, med iakttagande att, om lotsledens ändpunkter sammanfalla med ändpunkterna av lotsled i motsatt riktning eller lotsleden till hela sin längd utgör en del av annan i motsatt riktning gående lotsled, lotspenningarna skola hava erlagts angivet antal gånger för lotsning antingen i endast en riktning eller ock sammanlagt i båda riktningarna; gällande denna befrielse jämväl efter det löpande kalenderårets utgång, så ofta fartyget utan avbrott av helt kalenderår passerar den ifrågavarande lotsleden eller farleden, emot det att därvid för fartyget erläggas lotspenningar med 90 procent av det belopp, som för fartygets lotsning i leden enligt denna förordning skolat utgå; samt

10) fartyg, som jämlikt 28 § 2 mom. a) under visst kalenderår blivit berättigat att betala halva lotspenningar, så ofta fartyget efter nämnda kalenderårs utgång utan avbrott av helt kalenderår passerar den ifrågavarande lotsleden eller farleden, emot det att därvid för fartyget erläggas lotspenningar i enlighet med vad under 9) sagts.

4 mom. Såsom öppen sjö anses i denna förordning Skagerack, Kattegatt, Öresund, Östersjön med Kalmarsund, Ålandshav samt Bottniska viken.

Vad i denna paragraf sägs om första och sista öppen sjö skall äga motsvarande tillämpning i fråga om riksgränsen.

### 3 §. (Lf §§ 1, 2; lfk §§ 1, 2; lfs 2, 3 §§.)

1 mom. När det med hänsyn till rikets säkerhet eller farvattnets beskaffenhet eller av andra skäl finnes nödigt, föreskriver Kungl. Maj:t, att fartygsbefälhavare skall hava skyldighet att, utöver vad i 2 § sägs, inom visst angivet farvatten för fartygets vägledning anlita kronolots. Förordnande här- om skall bringas till de sjöfarandes kännedom i enahanda ordning, som gäller för kungörande av underrättelser för sjöfarande.

*Lotsplikten på grund av särskilt förordnande m. m.*

2 mom. För fartyg i främmande stats tjänst, vilket icke är örlogsfartyg, skall kronolots anlitas i de uti gällande lotsledsförteckning upptagna lotsleder och övriga inomskärs belägna, av lotsen kända farleder, som passerar, skolande dock härvid vad i 2 § 1 mom. andra stycket sagts äga motsvarande tillämpning.

Angående lotsning av främmande örlogsfartyg stadgas särskilt.

3 mom. Rörande anlitage av lotsbiträde inom viss hamn gälla de särskilda bestämmelser, som må vara intagna i hamnordning för hamnen eller eljest av Kungl. Maj:t meddelade.

## 4 §. (Lf §§ 1, 2; lfk § 2; lfs 2 §.)

Anlitande av  
lots, då lots-  
plikt ej före-  
ligger.

Om i svenskt farvatten, där lotsningstjänst genom kronolots är anordnad, befälhavare med hänsyn till fartygs säkerhet eller eljest önskar lotsbiträde, ändock att lotsplikt för fartyget ej föreligger, skall, där ej för viss hamn annat är gällande, kronolots anlitas, dock att härvid vad i 2 § 1 mom. andra stycket sagts skall äga motsvarande tillämpning.

## 2 kap. Om lotsningen m. m.

## 5 §. (Lf § 4; lfk §§ 3, 4; lfs 4, 5 §§.)

Tillkallande  
av kronolots.

1 mom. Kronolots tillkallas

antingen därigenom att från fartyget gives lotssignal, som kan uppfattas från plats, där lots upppassar,

eller ock därigenom att i god tid tillsägelse om lots göres vid den lotsplats, som är närmast stället för lotsningens början.

Har fartygsbefälhavare kallat kronolots att under fartygets resa för lotsning möta å viss tid och plats, skall befälhavaren dessutom vid nämnda plats giva lotssignal.

2 mom. Angående de signaler, vilka skola anses såsom signaler för tillkallande av lots, är särskilt stadgat.

## 6 §. (Lf § 5; lfk § 5; lfs 6 §.)

Kännetecken  
för lotsbåt.

1 mom. Lotsbåt skall föra de kännetecken och visa de signaler, som nedan för särskilda fall angivas.

*Vid dager*

skall föras en till hälften vit, till hälften blå flagga (lotsflagga), hissad där den är väl synlig.

Lotsflaggan må dock icke föras, när det är förenat med fara för lotssökande fartyg att närma sig lotsbåten.

*Under mörker:*

a) I svenskt inre farvatten, sådant det finnes bestämt i gällande författning angående åtgärder till undvikande av ombordläggning, skola å maskindrivna båtar föras ett vitt ljus samt på omkring 1.5 meters avstånd under detta ett rött ljus, båda lysande runt horisonten, fränsett en mindre sektor rätt akterut, inom vilken ljusen må vara skymda. Å mindre sådana båtar, vilka icke lämpligen kunna föra båda ljusen, må allenast det vita ljuset föras. Icke maskindriven båt skall föra endast det vita ljuset. Kan å lotsbåt dylikt ljus icke oavbrutet föras, skall det hållas i beredskap och visas efter omständigheterna.

Då lotsbåt, som går att möta fartyg, vilket tillkallat lots, kommit i så rent farvatten, att lotssökande fartyg kan utan fara närma sig lotsbåten, bör lotsbåten, då omständigheterna därtill föranleda, förutom ljus, som i nästföre-



gående stycke föreskrivits, visa antingen vita bloss med lämpliga mellanrum eller omväxlande vita och röda ljussignaler.

b) Angående de ljus, som enligt allmänna internationella bestämmelser skola föras å lotsfartyg i annat än svenskt inre farvatten, stadgas i gällande författning angående åtgärder till undvikande av ombordläggning.

2 mom. Från lotsbåt skall, till svar å ljudsignal från lotssökande fartyg, medelst visselpipa, sirén eller mistlur givas signal bestående av serier om tre tätt på varandra följande långa ljud.

#### 7 §. (Lf § 8; lfk § 7; lfs 7 §.)

Kronolots må, då han inställer sig å fartyg för tjänstgöring, vara åtföljd av medhjälpare, när han anser biträde för hemfärden eller eljest i tjänsten erforderligt, så ock av person, som skall utbildas till lots (lotslärling). Lotslärling må icke förmenas uppehålla sig hos lotsen under lotsningen.

*Medhjälpare,  
lotslärling.*

#### 8 §. (Lf § 9; lfk § 8; lfs 8 §.)

När kronolots skall tagas ombord å fartyg, som är under gång, är befälhavaren skyldig att genom tjänlig manöver söka närma sig lotsbåten samt så minska fartygets hastighet och i övrigt vidtaga sådana åtgärder att, såvitt av fartyget beror, tilläggning och ombordstigning må kunna ske med minsta fara för båten och däri befintliga personer. Härvid bör särskilt iakttagas, att fartyget manövreras så, att tilläggningsen äger rum i lä av fartyget, varjämte under mörker lämplig belysning skall anordnas å den del av fartygs- sidan, där lotsen skall gå ombord.

*Försiktighets-  
åtgärder, då  
lots mottages  
å eller avgår  
från fartyg  
m. m.*

Vad nu är stadgat skall äga motsvarande tillämpning, när kronolots skall med båt avgå från fartyget.

Skall lotsbåt medfölja fartyg, åligger det befälhavaren att låta förse den- samma med hållfast båtsläpare samt i övrigt vidtaga nödiga åtgärder för bevarande av båten med tillbehör.

#### 9 §. (Lf § 10; lfk § 9; lfs 9 §.)

Skadas eller förloras lotsbåt genom vållande av fartygets befälhavare eller besättning, skall skadan eller förlusten ersättas av befälhavaren efter överenskommelse med båtens ägare. Kan överenskommelse ej träffas, skall det hänskjutas till skiljemän att avgöra, huruvida ersättningsskyldighet föreligger och, i förekommande fall, med vilket belopp ersättning skall utgå.

*Skada å eller  
förlust av  
lotsbåt.*

Befinnes undersökning om orsaken till den timade skadan eller förlusten erforderlig, men kan sådan icke ofördröjligen ske vid domstol, böra vederbörande höras inför polismyndighet eller notarius publicus eller, å utländsk ort, inför svensk konsul.

#### 10 §. (Lf § 11; lfk § 10; lfs 10 §.)

Hindras kronolots av hårt väder eller av annan orsak att gå ombord å fartyg, för vars vägledning hans biträde påkallas, åligger det honom att från båt eller annat tjänligt ställe söka vägleda fartyget.

*Vägledning  
från ställe  
utom fartyget.*

Om signalering är erforderlig, skall densamma ske med flagga eller annat väl synligt tecken. Därvid betecknas

*ändra kurs* genom signaltecknets fällande i den riktning, varåt kursen bör ändras,

*rätt så* genom dess hållande rätt upp, och

*lägg bi* eller *stopp* genom dess svängande åt båda sidorna.

### 11 §. (Lf § 12; lfk § 11; lfs 11 §.)

*Prejning.*

När kronolots på grund av tjänsteåliggande skall preja fartyg, tillkännager han sådant *vid dager* genom att svänga lotsflaggan åt båda sidorna och *under mörker* genom att giva omväxlande vita och röda ljussignaler; och är befälhavaren då skyldig att lägga bi eller stoppa farten samt bestämt och sanningsenligt besvara de frågor, som av lotsen framställas angående fartygets och befälhavarens namn, stället, varifrån fartyget kommer, och målet för dess resa samt andra förhållanden, om vilka lotsen kan hava att i tjänsten inhämta underrättelse.

### 12 §. (Lf § 13; lfk § 12; lfs 12, 30 §§.)

*Återkallelse  
av lots, väntetid.*

1 mom. Varder, då kronolots efter kallelse inställt sig å fartyg för att lotsa, fartygets avgång utan hans förvållande fördröjt, äger förmannen vid lotsplatsen rätt att återkalla lotsen, om dennes biträde är för annat fartyg behövt. Har dröjsmålet varat sex timmar från det lotsen inställde sig, är lotsen icke vidare pliktig att kvarstanna å fartyget, ändå att återkallelse ej skett.

2 mom. Har, då kronolots efter kallelse att å viss tid och plats möta fartyg under resa inställt sig å mötesplatsen för att lotsa, fartyget icke inträffat därstädes inom sex timmar efter den utsatta tiden, är lotsen ej vidare skyldig att avvakta fartygets ankomst.

### 13 §. (Lf § 14; lfk § 13; lfs 13 §; TjR 23 §.)

*Uppgifter av  
befälhavaren  
till lotsen  
m. m.*

Kronolots skall beträffande fartyg, som han har att lotsa, göra sig under rättad om fartygets avgångs- och destinationsort, om möjligt före ombordgåendet. När han kommit ombord, skall han därjämte av befälhavaren inhämta upplysning om fartygets nationalitet, så ock om dess djupgående samt annat, som för lotsningens behöriga verkställande är för lotsen nödigt att känna.

Befälhavaren åligger att besvara lotsens frågor i de avseenden, som nu nämnts. Har han därvid givit lotsen oriktig eller missledande uppgift, vare lotsen fri från ansvar för skada, som till följd därav uppkommit.

Vad lots och befälhavare hava att iakttaga till skydd mot införande i riket av pest med flera smittsamma sjukdomar samt beträffande råttutrotning å fartyg, därom är särskilt stadgat.



## 14 §. (Lf § 15; lfk § 14; lfs 14 §; TjR 23 §.)

Vid lotsning åligger det kronolots att giva fartygsbefälhavaren de anvisningar, som med hänsyn till farvattnets beskaffenhet erfordras för fartygets säkra framförande, ävensom att förvissa sig om att de givna anvisningarna bliva riktigt uppfattade. Lotsen må rikta sina anvisningar direkt till rorsmannen eller annan till besättningen hörande person, därest befälhavaren icke däremot framställer erinran.

*Lotsningen  
och manövern.*

Befälhavaren har att svara för fartygets manövrering.

När kurs skall styras efter kompass, åligger det lotsen att angiva den magnetiska kursen och befälhavaren att tillämpa förefintlig deviation på nämnda kurs.

Vill befälhavaren avlägsna sig från plats, därifrån befälet utövas, skall han dessförinnan för lotsen tillkännagiva, vem som under hans frånvaro är ansvarig för manövreringen.

## 15 §. (Lf § 21; lfk § 16; lfs 15 §; TjR 23 §.)

Då fartyg skall ankra eller förtöjas i farled eller hamn, där särskild hamnpersonal icke tager befattning med fartygets förläggande på behörig plats, har kronolotsen att meddela erforderliga uppgifter och anvisningar rörande ankringen eller förtöjningen. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning i fråga om fartygs uttagande från förläggningsplats.

*Ankring eller  
förtöjning.*

I hamn, där enligt meddelade föreskrifter kronolots tjänstgör såsom hamnlots, gälle angående lotsens tjänstgöring i sådant hänseende vad om biträde av hamnlots blivit för hamnen i vederbörlig ordning stadgat.

## 16 §. (Lf § 16; lfk § 15; lfs 16 §.)

Skulle kronolots vid ankomst ombord för lotsning eller efter börjad lotsning, till följd av tjocka, mörker eller andra omständigheter, finna sig icke kunna lämna säker vägledning, är han skyldig att genast underrätta befälhavaren därom samt giva anvisning på de åtgärder, som han finner erforderliga för fartygets säkerhet.

*Hinder för  
lotsning till  
följd av tjocka  
m. m.*

## 17 §. (Lf § 22; lfk § 17; lfs 17 §.)

Handlar fartygsbefälhavare vid något tillfälle mot kronolotsens anvisning, äge lotsen till sitt fredande fransäga sig allt ansvar för följderna därav. Ändock att så skett, vare lotsen, till dess lotsningen kan i vanlig ordning fortsättas, skyldig att, såvitt han kan, lämna de upplysningar om farvattnets beskaffenhet, som avfordras honom eller eljest påkallas med hänsyn till fartygets säkerhet.

*Fransägelse  
av ansvar.*

## 18 §. (Lf § 17; lfk § 18; lfs 18 §; TjR 23 §.)

1 mom. Så länge lotsning pågår, må kronolotsen icke inlåta sig i sådant samtal eller ägna sig åt sådan sysselsättning, som kan vara till hinder för tjänstens behöriga utövande, ej heller utan tillstånd av fartygsbefälhavaren

*Lotsens all-  
männa för-  
hållande un-  
der tjänstut-  
övning.*

avlägsna sig längre från den plats, varifrån befälet utövas, än att han kan lämna sina anvisningar för fartygets framförande.

2 mom. Befälhavaren skall tillse, att lotsen under utövningen av sin tjänst å fartyget icke obehörigen störes.

19 §. (Lf § 23; lfk § 21; lfs 19 §.)

*Kost, sovplats.* Till tjänstgöring kallad kronolots och hans medhjälpare skola under vistelsen ombord erhålla kost i överensstämmelse med vad som tillkommer befäl ombord ävensom tjänlig sovplats till begagnande, då omständigheterna det medgiva.

Lotsen åtföljande lotslärling, vilken icke tillika är att betrakta såsom medhjälpare, skall äga att mot skälig gottgörelse erhålla kost ombord ävensom utan ersättning sovplats, där sådan kan beredas honom.

20 §. (Lf § 19; lfk § 19; lfs 20 §.)

*När lots må lämna fartyget m. m.* Efter börjad lotsning må kronolots icke utan fartygsbefälhavarens tillstånd lämna fartyget

a) vid lotsning till sjöss: förrän fartyget kommit så långt, att lotsens biträde icke vidare erfordras för fartygets säkerhet;

b) vid lotsning till plats, där fartyget skall förankras eller förtöjas: förrän fartyget kommit till ankars eller blivit förtöjt eller behörig hamnpersonal övertagit fartygets framförande till och förläggande å vederbörligt ställe; samt

c) vid lotsning i annat fall: förrän fartyget kommit till plats, dit lotsen åtagit sig att lotsa, vid lotsombyte dock ej förrän den nye lotsen övertagit lotsningen.

21 §. (Lf §§ 20, 34; lfk § 20; lfs 21 §.)

*Avhämtning eller ombyte av lots m. m.* Skall lotsombyte äga rum eller båt kallas för avhämtning av ombord varande kronolots, åligger det fartygsbefälhavaren att, då lotsen tillsäger därom, giva lotssignal.

Hindras kronolots, som efter slutad tjänstgöring skall avgå från fartyg, av is, storm eller annan dylik omständighet att lämna fartyget, åligger det befälhavaren tillse, att lotsen och honom åtföljande medhjälpare eller lotslärling, så snart lämpligen ske kan, beredas tillfälle att återvända till sin lotsplats.

22 §. (Lf § 25; lfk § 22; lfs 22 §.)

*Lotsning, utförd av kronolots, som är passagerare å fartyget.* Då kronolots såsom passagerare medföljer fartyg, må han icke befatta sig med lotsning av detsamma eller stå till rors, såframt icke befälhavaren därom anmodar honom.

Åtager han sig, till följd av sådan anmodan, att lotsa eller att, då ej an-



nan kronolots lotsar fartyget, stå till rors, har han därmed även iklätt sig det ansvar, som åligger kronolots; och må för förrättningen utgå ersättning enligt de för lotsning gällande bestämmelser.

23 §. (Lf § 30; lfk § 24; lfs 23 §.)

Vill fartygsbefälhavare hava kronolots ombord, då fartyget är förankrat eller förtöjt, må sådant biträde lämnas av kronolots, som icke är hindrad av andra tjänstegöromål. *Biträde å förankrat eller förtöjt fartyg.*

24 §. (Lf § 30; lfk § 23; lfs 24 §.)

Önskar fartygsbefälhavare hava biträde av kronolots vid fartygets framförande utanför de till rikets lotsplatser hörande lotsningsområden, må kronolots, som icke är hindrad av andra tjänstegöromål, lämna sådant biträde. *Biträde utanför lotsningsområdena.*

25 §. (Lf § 31; lfk § 25; lfs 25 §.)

Varder kronolots, som genom lotssignal kallats till fartyg, anmodad endast att lämna upplysningar eller fortskaffa personer, brev, telegram, underättelser m. m., eller anmodas kronolots eljest att utgå till fartyg för sådant ändamål, må lotsen lämna det begärda biträdet, om det kan ske utan förfång för andra tjänstegöromål. *Biträde med fortskaffning av personer, brev m. m.*

26 §. (Lf § 24; lfk § 26; lfs 26 §.)

Kronolots, som inställt sig till lotsning eller till tjänsteförrättning, varom förmäles i 23 eller 24 §, eller för att stå till förfogande å isbrytare under expedition för isbrytning, skall till fartygsbefälhavaren avlämna lotssedel, upprättad enligt av lotsstyrelsen fastställt formulär samt försedd med uppgift å lotsens namn och den lotsplats han tillhör. *Lotssedel.*

Befälhavaren åligger att å lotssedeln ifylla och med sin namnunderskrift bestyrka de uppgifter, vartill lotssedeln giver anledning, samt återställa densamma till lotsen, innan denne lämnar fartyget.

Till bestyrkande av sin uppgift om fartygets dräktighet är befälhavaren skyldig att på lotsens begäran för denne framvisa fartygets mätbrev eller annat bevis om dräktigheten.

Anser befälhavaren sig äga skäl till anmärkning mot det sätt, varpå lotsen fullgjort sin tjänst, bör han på lotssedeln göra anteckning därom.

För varje förrättning skall särskild lotssedel utfärdas. Vid bogsering av flera fartyg skall särskild lotssedel utfärdas för vart och ett av de bogserade fartygen.

27 §. (Lf § 36; lfk § 27; lfs 27 §.)

Har fartyg råkat i fara, åligger det kronolots, som märker faran, att så snart sådant är möjligt begiva sig till fartyget och lämna den medverkan till dess räddning, vartill han är i stånd. *Bistånd åt fartyg i fara.*

### 3 kap. Om lotspenningar och andra ersättningar för biträde av kronolots.

28 §. (KK 1896: 88; Lf § 1: 4, 5; lfk § 28; lfs 28 §.)

*Lotspenningar i allmänhet vid lotsning.*

1 mom. För lotsning, som verkställts av kronolots, erläggas lotspenningar, beräknade, därest ej här nedan annorlunda bestämmes, enligt någon av de vid denna förordning fogade lotstaxor<sup>1</sup>; och gälla härvid i övrigt följande bestämmelser:

a) Vid lotsning, som avser endast en hel lotsled, tillämpas den lotstaxa, som i lotsledsförteckningen är för lotsleden angiven.

b) Vid annan lotsning än i a) sägs tillämpas den lotstaxa, vilken i lotsledsförteckningen under rubrik »distanslotsning» angives för den lotsplats, som det tillkommer att ombesörja lotsningen; dock att, om lotsade sträckan till mera än hälften sammanfaller med en eller flera lotsleder, lotspenningarna icke skola utgå efter högre taxa än den för sådan lotsled föreskrivna eller, om olika taxor gälla för lotslederna, den högsta av dessa taxor.

Vid lotsning, som i nästföregående stycke avses, skola lotspenningar utgå för minst fyra latitudminuter, såvida ej fråga är om fartygs förflyttning inom hamn, där kronolots uppassar.

c) Vid lotsning, som under tiden från och med den 1 september till och med den 15 april påbörjas norr om 60:de breddgraden eller under tiden från och med den 16 september till och med den 31 mars påbörjas söder om samma breddgrad, skola lotspenningarna beräknas efter den lotstaxa, vilken är närmast högre än den, som eljest skolat enligt a) eller b) tillämpas.

d) Den väglängd, för vilken lotspenningarna skola beräknas, bestämmes: i fall, som avses i a), enligt den för lotsleden härutinnan i lotsledsförteckningen intagna uppgift; samt

i fall, som avses i b), genom att den tillryggalagda vägen, oavsett kryssning och smärre avvikelser, uppmätes å sjökort.

e) Det tontal, efter vilket lotspenningarna beräknas, skall, utom i fall som avses i f) och 3 mom. c), vara fartygets nettodräktighet enligt här i riket gällande mätbrev.

Varder, då lotspenningarna skola erläggas, nettodräktigheten ej styrkt genom företeende av sådant mätbrev, skola lotspenningarna utgå efter fartygets i annan tillgänglig mätningshandling angivna bruttodräktighet. Finnes icke heller dylik handling att tillgå, skall fartyget hänföras till den tontalsgrupp, inom vilken fartygets bruttodräktighet med hänsyn till fartygets storlek och byggnad kan antagas falla. Låter fartygsbefälhavaren inom trettio dagar efter lotsningens avslutande hos förmannen å vederbörande lotsplats förete bevis om nettodräktigheten vid lotsningstillfället enligt här i riket gällande mätbrev, skall såsom fartygets tontal anses sistnämnda dräktighet samt, där högre avgift än på denna dräktighet belöper blivit erlagd, rättelse ske.

<sup>1</sup> I fråga om lotstaxorna hänvisas till lotsverkssakkunnigas Betänkande I.



f) I fråga om örlogsfartyg skall såsom det tontal, efter vilket lotspenningarna beräknas, anses två tredjedelar av det tontal, som angiver fartygets *deplacement*.

2 mom. Lotspenningarna skola för nedannämnda fartyg, såväl svenska som sådana utländska vilka traktatsenligt skola i avseende å skyldighet att anlita kronolots vara med svenska fartyg likställda, utgå allenast med hälften av det belopp, som eljest bort utgöras:

a) fartyg, när det under resa mellan svensk ort och utländsk plats passerar i lotsledsförteckningen upptagen lotsled eller annan farled, därest för fartygets lotsning genom den ifrågavarande leden under det löpande kalenderåret erlagts fulla lotspenningar åtta gånger, med iakttagande att, om lotsledens ändpunkter sammanfalla med ändpunkterna av lotsled i motsatt riktning eller lotsleden till hela sin längd utgör en del av annan i motsatt riktning gående lotsled, lotspenningarna skola hava erlagts angivet antal gånger för lotsning antingen i endast en riktning eller ock sammanlagt i båda riktningarna; gällande detta medgivande dock icke för fartyg, som, befriat från skyldighet att anlita kronolots enligt 2 § 3 mom. b) 9), likväl anlitar sådan, i vilket fall fulla lotspenningar skola erläggas;

b) fartyg, när det av annan i 2 § 3 mom. b) 5) omförmäld anledning än ogynnsam väderlek går in till och därefter går direkt till sjöss ut från svensk hamn eller redd under de i samma punkt nämnda omständigheter;

c) fartyg, när det för något av de i 2 § 3 mom. b) 6) angivna ändamål går in till och därefter går direkt till sjöss ut från svensk hamn eller redd under de i samma punkt nämnda omständigheter;

d) fartyg, när det för något av de i 2 § 3 mom. b) 7) angivna ändamål ankommer till svensk ort under de i samma punkt nämnda omständigheter; samt

e) fartyg, varom sägs i 2 § 3 mom. b) 8), när det under där angivna omständigheter lämnar varvet och avgår till utrikes ort.

3 mom. a) Då lotsbiträde lämnas vid bogsering av fartyg, skola lotspenningar beräknas för det bogserande fartyget allenast för såvitt detsamma icke uteslutande eller huvudsakligen nyttjas för bogsering. För det eller de bogserade fartygen skola lotspenningar utgöras sålunda, att för det bogserade fartyget eller för det av dem, som har största nettodräktigheten, erlägges hela eller, i fråga om fartyg, som icke är försett med maskineri eller segel som framdrivningsmedel (pråmfartyg), fyra femtedelar av det belopp, som med tillämpning av här ovan meddelade bestämmelser skolat för fartyget utgå, i händelse detsamma gått under ledning av ombord varande lots, samt för varje av de övriga fartygen hälften eller, i fråga om pråmfartyg, två femtedelar av motsvarande belopp.

Därest vid bogsering av fartyg mer än en lots tjänstgör, skall för varje bogserat fartyg, därå sådan ytterligare lots anlitas, utgå ett tillägg till de enligt nästföregående stycke å fartyget belöpande lotspenningarna av 50 procent.



b) Tjänstgör lots vid bogsering av timmerflotte, erlägges i lotspenningar för varje hel eller påbörjad timme, varunder lotsning pågår: om längden av den bogserade flotten — eller när flera flottar bogseras, dessas sammanlagda längd, vare sig de framföras bredvid eller efter varandra — icke överstiger 150 meter fem kronor, om samma längd överstiger 150 men icke 400 meter sju kronor 50 öre och om längden överstiger 400 meter tio kronor.

c) Då lotsbiträde lämnas vid bogsering av flytdocka, mudderverk, ponton eller dylikt föremål, skall angående lotspenningarnas beräkning för bogserfartyget gälla vad ovan under a) härutinnan stadgats. Till grund för beräkningen av lotspenningarna för det bogserade föremålet skall läggas det tontal, till vilket föremålets *deplacement* enligt tillgänglig uppgift uppgår eller vartill det skäligen kan skattas.

4 mom. a) Då fartyg, utan att bogsering äger rum, går under ledning av därom anmodad lots, som befinner sig å annat av honom lotsat fartyg, erläggas lotspenningarna med hälften av det belopp, som skolat utgå för fartyget, i händelse detsamma gått under ledning av ombord varande lots.

b) Har lots väglett fartyg från båt eller annat ställe utom fartyget enligt vad i 10 § omförmäles, erläggas lotspenningar, såsom om lotsen tjänstgjort ombord å fartyget.

5 mom. Står lots till förfogande å isbrytare under expedition för isbrytning, skola lotspenningarna beräknas sålunda, att för varje påbörjad timme lotsen står till förfogande utgå dels tre kronor dels ock 20 öre för varje fullt 100-tal ton av fartygets nettodräktighet. Leder denna beräkningsgrund till mindre belopp än det, som enligt eljest tillämplig lotstaxa skulle hava utgått för fartygets lotsning 40 latitudminuter eller den mindre sträcka färden i sin helhet omfattat, skall i stället sådant enligt lotstaxa beräknat belopp utgå. Står mer än en lots till förfogande, skall den efter fartygets storlek bestämda delen av lotspenningarna beräknas allenast för en lots men fördelas mellan lotsarna i förhållande till den tid, varunder envar av dem tagits i anspråk för fartygets vägledning.

### 29 §. (Lf § 30; lfk §§ 29, 31; lfs 29 §.)

*Lotspenningar för biträde å förankrat fartyg m. m.* Då kronolots lämnat biträde å förankrat eller förtöjt fartyg enligt vad i 23 § omförmäles eller då kronolots anlitats för lotsning allenast medan fartyget legat och hållit, erläggas lotspenningar enligt tillämplig taxa för distanslotsning, såsom om fartyget under varje hel eller påbörjad timme, lotsen tagits i anspråk, framförts två latitudminuter, dock i förra fallet högst sextio kronor för varje helt eller påbörjat dygn.

### 30 §. (Lf § 33; lfk § 36; lfs 30 §.)

*i ntpenningar under avvakten å lotsnings påbörjande eller fortsättande.* 1 mom. Har kronolots, som kallats att lotsa, inställt sig å fartyget, men har förrättningen icke tagit sin början inom en timme efter inställelsen, skola för den ytterligare tid, lotsen avvaktar förrättningen, väntpenningar erläggas med två kronor för varje hel eller påbörjad timme. Vid tillämpning av denna



bestämmelse skall i väntetiden icke inräknas tid, varunder fartyget inom hamnområde framförts under ledning av hamnpersonal.

2 mom. Har kronolots, som för att lotsa kallats att å viss tid och plats möta fartyg under resa, inställt sig å mötesplatsen, men har fartyget icke inträffat därstädes inom två timmar efter lotsens inställelse, skola för den ytterligare tid, lotsen å mötesplatsen avvaktar fartygets ankomst, väntpenningar erläggas med fyra kronor för varje hel eller påbörjad timme. Efter utgången av sex timmar från den utsatta tiden räknat, må dock ej beräknas väntpenningar, såvida icke lotsen anmodats vänta längre eller lotsen ändock kvarstannat samt blivit anlitad för fartygets lotsning.

3 mom. Sker, medan kronolots förrättar lotsning, uppehåll i fartygets framförande, och är uppehållet ej framtvinget av ogynnsamma naturförhållanden, skola, därest lotsen är beredd att fortsätta förrättningen, väntpenningar erläggas med två kronor för varje hel eller påbörjad timme, lotsen sålunda uppehålles. Vid timmerbogsering skola dock väntpenningar utgå, även då uppehållet är föranlett av ogynnsamma naturförhållanden.

### 31 §. (Lf §§ 32, 34; lfk §§ 32, 34, 38; lfs 31 §.)

1 mom. Kostnaderna för kronolotsarnas och deras medhjälparens inställelser till och hemresor från lotsning gäldas av statsmedel, i den mån icke stadgandena i denna paragraf samt 32 § till annat föranleda. Med lotsning likställs förrättning, som avser biträde å förankrat eller förtöjt fartyg. *Resersättning till lots m. m.*

I följande fall skall fartygsbefälhavaren ersätta kostnad, som ovan avses, nämligen:

a) då lots av is, storm eller annan dylik omständighet nödgas medfölja fartyget längre väg än som vederbort: hemresekostnaden;

b) då lots kallats att inställa sig å ort utom hans lotsningsområde: inställelsekostnaden samt, om lotsen ej anlitas, jämväl hemresekostnaden;

c) då lots, som eljest efter tillsägelse inställt sig för att lotsa, icke bliver anlitad därtill, ändå att han själv kunnat och velat verkställa förrättningen: inställelse- och hemresekostnaderna.

2 mom. Ersättning, som avses i 1 mom. a), b) eller c), skall utgå med belopp enligt de i resereglementet för lotsar angivna grunder, dock med iakttagande

att i fallet under a) traktamente icke skall beräknas för den tid lotsen vistas ombord;

att i fallet under b) ersättning i form av traktamente skall utgå även för den tid lotsen vistas ombord före förrättningens påbörjande; samt

att i fallet under c) ersättning städse skall utgå med minst tre kronor.

3 mom. Har i fall, som avses i 1 mom. a) eller b), lotsbåt medföljt, skall befälhavaren ersätta kostnaderna för båtens hemförskaffande eller ock utgiva dess värde. I händelse av tvist skall värdets bestämmande hänskjutas till skiljemän.

## 32 §. (Lf § 35; lfk § 39; lfs 32 §.)

*Ersättning för  
särskilt fort-  
skaffnings-  
medel.*

Nödgas kronolots, som kallats till fartyg, på grund av ishinder eller storm att för inställelsen å eller avfärden från fartyget använda annat fortskaffningsmedel än vanligen brukad tjänstebåt eller att för sådant ändamål anlita person, som icke är anställd vid lotsplatsen, skall befälhavaren, ändå att fall enligt 31 § icke är för handen, för de särskilda kostnader, som därav föranledas, gälda den ersättning, som må vara bestämd eller eljest är skälig. Kan i sistnämnda fall överenskommelse ej träffas, skall beloppet bestämmas av skiljemän.

## 33 §. (Lf —; lfk —; lfs 33 §.)

*Förtöjnings-  
penningar  
o. dyl.*

Har kronolots å plats, där särskild taxa för lotsbiträde inom hamn icke finnes fastställd, efter särskilt därom framställd anmodan av fartygsbefälhavaren, lett arbete med fartygets förtöjning eller utfört arbete härvid, erläggas, oavsett om en eller flera lotsar för ändamålet tagits i anspråk, förtöjningspenningar med högst en krona för varje fullt 100-tal ton av fartygets nettodräktighet, dock i intet fall med mera än tjugufem kronor.

Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning vid fartygs avgång från förtöjningsplats.

I hamn, där enligt gällande föreskrifter kronolots tjänstgör såsom hamnlots, gälle angående betalningen till lotsen för sådan tjänstgöring vad därom särskilt stadgats.

34 §. (KBr  $\frac{5}{3}$  1920, nr 122; Lf § 30; lfk §§ 30, 33, 34, 36; lfs 34 §.)

*Ersättning för  
biträde utan-  
för lotsnings-  
områdena.*

1 mom. För biträde av kronolots vid fartygs framförande utanför de till rikets lotsplatser hörande lotsningsområden skall fartygsbefälhavaren erlägga

*dels* lotspenningar, beräknade

vid förrättning, som under tiden från och med den 16 april till och med den 31 augusti påbörjas norr om 60:de breddgraden eller under tiden från och med den 1 april till och med den 15 september påbörjas söder om 60:de breddgraden, enligt vid denna förordning fogad lotstaxa 3,

samt vid annan förrättning, varom här är fråga, enligt lotstaxa 4,

*dels* ock ersättning för lotsens inställelse till och hemresa från förrättningen med belopp enligt de i resereglementet för lotsar angivna grunder.

Vad sålunda stadgats angående lotspenningar skall icke äga tillämpning å lotsbiträde åt isbrytare under expedition för isbrytning, utan skola härutinnan å sådant biträde, även när det lämnas utanför lotsningsområdena, tillämpas bestämmelserna i 28 § 5 mom.

2 mom. Vad i 30 § är stadgat om väntpenningar under avvaktan å lotsnings påbörjande eller fortsättande skall äga motsvarande tillämpning i fråga om förrättning, som i 1 mom. avses.



## 35 §. (Lf § 31; lfk § 37; lfs 35 §.)

För tjänsteförrättning, varom förmäles i 25 §, skall den, som påkallat förrättningen, efter överenskommelse med lotsen utgiva ersättning (budpenningar), som dock icke, såvida ej i 32 § avsett fall är för handen, må utgå med högre belopp än dels för envar för båtens skötsel erforderlig person en krona 50 öre för varje påbörjad latitudminut, som tillryggalägges i anledning av kallelsen, och mottaget uppdrag, dels ock fem kronor för varje utfört uppdrag.

*Bud-  
penningar.*

## 36 §. (Lf § 36; lfk § 40; lfs 36 §.)

Har kronolots jämlikt 27 § lämnat bistånd åt fartyg, som råkat i fara, skall befälhavaren erlægga skälig ersättning för lotsens arbete och honom åsamkade kostnader ävensom, där kostnad drabbat lotsverket till följd av skada å kronobåt eller annan materiel, för dylik kostnad. Kan överenskommelse ej träffas om ersättningens belopp, skall ersättningsfrågan avgöras av skiljemän. Vid ersättningens bestämmande skall vad i sjölagen stadgas om bärgarlön icke äga tillämpning.

*Ersättning för  
bistånd åt  
fartyg i fara.*

## 37 §. (Lf § 27; lfk § 41; lfs 37 §.)

1 mom. Avgift, som blivit bestämd jämlikt någon av 28—34 §§, skall av fartygsbefälhavaren mot kvitto erläggas

*Avgifters  
betalning.*

a) vid lotsning till hamn, belägen vid den lotsplats, till vilken lotsen hör: till lotsen eller förmannen vid lotsplatsen, så snart lotsningen fullgjorts;

b) vid lotsning från plats, där fartyget är förankrat eller förtöjt, med den inskränkning, som kan föranledas av bestämmelsen i a): till förmannen, då tillsägelse om lots sker, eller, då detta skulle för fartyget medföra uppehåll eller annan olägenhet, till lotsen, innan denne lämnar fartyget; samt

c) i övriga fall: till lotsen, innan denne lämnar fartyget, eller, därest lots ej varit i förbindelse med fartyget, till förmannen vid vederbörlig lotsplats.

2 mom. Varder kronolots, innan han fullgjort sitt åliggande, avlöst av annan kronolots, skall avgift, som bör avlämnas till lots, erläggas till den sist tjänstgörande lotsen.

3 mom. Har fartyg, som har att erlægga lotsavgift, veterligen här i riket ombud, som ombesörjer fartygets utgifter, må lots eller förman, som enligt bestämmelserna i denna paragraf har att uppbära lotsavgift, i stället för penningar mottaga penninganvisning utställd att betalas av sådant ombud.

## 38 §. (KK 1896: 88, § 4; Lf —; lfk § 42; lfs 38 §.)

Kronolots skall vid lotsning medföra och, vid anfordran, för befälhavaren uppvisa utdrag av gällande lotsledsförteckning för den lotsplats lotsen tillhör och de närmast därintill belägna lotsplatserna, de för samma platser gällande lotstaxor, utdrag av denna förordning omfattande 1—3 kap. ävensom resereglementet för lotsar.

*Lots skall  
medföra lots-  
ledsförteck-  
ning m. m.*

## 39 §. (Lf —; lfk §§ 43, 44; lfs 39 §.)

*Restitution av  
lotsavgift.*

1 mom. Anser någon, att lotsavgift blivit erlagd med för högt belopp, och vinnes ej rättelse vid hänvändelse till vederbörande lotsplats, må ansökning om restitution av det för högt erlagda beloppet göras hos lotsstyrelsen. Sådan ansökning skall för att vinna avseende göras inom två år efter avgiftens erläggande.

2 mom. Har kronolots genom domstols lagakraftvunna utslag befunnits vållande till att av honom lotsat fartyg under lotsningen råkat på grund eller stött tillsammans med annat fartyg eller annat föremål, äger lotsstyrelsen att i mån av omständigheterna förordna om restitution av lotsavgift, som i anledning av lotsningen erlagts, såvida ansökning härom göres hos lotsstyrelsen inom sex månader efter det utslaget vann laga kraft.

## 40 §. (Lf —; lfk § 45; lfs 40 §.)

*Efterdebitering av lotsavgift.*

Den omständigheten, att lotsavgift uttagits med lägre belopp än vederbort, föranleder icke till upphörande av skyldigheten att erlägga det felande beloppet.

Sådan avgift eller del därav må icke utkrävas, sedan två år förflutit efter avslutandet av den förrättning avgiften avser eller, därest förrättning ej förekommit, efter fartygets passerande av led, för vilken lotsavgift skolat utgå. Har den omständigheten, att avgift icke till fullo erlagts, föranletts därav, att den, som skolat gälda avgiften, eller hans ombud förfarit brottsligt eller eljest icke varit i god tro, föreligger betalningsskyldighet, ändå att krav icke anställts inom nämnda tid.

## 4 kap. Om fyrar och andra säkerhetsanordningar för sjöfarten.

## 41 §. (Lf § 37: 1, § 38; lfk § 46: 1, § 47; lfs 41 §.)

*Säkerhetsanordningars  
inrättande.*

För den allmänna sjöfarten håller kronan fyrar, fyrskepp samt andra sjömärken och säkerhetsanordningar ävensom livräddningsanstalter för skeppsbrutna.

Utan vederbörligt tillstånd må icke fyr, annat sjömarke eller mistsignalstation anordnas i eller vid allmän farled eller i hamn. Ansökning om sådant tillstånd skall göras hos lotsstyrelsen, dock att beträffande radiofyr tillstånd skall sökas hos Kungl. Maj:t.

## 42 §. (Lf § 37: 2; lfk § 46: 2; lfs 42 §.)

*Kommuners  
m. fl:s säkerhetsanordningar.*

Fyrar samt andra sjömärken och säkerhetsanordningar för sjöfarten, vilka anordnas eller övertagas av kommuner, korporationer eller enskilda, skola av dem ordentligen underhållas och betjänas.



## 43 §. (Lf § 39; lfk § 48; lfs 43 §.)

Fyr, som tillhör lotsverket, så ock annan fyr, som anordnats efter till- *Fyrars lystid.*  
stånd varom i 41 § sägs, skall, såvida sjöfarten inom fyrens lysvidd icke  
är omöjliggjord av isförhållandena, under de tider av året lotsstyrelsen be-  
stämmer hållas lysande minst från en fjärdedels timme efter solens nedgång  
till dess uppgång, dock att lotsstyrelsen med hänsyn till fyrs särskilda ända-  
mål äger medgiva, att fyren hålles lysande kortare tid av dygnet.

## 44 §. (Lf § 40; lfk § 49; lfs 44 §.)

Fyrskepp samt lysande och ljudande bojar skola vara utlagda under de *Fyrskepp,  
bojar m. m.*  
tider av året lotsstyrelsen bestämmer. Fyrapparat å fyrskepp skall hållas  
lysande minst från en fjärdedels timme efter solens nedgång till dess upp-  
gång. Lotsstyrelsen äger bestämma, att fyrapparat å fyrskepp eller lysboj  
skall hållas släckt viss tid under den ljusaste delen av året.

De i första stycket omförmälda säkerhetsanordningar ävensom andra fly-  
tande sjömärken må, när detta på grund av isförhållandena befinnes erfor-  
derligt, intagas eller, där lotsstyrelsen så bestämmer, utbytas mot vinterpric-  
kar. När hindret upphört, skall återutläggning äga rum, såvida icke lotssty-  
relsen annorlunda föreskrivit.

## 45 §. (Lf § 41; lfk § 50; lfs 45 §.)

Från mistsignalstation skola under tjocka eller disig luft givas mistsigna-  
ler, såvida icke sjöfarten inom signalernas hörvidd är omöjliggjord av isför-  
hållandena eller lotsstyrelsen i anseende till sjöfartens upphörande för året  
eller särskilda förhållanden bestämmer, att mistsignaleringen eljest må in-  
ställas eller inskränkas. Från radiofyr givas även eljest signaler i enlighet  
med därom av lotsstyrelsen meddelade bestämmelser.

*Mist-  
signalering  
m. m.*

## 46 §. (Lf —; lfk —; lfs 46 §.)

I den lista över svenska fyrar, som av lotsstyrelsen upprättas, skola an- *Kungörande i  
fyrlistan.*  
givas de allmänna bestämmelser, lotsstyrelsen i enlighet med stadgandena i  
43—45 §§ utfärdar med avseende å de i listan upptagna anordningar.

## 47 §. (Lf § 43; lfk § 52; lfs 47 §.)

Inom varje lotsdistrikt utövar lotskaptenen inseende över säkerhetsanord-  
ningarna för sjöfarten och har att skyndsamt vidtaga erforderliga åtgärder  
för avhjälpande av uppkomna felaktigheter.

Befinnes säkerhetsanordning, som skall underhållas av kommun, korpora-  
tion eller enskild, bristfällig eller vilseledande, och sker icke efter tillsägelse  
hos vederbörande omedelbart rättelse därutinnan, äger lotskaptenen föran-  
stalta därom på den underhållsskyldiges bekostnad.

Finner lotskaptenen, att vid eller i närheter av allmän farled anordnats

*Tillsyn å  
säkerhets-  
anordningar.*

belysning, varigenom sjöfarande kunna vilseledas, skall lotskaptenen göra anmälan härom hos Kungl. Maj:ts befallningshavande. Har sådan anmälan inkommit, äger Kungl. Maj:ts befallningshavande, efter prövning av förhållandena, meddela de föreskrifter, som må finnas erforderliga till undanröjande av anmärkta olägenheter, ävensom för överträdande av sådana föreskrifter stadga lämpliga viten.

48 §. (Lf § 42; lfk § 51; lfs 48 §.)

*Anmälan om  
felaktighet  
rörande  
säkerhets-  
anordning.*

Finner sjöfarande eller annan, att fyrapparat icke hålles lysande i enlighet med vad därom finnes föreskrivet, att mistsignalering enligt gällande föreskrifter icke äger rum, att från radiofyr ej givas föreskrivna signaler eller att säkerhetsanordning för sjöfarten blivit skadad, rubbad eller förstörd eller att sjömarke försvunnit, bör anmälan därom göras till vederbörande lotskapten eller vid närmaste lotsplats eller till först påträffad kronolots.

### 5 kap. Ansvarsbestämmelser m. m.

49 §. (Lf § 3; lfk § 59; lfs 49 §.)

*Ansvars-  
bestämmelser.*

1 mom. Underlåter fartygsbefälhavare, då lotsplikt förefinnes och kronolots finnes att tillgå, att anlita sådan lots, straffes med dagsböter, dock ej under fem, och vare därjämte skyldig utgiva stadgade lotspenningar. Befälhavare, som innan stämning för sådan underlåtenhet blivit honom delgiven, i vederbörlig ordning erlagt lotspenningarna, vare fri från ansvar men skyldig att, därest stämning uttagits, ersätta med stämningsförfarandet förbundna kostnader.

2 mom. Anlitar befälhavare olagligen för fartygs lotsning annan än kronolots, straffes med dagsböter, dock ej under fem, och vare därjämte skyldig utgiva stadgade lotspenningar.

3 mom. Låter annan än kronolots olagligen anlita sig för fartygs lotsning, vare straffet dagsböter, dock ej under fem.

50 §. (Lf § 7; lfk § 60; lfs 50 §.)

Den, som utan att vara därtill behörig, använder i 6 § omförmålt kännetecken, skall, därest han ej därför är enligt allmänna strafflagen förfallen till högre ansvar, böta minst tjugu högst tvåhundra kronor.

51 §. (Lf §§ 12, 14; lfk § 62; lfs 51 §.)

Fartygsbefälhavare, som underlåter att iakttaga vad honom enligt 11 § åligger eller giver kronolots oriktig eller missledande uppgift i hänseende, varom i 13 § förmäles, eller vägrar lämna av lotsen begärd upplysning i dylikt hänseende, skall böta minst tjugu högst trehundra kronor.



52 §. (Lf §§ 23, 24; lfk § 62; lfs 52 §.)

Fartygsbefälhavare, som

a) förhåller kronolots eller hans medhjälpare något av vad dem enligt 19 § tillkommer, eller

b) åsidosätter skyldighet, som enligt 26 § åligger befälhavaren, straffes med böter, minst tjugu högst tvåhundra kronor.

53 §. (Lf —; lfk —; lfs 53 §.)

Underlåter den, som veterligen råkat skada eller rubba sjömärke eller annan säkerhetsanordning för sjöfarten utan att hans förfarande hemfaller under allmänna strafflagen, att om skadan eller rubbningen göra anmälan såsom i 48 § förmåles, straffes med böter, minst tjugu högst tvåhundra kronor.

54 §. (Lf § 60; lfk § 65; lfs 54 §.)

Böter, som ådömas enligt denna förordning, tillfalla kronan och skola vid *Ådömda böter.* bristande tillgång till deras fulla gäldande förvandlas enligt allmänna strafflagen.

55 §. (Lf § 53; lfk § 66; lfs 55 §.)

Om domstol i mål rörande förseelse, varför straff finnes bestämt i denna förordning, gälle vad i 328 § sjölagen stadgas angående brott mot sagda lag. *Domstol.*

Då domstol enligt denna förordning ådömt straff eller skyldighet att utgiva lotspenningar, skall domstolen ofördröjligen till lotsstyrelsen insända avskrift av utslaget.

56 §. (Lf § 55: 1; lfk § 67; lfs 56 §.)

Åtal för förseelse, varför straff finnes bestämt i denna förordning, anställes och utföres av allmän åklagare; dock må överträdelse, som omförmåles i 52 § a), icke åtalas av allmän åklagare, där överträdelsen ej av målsägande till sådant åtal angives. *Åtalsrätt.*

57 §. (Lf § 54; lfk § 68; lfs 57 §.)

Har fartyg med tjänstgörande kronolots ombord stött på grund eller lagt ombord med annat fartyg, eller har lotsbåt, sjömärke eller annat, som till lotsverket hör, skadats, rubbats eller förstörts eller ock förkommit, eller har någon av personalen vid lotsverket under tjänstutövning lidit kroppsskada eller omkommit eller ock försvunnit under omständigheter, som giva anledning till antagande att han omkommit, skall undersökning därom, i fall sådan av lotskaptenen äskas, anställas vid rådstuvurätten närmast den ort, där händelsen timat, även om ansvarspåstående icke mot någon framställes. *Undersökning.*

58 §. (Lf § 55: 2; lfk § 69; lfs 58 §.)

*Lotskapten  
närvarande  
i rättegång.*

Vid handläggning inför domstol av mål angående lotsverket äger lotskapten eller den, som i hans ställe av lotsstyrelsen förordnas, eller, om lotskapten får laga förfall och styrelsens förordnande ej hinner inhämtas, vederbörande lotslöjtnant, överlots eller lotsförman vara tillstädes för att lämna de upplysningar samt avgiva de yttranden, vartill omständigheterna föranleda.

## 6 kap. Allmänna stadganden.

59 §. (Lf § 56; lfk § 71; lfs 59 §.)

*Straffskydd  
för lotsverkets  
personal.*

I fråga om det skydd, personalen vid lotsverket i och för sin tjänst åtnjuter, gäller vad i allmänna strafflagen stadgas angående ansvar för förgripelser mot statens ämbets- och tjänstemän.

60 §. (Lf § 57; lfk § 72; lfs 60 §.)

*Verkan av  
berättelse av  
kronolots.*

Vad i 17 kap. 11 § rättegångsbalken förordnas om dem, som rättens eller Kungl. Maj:ts befallningshavandes bud och ärende gå, gälle ock kronolots.

61 §. (Lf § 58: 1; lfk § 73; lfs 61 §.)

*Biträde av  
vissa myndig-  
heter.*

Kronolots äger vid utövningen av sin tjänst att av befälhavare å kronans fartyg ävensom av polistjänsteman samt tull- och hamnpersonal påkalla det biträde och den handräckning, som dessa äro i tillfälle att lämna.

62 §. (Lf § 58: 2; lfk § 74; lfs 62 §.)

*Visat biträde  
av tullförvalt-  
ning.*

Anmäler lotskapten eller förman vid lotsplats hos tullförvaltning, att för fartyg icke betalats lotspenningar eller annat ersättningsbelopp, som enligt denna förordning skolat erläggas, må, även om vid tiden för anmälan hinder skulle möta för slutligt bestämmande av beloppet, fartyget icke med tullpass eller årspass förses, innan befälhavaren visat, att han antingen fullgjort betalningsskyldigheten eller ock därför ställt säkerhet genom kontant deposition till minst det belopp, som i anmälan uppgivits.

63 §. (Lf —; lfk tjr § 104; lfs 63 §.)

*Utmätning  
för avgift.*

Har avgift, som blivit bestämd jämlikt någon av 28—34 §§, icke erlagts, sedan anmaning därom avlåtits till fartygets befälhavare eller hans ombud, må beloppet utan föregående dom eller utslag utmätas eller, därest säkerhet ställts, åtgärd vidtagas för beloppets uttagande av säkerheten.



## 64 §. (Lf § 59; lfk § 75; lfs 64 §.)

Då enligt denna förordning ersättningsfråga skall avgöras av skiljemän, *Skiljemän.*  
skola skiljemännen vara tre samt utses i den ordning, lagen om skiljemän  
den 14 juni 1929 bestämmer.

Vad de flesta skiljemännen säga skall, änskönt någondera parten vill söka  
domaren, gå i verkställighet, där ej domaren eller överexekutor annorlunda  
förordnar.

## 65 §. (Lf —; lfk § 76; lfs 65 §.)

Angående lotsning i Öresund gäller i vissa avseenden vad därom är sär- *Öresunds-*  
skilt stadgat. *lotsningen.*

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1937.

Genom denna förordning upphävas

förordningen den 15 februari 1881 (nr 7 s. 1) angående lotsverket, utom  
såvitt angår förordningens bestämmelser om fyr- och båkavgift;

kungörelsen den 27 november 1896 (nr 88 s. 1) angående lotsavgifter-  
nas beräkande;

de i Kungl. Maj:ts skrivelse till lotsstyrelsen den 5 mars 1920 (nr 122)  
angående ersättning för biträde av lots över öppen sjö meddelade bestäm-  
melser; ävensom

övriga föreskrifter, som äro stridande mot denna förordning.

*Ikraft-  
trädande.*

## Grunderna för ny lotsförordning m. m.

Bestämmelserna rörande lots- och fyrinrättningen hava sedan gammalt varit fördelade på två huvudförfattningar, nämligen en s. k. lotsförordning samt ett tjänstgöringsreglemente, vartill kommit en instruktion för lotsstyrelsen. I lotsförordningen hava intagits stadganden direkt berörande sjöfarten samt eljest bestämmelser av mera grundläggande natur, medan i tjänstgöringsreglementet reglerats de interna tjänstgöringsförhållandena inom lotsverket, d. v. s. befattningshavarnas skyldigheter såväl i förhållande till de sjöfarande som i övrigt.

Nu gällande förordning angående lotsverket (lotsförordningen) utfärdades av Kungl. Maj:t den 15 februari 1881 (nr 7; ändrad 1882: 55, 1885: 9, 1894: 26 och 69, 1896: 88, 1903: 62, 1911: 12, 1912: 403, 1913: 338 och 1933: 567).

Den 24 november 1923 fastställde Kungl. Maj:t senast instruktion för lotsverket (nr 404; ändrad 1925: 246 och 1933: 11), innefattande föreskrifter för såväl lotsstyrelsen som lots- och fyrstaten, varefter lotsstyrelsen med stöd av nämnda instruktion den 24 december 1923 utfärdade tjänstgöringsreglemente för lots- och fyrstaten. Förut hade tjänstgöringsreglementet utfärdats av Kungl. Maj:t. Det för närvarande gällande tjänstgöringsreglementet för lots- och fyrstaten är utfärdat av lotsstyrelsen den 17 maj 1935.

Beträffande de äldre, viktigare författningarna rörande lotsväsendet få lotsverkssakkunniga hänvisa till 1928 års lotsförfattningssakkunnigas den 31 januari 1930 avgivna betänkande med förslag till lotsförordning samt andra författningar och föreskrifter rörande lotsverket (S. O. U. 1930: 7), sid. 51 ff.

Såsom lotsverkssakkunniga framhållit i sitt Betänkande I, sid. 115, kan förhållandet mellan lotsinrättningen och sjöfarten gestaltas i huvudsak enligt tre olika system eller på grundval av *lotsplikt*, d. v. s. skyldighet att anlita lots, vare sig lotsbiträde erfordras för fartygets säkra framförande eller ej, *lotsavgiftsplikt*, varmed förstås skyldighet för fartyg att i samband med resa i viss farled erlägga den för lotsning därstädes bestämda ersättningen, även om lots icke anlitas, eller *lotsfrihet*, som innebär frånvaro av skyldighet att anlita lots eller att för viss resa erlägga lotsavgifter, annat än då fartyget anlitat lots. I Sverige är den utrikes sjötrafiken principiellt ålagd lotsplikt, men från denna huvudregel äro för berörda trafik viktiga undantag medgivna, innebärande lotsavgiftsplikt eller lotsfrihet. För hela den inrikes sjötrafiken råder i Sverige lotsfrihet.



Vid inhämtandet den 2 mars 1928 av Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla de sakkunniga, vilka antogo benämningen 1928 års lotsförfattnings-sakkunniga, anförde chefen för handelsdepartementet till statsrådsprotokollet bland annat följande.

Förordningen angående lotsverket den 15 februari 1881 innehölle föreskrifter angående skyldighet att anlita lots (lotsplikt) samt rörande lotspenningar och vissa andra ersättningar till lots (lotsavgifter). De principer, på vilka nämnda förordning i dessa och andra hänseenden vore byggd, hade tid efter annan undergått rubbningar, och såsom en följd därav hade ett flertal ändringar och tillägg till förordningen efter hand blivit genomförda, vilka återfunnes på olika håll. Med hänsyn därtill och då en del dithörande föreskrifter lämnat möjlighet öppen för olika tolkningar, liksom de också vore i vissa avseenden föråldrade, hade åtskilliga olägenheter och svårigheter vid förordningens tillämpning yppat sig såväl för sjöfartsnäringens män som för lotsverkets personal. I anledning därav hade från skilda håll ända sedan 1912 tid efter annan krav framförts om revision, ur såväl formell som saklig synpunkt, av lotsförordningen.

De i sådant hänseende gjorda framställningarna hade föranlett Kungl. Maj:t att den 22 september 1917 bemyndiga dåvarande chefen för sjöförvarsdepartementet att tillkalla sakkunniga för att inom departementet biträda med verkställande av omarbetning av förordningen angående lotsverket och därmed sammanhängande författningar.

De av nyssnämnda departementschef på grund av detta bemyndigande tillkallade sakkunniga — lotsförfattningskommitterade — hade den 23 mars 1921 avgivit ett den 4 december 1920 dagtecknat betänkande med tillhörande författningsförslag. De sakkunniga hade därvid beträffande skyldigheten att anlita lots intagit en från gällande bestämmelser helt avvikande ståndpunkt, i det att de i stället för lotsplikt föreslagit införande av fullständig lotsfrihet utom för särskilda undantagsfall, som ansetts betingade av försvarsintressen eller av traktater med främmande makter. Den minskning i lotsavgifter, som enligt de sakkunnigas beräkningar skulle förorsakas genom lotspliktens avskaffande, skulle täckas genom en höjning av de i gällande lotstaxor stadgade avgifterna.

Av de över betänkandet hörda myndigheterna och sammanslutningarna hade framställts en mångfald erinringar, delvis av principiell natur, mot de av de sakkunniga utarbetade förslagen.

Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t den 19 augusti 1921 hade dåvarande chefen för handelsdepartementet anført såsom sin uppfattning, att det icke kunde vara lämpligt att under dåvarande förhållanden å sjöfartens område genomföra en systemförändring, så ingripande och så svår att till sina konsekvenser överskåda som övergången från lotsplikt till lotsfrihet. En dylik omläggning skulle nämligen säkerligen medföra en så avsevärd nedgång i lotsningsfrekvensen med ty åtföljande minskning i lotsverkets inkomster, att det — för att icke över hövan betunga statsverket — bleve nödvändigt att avsevärt höja lotstaxorna. Om den fördel, som genom lotspliktens avskaffande skulle tillföras en del av vår sjöfart, verkligen skulle uppväga olägenheterna av en taxeförhöjning för dem, som även i fortsättningen funne sig nödsakade eller föranlättna att anlita lots, vore i hög grad tvivelaktigt och i varje fall icke ådagalagt genom den verkställda utredningen. Under sådana omständigheter och då, på sätt de inkomna utlåtandena gäve vid handen, de sakkunnigas förslag i ifrågavarande del icke uppbures av någon opinion bland de i saken intresserade, sjöfartens egna män, vilka tvärtom uttalat starka tvivel om nyttan av den av de sakkunniga föreslagna omläggningen av lotsplikten, hade departementschefen funnit sig icke kunna förorda, att de sakkunnigas förslag lades till grund för lagstiftning i förevarande ämne. Däremot hade han varit av den uppfattningen, att det ur sjöfartens synpunkt skulle vara önskvärt, om — utan



någon systemförändring — vissa lättnader i gällande bestämmelser om lotsplikt snarast möjligt kunde åvägbringas.

Sedermera hade lotsstyrelsen i skrivelse till chefen för handelsdepartementet den 3 februari 1928 erinrat, att då lotsförfattningsskommittéens förslag till lotsförordning och därmed sammanhängande författningar grundat sig på den helt nya principen om lotsfrihet, kraven på revision av hithörande bestämmelser enligt grunderna för det gamla systemet icke blivit tillgodosedda genom dessa författningsförslag, varför önskemålen i fråga alltjämt kvarstode. Styrelsen hade upprepade gånger haft att handlägga ärenden, vilka med all tydlighet pekat hän på nödvändigheten, att förordningen angående lotsverket erhöles i vissa delar ett förändrat, med tidens krav och rättsmedvetandet mera överensstämmande innehåll, varjämte önskvärdheten av en formell överarbetning såväl av denna författning som av andra därmed sammanhängande gjorde sig starkt gällande.

Vid övervägandet av förevarande spörsmål hade departementschefen övertygats om nödvändigheten av att en bättre sakernas ordning snarast möjligt åvägbragtes beträffande här avsedda förhållanden. Departementschefen delade därför lotsstyrelsens uppfattning, att en utredning i sådant syfte borde igångsättas och slutföras.

Den principiella utgångspunkten för en dylik utredning syntes departementschefen böra vara bibehållandet i huvudsak av lotsplikt. De skäl för denna ståndpunkt, som framförts av chefen för handelsdepartementet år 1921, ägde alltjämt oförminskad giltighet. Utredningen syntes därför, vad lotsplikten anginge, endast böra avse frågan om i vad mån lättnader i densamma kunde beredas. I övrigt syntes revisionen av förordningen angående lotsverket — förutom den nödiga formella överarbetningen — jämväl särskilt böra innefatta viss jämkning i grunderna för lotsavgifternas beräkning för prämtrafiken och förslag till dylika grunder för timmerbogsringarna. Även hemväggersättningen syntes i förevarande sammanhang böra göras till föremål för saklig utredning liksom frågorna om åvägbringande av en tillfyllestgörande kontroll å lotsavgifternas behöriga erläggande och om restitution av felaktigt uppburna lotsavgifter. I samband därmed måste givetvis en omarbetning äga rum av sådana författningar och föreskrifter, som anslöte sig till eller eljest stode i förbindelse med lotsförordningen, liksom åtskilliga detaljfrågor nödvändigtvis komme att beröras av utredningen.

Däremot borde från utredningen undantagas frågan om grunderna för beräklandet och uppbörden av fyr- och båkavgiften, vilken fråga på grundval av det av sjöfartsavgiftssakkunniga avgivna betänkande vore föremål för kommerskollegii prövning.

Sedermera hemställde emellertid lotsförfattningssakkunniga hos chefen för handelsdepartementet, att denne måtte utverka Kungl. Maj:ts bemyndigande, att de sakkunniga finge vid fullföljandet av den dem förelagda uppgiften förutsättningslöst pröva de utvägar, som kunde erbjuda sig för ordnandet av förhållandet mellan sjöfarten och lotsinrättningen. Den 27 juni 1929 lämnade Kungl. Maj:t det begärda bemyndigandet. De sakkunnigas sålunda gjorda framställning om ändring i direktiven för uppdraget hade sin grund däri, att de sakkunniga under sitt utredningsarbete funnit, att frågan om lotsplikt i tillämpningen i större eller mindre grad övergått till att bliva allenast en avgiftsfråga, samt kommit till den uppfattningen, att stora svårigheter förelåge att för vårt land uppställa regler om lotsplikt, vilka icke komme att verka antingen mycket betungande eller ock godtyckligt.

Enligt lotsförfattningssakkunnigas förslag till lotsförordning skulle i frå-



ga om fartygs skyldighet att anlita lots gälla lotsfrihet såsom allmän princip. I det dubbla syftet att i sjöfartssäkerhetens intresse ernå en gynnsam påverkan på lotsningsfrekvensen samt att trots den nedgång i lotsningarnas antal, som övergången till lotsfrihet förväntats medföra, säkerställa tillräckliga inkomster från sjöfarten hava lotsförfattningssakkunniga föreslagit en omläggning av lotsavgiftssystemet sålunda, att från sjöfarten skulle uttagas, dels oberoende av utförd lotsning en allmän sjöfartsavgift till lotsinrättningen, dels i samband med utförd lotsning lotspenningar till avsevärt lägre belopp än för närvarande. Tantalet för beräkningen av de senare skulle, i överensstämmelse med vad sjöfartsavgiftssakkunniga av 1924 föreslagit beträffande sjöfartsavgifter i allmänhet, i regel vara fartygens bruttodräktighet, medan för närvarande ifrågavarande beräkningsgrund utgöres av netto-dräktigheten.

Beträffande grunderna i övrigt för lotsförfattningssakkunnigas förslag till lotsförordning må nämnas, att då den förut angivna fördelningen av bestämmelserna för lotsverket å olika författningar medfört en splittring av stadganden, som hänföra sig till lotsarnas biträde åt de sjöfarande, vissa hithörande delar av tjänstgöringsreglementet överflyttats till lotsförordningen. Härigenom undvikes, att lotsförordningen, som utfärdas av Kungl. Maj:t, har att bygga på förhållanden, vilka regleras av lotsstyrelsen. Jämlikt direktiven för lotsförfattningssakkunniga innehåller förslaget vidare, bland annat, ändrade grunder för lotspenningars beräkning vid bogsering av fartyg (prämtrafiken), bestämmelser rörande utgående av dylika avgifter vid timmerbogsering ävensom föreskrifter om restitution av lotsavgifter, i vilka båda senare hänseenden föreskrifter saknas i den nuvarande lotsförordningen. Frågan om ersättning för lotsarnas resor har tillika blivit föremål för reglering. I fråga om bestämmelsernas gruppering skiljer sig lotsförfattningssakkunnigas förslag från nu gällande lotsförordning huvudsakligen därutinnan, att i nämnda förslag samtliga bestämmelser om lotspenningar och andra ersättningar för biträde av kronolots upptagits i ett och samma kapitel ävensom att alla ansvarsbestämmelser och därmed sammanhängande föreskrifter likaledes sammanförts i ett kapitel. Jämväl i åtskilliga andra hänseenden än nu berörts hava av lotsförfattningssakkunniga föreslagits förändringar av saklig eller formell natur i jämförelse med stadgandena i den nuvarande lotsförordningen.

Lotsförordningen innehåller jämväl föreskrifter om upptagande av fyr- och båkavgift. Lotsförfattningssakkunnigas förslag innefattar däremot inga motsvarande stadganden. Såsom av det föregående inhämtas hade från lotsförfattningssakkunnigas uppdrag undantagits frågan om fyr- och båkavgiften, och densamma har endast såtillvida behandlats i samma sakkunnigas betänkande, att den avgift, som de sakkunniga ansett böra utgå av sjöfarten till lotsinrättningen oberoende av lotsning, funnits närmast böra uttagas som ett tillägg till fyr- och båkavgiften i dess utgestaltung enligt sjöfartsavgiftssakkunnigas av 1924 förslag. Då ifrågavarande avgift debiteras och uppbäres av tullmyndighet och sålunda väsentligen berör annan



myndighets område än lotsmyndigheternas, hava lotsförfattningssakkunniga ansett lämpligt, att bestämmelserna om denna avgift upptagas i en från lotsförordningen skild författning.

Lotsförfattningssakkunniga hava framhållit, att det kunde anföras skäl för att jämväl de grundläggande bestämmelserna om fyrväsendet utbrötes ur lotsförordningen, i vilken desamma nu hava sin plats. Då emellertid rådande ordning hade gammal hävd för sig och icke medförde några olägenheter, hade de sakkunniga låtit därvid förbli.

#### *Lotsverkssakkunniga:*

Sedan utlåtanden över 1928 års lotsförfattningssakkunnigas betänkande avgivits av kommerskollegium den 8 mars 1935 och den 18 januari 1936 samt av lotsstyrelsen den 8 maj 1935 och den 7 februari 1936, har Kungl. Maj:t genom beslut den 21 februari 1936 uppdragit åt lotsverkssakkunniga att på grundval av lotsförfattningssakkunnigas förslag till lotsförordning och de resultat, vartill den lotsverkssakkunniga anbefallda utredningen kunde leda, uppgöra nytt förslag till lotsförordning samt därvid taga i övervägande vad kommerskollegium och lotsstyrelsen anført i sina berörda utlåtanden den 18 januari och den 7 februari 1936. Vid kommerskollegii sistnämnda utlåtande funnos fogade yttranden av Sveriges segelfartygsförening u. p. a., Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges redareförening. Kollegium har sedermera till chefen för handelsdepartementet överlämnat ett av Stockholms rederiförening i ärendet avgivet yttrande. Lotsstyrelsens utlåtande den 7 februari 1936 var åtföljt av yttranden av samtliga lotskapten och lotsförbundet. Utöver lotsstyrelsens och kommerskollegii ovan omförmälda utlåtanden med tillhörande yttranden hava lotsverkssakkunniga vid de överväganden, de sakkunniga ägnat här förevarande spörsmål, tagit del av vissa dessa spörsmål avseende handlingar hos nämnda ämbetsverk ävensom åtskilliga handlingar, vilka på sin tid överlämnats till 1928 års lotsförfattningssakkunniga eller som röra tidigare i lotsförordningen vidtagna ändringar. Jämväl har övervägts vad i statens organisationsnämnds betänkande med förslag rörande lotsverkets personalfråga och därmed sammanhängande förhållanden jämte över detta betänkande avgivna yttranden anförts i fråga om lotsplikten. Utöver vad nu sagts hava till lotsverkssakkunniga direkt eller genom lotsstyrelsen ingivits vissa handlingar i sistnämnda ämne.

Bland de frågor, som äro av natur att i första hand tilldraga sig uppmärksamheten vid utarbetande av ny lotsförordning, framträder särskilt spörsmålet om utformningen av bestämmelserna rörande skyldighet att anlita lots. Såsom ovan nämnts hava lotsförfattningssakkunniga i sådant hänseende föreslagit, att i stället för nu gällande lotsplikt med därifrån medgivna, tämligen vidsträckta undantag skulle införas ett system med lotsfrihet såsom allmän princip. Detta förslag har emellertid med hänsyn till vad numera rörande denna fråga förekommit tills vidare förlorat aktualitet. Härvidlag vilja lotsverkssakkunniga nu endast erinra därom, att chefen för handelsdepartementet vid anmälan inför Kungl. Maj:t den 20 juni 1935 av ärendet



angående tillkallande av de sakkunniga — i överensstämmelse med den uppfattning, varåt givits uttryck i såväl organisationsnämndens betänkande som däröver av lotsstyrelsen och kommerskollegium var för sig den 25 januari 1935 samt vederbörande sjöfartsorganisationer avgivna yttranden — förklarat sig anse, att till grund för en vidare undersökning och prövning av lotsverkets organisation och därmed sammanhängande spörsmål borde läggas i huvudsak det nuvarande lotssystemet. Till stöd för denna mening åberopade departementschefen de för densamma anförda skälen i lotsstyrelsens och kommerskollegii sist berörda yttranden, till vilka lotsverkssakkunniga tillåta sig hänvisa.

I enlighet med vad sålunda anförts bygger lotsverksakkunnigas förslag till lotsförordning, i motsats till lotsförfattningssakkunnigas motsvarande förslag, på ett system med den för närvarande bestående lotsplikten såsom allmän princip, dock att lotsverkssakkunniga föreslå vissa lättnader i lotsplikten utöver de redan nu gällande.

En skiljaktighet av mera väsentlig betydelse mellan lotsförfattningssakkunnigas och lotsverkssakkunnigas förslag till lotsförordning föreligger jämväl i fråga om det tontal, efter vilket lotspenningarna skola beräknas. Å sid. 117 i sitt Betänkande I hava lotsverkssakkunniga — efter erinran därom att chefen för handelsdepartementet vid anmälan inför Kungl. Maj:t den 20 juni 1935 av kommerskollegii ovannämnda utlåtande den 8 mars samma år till behandling upptagit sjöfartsavgiftssakkunnigas och lotsförfattningssakkunnigas förslag om bruttodräktigheten i stället för nettodräktigheten som beräkningsgrund för sjöfartsavgifter — framhållit, att lotsverkssakkunniga med hänsyn till vad departementschefen därvid anfört hade att vid sitt bedömande av lotsavgiftsspörsmålet utgå från nettodräktigheten såsom avgiftsgrund. I överensstämmelse härmed har i lotsverkssakkunnigas förslag till lotsförordning nettodräktigheten såsom beräkningsgrund bibehållits.

I andra avseenden än ovan sagts förete lotsförfattningssakkunnigas och lotsverkssakkunnigas förslag till lotsförordning sinsemellan icke några olikheter av mera principiell natur annat än inom ett eller annat område av begränsad räckvidd. Förefintliga skiljaktigheter mellan de båda ifrågasvarande förslagen framgå närmare av motiveringen i det följande.

Jämväl lotsverkssakkunniga hava sålunda funnit det vara följdriktigt och ändamålsenligt, att ur lotsförordningen uteslutas bestämmelser om fyr- och båkavgift och att sådana i stället meddelas i särskild författning. Lotsverks-sakkunniga vilja härvid erinra om att kommerskollegium med skrivelse till Kungl. Maj:t den 25 februari 1936 överlämnat förslag till förordning om fyr- och båkavgift, avsedd att träda i kraft samtidigt med ny lotsförordning.

I sitt förslag till lotsförordning hava lotsförfattningssakkunniga tillämpat systemet med kantrubriker. Detta system torde numera i allmänhet icke användas i utkommande författningar, även om icke heller från senare år exempel å dess tillämpning saknas. Lotsverkssakkunniga hava emellertid i sitt förslag till lotsförordning bibehållit systemet såsom i förevarande fall förenat med avsevärda praktiska fördelar.

Under förarbetet med förslaget till lotsförordning hava lotsverkssakkunniga, i den mån så ansetts erforderligt, samrått med den av chefen för handelsdepartementet för överläggning med lotsverkssakkunniga utsedde representanten för lotspersonalen. De av nämnda departementschef för överläggning med de sakkunniga utsedda representerarna för sjöfartsnäringsen, till vilka för granskning överlämnats lotsverkssakkunnigas förslag till lotsförordning jämte motiv och med vilka lotsverkssakkunniga därefter överlagt i fråga om förslaget i dess helhet, hava biträtt detsamma med det undantag, att två av dem uttalat särskild mening i frågan om höjning av den nuvarande lotsfrihetsgränsen. Dessa uttalanden äro intagna här nedan i samband med behandlingen av sistnämnda fråga.



## Specialmotivering till förslaget till lotsförordning.

I den mån ej annat framgår av det följande, hava lotsverkssakkunniga anslutit sig såväl till lotsförfattningssakkunnigas förslag till författningstext som ock till det huvudsakliga i deras därför framlagda motivering.

### 1 kap. Om anlitande av kronolots.

#### 1 §. (Lf —; lfk —; lfs 1 §.)

Paragrafen skiljer sig i sak från lotsförfattningssakkunnigas förslag till 1 § endast såtillvida, att i andra stycket utsagts, att lotsledsförteckningen — liksom redan nu är fallet — fastställles av Kungl. Maj:t. I samband med detta tillägg hava vissa jämkningar i styckets redigering företagits.

*Lotsinrättningen.*

#### 2 §. (Lf §§ 1, 2; lfk § 1; lfs 2, 3 §§.)

Såsom förut sagts är i Sverige den utrikes sjötrafiken principiellt ålagd lotsplikt — innebärande skyldighet att anlita lots vare sig detta erfordras för fartygets säkerhet eller ej — från vilken huvudregel emellertid åtskilliga undantag äro medgivna, därvid i stället antingen lotsavgiftsplikt eller lotsfrihet gäller (Lf § 1). Den inrikes sjöfarten i sin helhet åtnjuter däremot, såsom nämnts, lotsfrihet.

*Lotsplikt i allmänhet.*

I enlighet med vad tidigare anförts hava lotsverkssakkunniga att utforma de i förslaget till lotsförordning ingående bestämmelserna om anlitande av lots på sådant sätt, att den nuvarande lotsplikten i princip bibehålles. Vid sådant förhållande bör emellertid närmare prövas, i vad mån likväl lättnader i lotsplikten utöver de nu gällande kunna anses vara av omständigheterna betingade. Sedan länge hava från sjöfartens sida olika önskemål härutinnan framställts. Bland annat har så skett i vissa sjöfartsorganisationers yttranden över lotsförfattningssakkunnigas betänkande, vilka yttranden avgivits, sedan genom de åt lotsverkssakkunniga lämnade direktiven frågan om övergång till fullständig lotsfrihet blivit tillsvidare skjuten åt sidan. En närmare omprövning av och ett ställningstagande till spørgsmålet om ytterligare lättnader i lotsplikten innebär också fullföljandet av en avsikt, som av vederbörande departementschef hystes vid tiden för lotsförfattningssakkunnigas tillsättande. Enligt de ursprungligen för dessa sakkunnigas utredning uppdragna riktlinjerna borde nämligen utredningen, vad lotsplik-

ten anginge, endast avse frågan om i vad mån lättnader i densamma kunde beredas, utan att principen om lotsplikt frånträdde. Lotsförfattningssakkunniga, som emellertid efter sedermera erhållet bemyndigande att förutsättningslöst pröva de utvägar, vilka kunde erbjuda sig för ordnandet av förhållandet mellan sjöfarten och lotsinrättningen, stannade för att föreslå införande av lotsfrihet, hava med hänsyn härtill i sitt betänkande icke framlagt någon mera ingående, i konkreta förslag resulterande utredning i fråga om lättnader i lotsplikten, därest densamma principiellt bibehålles.

Även en formell överarbetning av Lf § 1 torde vara starkt påkallad. Det är nämligen ett känt förhållande och har även vid upprepade tillfällen från sjöfartshåll påtalats, att paragrafen — som sedan 1894, då efter ett antal års lotsfrihet lotsplikt återinfördes, gång efter annan underkastats förändringar på många punkter — lider av påtaglig brist på överskådlighet och företer åtskilliga oegentligheter i formuleringen samt såsom en följd härav i mångt och mycket leder till svårigheter eller osäkerhet vid tillämpningen. Bland annat har anmärkts, att de för lotsplikten grundläggande bestämmelserna i vissa fall kommit att, med stöd av avfattningen av och motiven för stadgade undantag, givas en vidare innebörd, än vartill ordalagen i nämnda bestämmelser i och för sig gäve anledning. I en ny lotsförordning böra alltså föreskrifterna rörande skyldighet att anlita lots erhålla en mera överskådlig uppställning och klarare utformning än nu gällande bestämmelser.

Särskilt ur ovan angivna synpunkter rörande lotspliktsbestämmelsernas innehåll och redigering hava lotsverkssakkunniga, på sätt nedan närmare angives, verkställt en överarbetning av Lf § 1.

Nämnda paragraf upptager i tredje och fjärde styckena av första momentet de lotsplikten konstituerande bestämmelserna beträffande fartyg, som icke är i främmande stats tjänst. Enligt dessa bestämmelser skall, när sådant fartyg ankommer från eller avgår till utländsk ort, kronolots anlitas för fartygets vägledning i alla de i gällande lotsledsförteckning upptagna lotsleder och övriga inomskärs belägna, av lotsen kända farleder, som passeras, i förra fallet från öppen sjö eller riksgränsen till första lossnings- eller lastningsort ävensom till plats, som anlöpes för uppläggning eller för inhämtande av order, oavsett om fartyget varit destinerat till eller inklarerats vid annan svensk ort, och i senare fallet från sista lastningsorten eller, om fartyget är barlastat, från sista avgångsorten till öppen sjö eller riksgränsen. Såsom öppen sjö anses Skagerack, Kattegatt, Öresund, Östersjön med Kalmarsund söder om Grimskär och norr om Skäggenäs, Ålands hav samt Bottniska viken.

När enligt dessa bestämmelser lotsplikt föreligger vid fartygs resa till eller från viss svensk ort, omfattar alltså denna skyldighet samtliga de leder, som av fartyget passeras. En inskränkning i lotsplikten är emellertid härvidlag medgiven såtillvida, som i mom. 2 c) är stadgat, att från skyldighet att anlita kronolots befrias fartyg på resa mellan svensk ort och utländsk plats, belägen vid Östersjön, Öresund, Bältena, Kattegatt eller Skagerack intill linjen Lindesnäs—Hansthalm, dels när det passerar i lotsledsförteckningen



upptagen lotsled eller annan inomskärs belägen farled, vilken tillhör annat lotsdistrikt än det, varinom den svenska orten är belägen, dels vid passerandet av lotsled eller annan farled i Öregrunds skärgård, i händelse den svenska orten är belägen norr om breddgraden för Örskärs fyr.

Denna inskränkning i lotsplikens omfattning härleder sig från ett av lotsstyrelsen år 1895 framställt förslag, att fartyg på resa mellan svensk ort vid Bottniska viken och utländsk ort, belägen vid Östersjön, Öresund, Bältena, Kattegatt eller Skagerack intill linjen Lindesnäs—Hanstholm, borde vid passerandet av lotsled i Stockholms eller Öregrunds skärgård vara frikallade från att erlägga lotsavgifter. I motiveringen härtill yttrade lotsstyrelsen, att det för en del smärre svenska fartyg, vilka ginge i trafik mellan norrländska hamnar och utländska hamnar vid de Sverige närmast omgivande haven, ofta vore av behov påkallat att taga vägen genom nämnda skärgårdar och att det för dylika fartyg skulle vara alltför betungande att nödgas erlägga lotsavgifter för de långa lederna därstädes. Avsikten med begränsningen till linjen Lindesnäs—Hanstholm vore att såvitt möjligt tillgodose den svenska sjöfartsnäringsens intresse. Vid författningsändringens genomförande den 27 november 1896 uteslöts villkoret, att den svenska orten skulle vara belägen vid Bottniska viken, varjämte lotsfrihetens begränsning till angivna skärgårdar bortföll; i stället angavos de fria skärgårdslederna genom hänvisning till »annan lotsfördelning». Rikets kustområden voro vid denna tid indelade i åtta lotsfördelningar.

År 1905 ändrades denna indelning till en indelning i sex lotsdistrikt — vilken senare indelning med en mindre jämkning ännu är gällande — var- efter den 25 maj 1906 i mom. 2 c) ordet »lotsfördelning» utbyttes mot »lotsdistrikt». Detta innebar för trafiken förbi Uppland en betydande ändring i sak, då nämligen vid distriktsindelningen år 1905 hela Öregrunds skärgård överflyttats från Stockholms lotsfördelning till nedre norra lotsdistriktet och således fartyg på resa mellan ort inom sistnämnda distrikt och utländska orter innanför den angivna begränsningslinjen blivit berövade förmånen att fritt passera genom Öregrunds skärgård. Under anförande, att detta förhållande innebure såväl förlust som fara för sjöfartsnärigen samt att de fartyg, som användes i den kortare utländska sjöfarten på tyska och danska Östersjöhamnar, i regel vore mindre, svenska fartyg, som behövde gå i skydd av skärgårdarna och ägde mindre ekonomisk motståndskraft än större fartyg, hemställde åtskilliga rederibolag i november 1906 hos Kungl. Maj:t om sådan ändring i lotsförordningen, att fartyg i utrikes fart skulle vara skyldigt erlägga lotspenningar endast från öppen sjö och till första lossnings- eller lastningsorten samt från sista avgångsorten och till första öppen sjö, men ej genom lotsleder, som dessförinnan eller därefter passerades. Lotsstyrelsen, vilkens utlåtande över framställningen infordrades, hörde bland andra lotskaptenen i Kalmar, som framlade alternativa utkast till begränsning av lotsplikten i skärgårdslederna: antingen kunde rikets kuster indelas i zoner och gällande bestämmelser om lotsplikt tillämpas blott i en zon, eller ock kunde lotsplikten begränsas till att omfatta färden från sista



öppet vatten till första lossnings- eller lastningsorten samt från sådan ort till första öppet vatten. För egen del anförde lotsstyrelsen, att det lokala behovet av lättnad icke syntes kunna avhjälpas genom ett sådant generellt stadgande som det föreslagna, vilket skulle verka ruinerande för vissa lotsplatser, exempelvis i Kalmarsund, varest för övrigt det allmänna nedlagt så betydande kostnader för sjöfarten, att denna borde fortfarande genom lotspliktens bibehållande i någon mån återgälda lotsverkets årliga dryga utgifter för säkerhetsanstaltens vidmakthållande. Sedan lotsstyrelsen erinrat om det ursprungliga förslaget till ifrågavarande författningsrum och syftet därmed, föreslog lotsstyrelsen tillägg om lotsfrihet i förevarande fall jämväl vid passerandet av lotsled eller annan farled i Öregrunds skärgård, i händelse den svenska orten vore belägen norr om breddgraden för Örskärs fyr. Tillägget blev fastställt den 10 februari 1911, från vilken dag mom. 2 c) har sin nuvarande lydelse.

Såsom av ovanstående framgår har redan för ett trettioåtal år sedan från sjöfartens sida framställning gjorts i syfte att ernå en inskränkning av lotsplikten, där den omfattar av fartygen passerade inomskärsleder utefter kusterna, till att inbegripa dylika leder i mindre omfattning än som nu är fallet. Sådana framställningar hava sedermera vid upprepade tillfällen gjorts, senast av Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, Sveriges segelfartygsförening och Stockholms rederiförening i dessa föreningsars under nästföregående och innevarande år avgivna yttranden över lotsförfattningssakkunnigas betänkande. Det har härvid anförts, att den omständigheten, att lotsplikt i ej obetydlig omfattning åvilade fartygen jämväl vid deras framförande längs kusterna genom där belägna farleder, direkt motverkade det syfte, som lotsplikten åtminstone ursprungligen avsett att främja, nämligen sjöfartssäkerheten, i det att särskilt de mindre fartygen av ekonomiska skäl dreves att även under ogynnsamma väderleksförhållanden taga vägen utomskärs i stället för i skydd av skärgårdarna. Vidare har framhållits, att de i Lf § 1 mom. 2 c) meddelade bestämmelserna medförde synnerligen ojämna verkningar, enär enligt bestämmelserna lotsfriheten vore beroende av lotsdistriktens utsträckning. Såsom exempel härå har anförts, att ett fartyg, som framföres genom bohuslänska skärgården, är lotspliktigt därstädes, om det går mellan Norge och Göteborg eller hamn i Halland, däremot icke om det går mellan Norge och skånsk hamn. Vidare är ett fartyg på resa mellan ort vid Sveriges ostkust och Tyskland lotspliktigt i Östergötlands och Smålands skärgårdsleder, om det kommer från eller går till Norrköping eller annan plats inom östra lotsdistriktet, däremot icke om det kommer från eller går till Stockholm eller Södertälje eller annan ort norr om östra lotsdistriktets gräns. Slutligen har från sjöfartshåll gjorts gällande, att några bärande skäl näppeligen föreligga för att i förevarande hänseende låta fartyg på resor mellan svensk ort och utländsk plats, belägen bortom linjen Lindesnäs—Hansthalm, undergå en strängare behandling än fartyg i trafik innanför nämnda linje.

Givetvis äger sjöfarten intresse av att utan densamma åvilande lotsplikt



och därmed följande skyldighet att erlægga lotsavgifter kunna begagna inomskärslederna vid resor längs kusterna. I synnerhet är detta fallet beträffande mindre fartyg, som särskilt hava behov av att i nämnda leder söka skydd under ogynnsamma väderleksförhållanden. Det synes lotsverkssakkunniga, som om berörda sjöfartsintresse icke kan anses vara tillbörligen tillgodosett genom de i Lf § 1 mom. 2 c) meddelade bestämmelserna. Såsom framgår av nyss anförda exempel medföra ifrågavarande bestämmelser, att fartyg, om befälhavaren önskar framföra detsamma inomskärs, därvid mången gång till följd av lotsdistriktens långa kuststräckor drabbas av lotsplikt i större omfattning än som kan anses skäligt. Det måste emellertid vidare anses vara synnerligen önskvärt att undvika, att den lotsplikt, varom här är fråga, träffar fartygen på ett så ojämnt sätt, som nu är fallet. Valet av distriktsindelningen såsom en faktor av betydelse för ifrågavarande spörsmål förefaller lotsverkssakkunniga vara tämligen godtyckligt. Enligt lotsverkssakkunnigas mening bör frågan om fartygs skyldighet att anlita lots vid resor längs kusterna regleras utan hänsynstagande till nämnda indelning. Detta torde vara nödvändigt såväl för åstadkommande av en mera allmän, lämpligt avvägd ytterligare inskränkning i förevarande lotsplikt som ock för eliminerande av de påtalade ojämnheterna. Vidare hava lotsverkssakkunniga, i enlighet med vad från sjöfartshåll anförts, funnit övertägnande skäl tala för att vid lösandet av frågan om lotsplikt för fartygen vid färder utmed kusterna ingen skillnad göres mellan fartyg i trafik hitom och bortom linjen Lindesnäs—Hanstholm. Den av lotsstyrelsen på sin tid för en sådan åtskillnad lämnade motiveringen torde åtminstone numera knappast vara bärkraftig. Någon större praktisk betydelse lär dock denna utvidgning av området för lotsfrihet icke komma att medföra, enär de fartyg, varom det rör sig, äro av den storlek, att desamma även vid lotsfrihet endast mera sällan torde utnyttja inomskärslederna utan att taga lots.

Beträffande härefter de närmare grunderna för utformningen av nya bestämmelser i fråga om skyldighet att anlita kronolots i de långsgående kustlederna synes till en början lotsverkssakkunniga det tidigare omförmälda förslaget om indelning av rikets kuster i zoner, med lotsplikt i varje särskilt fall inom endast en sådan zon, icke lämpligen böra genomföras. En ändamålsenlig ordning lär på denna väg svårigen kunna nås. Den mening, som sjöfartens målsmän i allmänhet torde omfatta i här förevarande avseende, har i Stockholms rederiförenings yttrande över lotsförfattningssakkunnigas betänkande funnit det uttrycket, att lotsplikten principiellt bör gälla endast *närmaste* vägen mellan öppen sjö och vederbörande hamn. Det synes lotsverkssakkunniga, att i denna riktning närmare utformade, på visst sätt fullständiga bestämmelser erbjuda en lösning av spörsmålet, väl överensstämmande med såväl sjöfartens som statsverkets och lotspersonalens behöriga intressen.

Grundregeln bör sålunda enligt de sakkunnigas mening vara den, att lotsplikten under alla omständigheter är inskränkt beträffande till riket ankommande fartyg till vägen mellan sista öppen sjö, som av fartyget passeras, och



första lossnings- eller lastningsort samt i fråga om från riket avgående fartyg till vägen mellan sista lastnings- eller lossningsort och första öppna sjö, som passeras. Där öppna sjö gränsar omedelbart intill första eller sista lossnings- eller lastningsort, bör lotsplikten givetvis omfatta över sådan öppna sjö utlagd, till orten ledande respektive från densamma utgående lotsled; härtill blir i dessa fall lotsplikten begränsad. En regel om skyldighet att alltid anlita lots från sista passerade öppna sjö till första lossnings- eller lastningsort och från sista lastnings- eller lossningsort till första passerade öppna sjö torde emellertid ej lämpligen böra uppställas. För fartyg, som efter ankomsten till första svenska skärgård hade att passera lång sträcka utefter kusten till sin första lossnings- eller lastningsort och därunder önskade undvika att före anlöpandet av denna ort åter gå ut i öppna sjö, skulle en regel av angivet innehåll kunna medföra en mer än skäligt betungande lotsplikt med hänsyn till att fartyget skulle hava skyldighet anlita lots hela vägen i de ifrågavarande lederna. Motsvarande skulle komma att bli förhållandet beträffande fartyg, som efter avgången från sista lastnings- eller lossningsort hade tillfälle att begagna inomskärsleder någon längre sträcka och ej önskade gå ut i öppna sjö, förrän ytterligare skärgårdsleder ej stode till buds för resans fortsättande. I fall som dessa skulle en bestämmelse av antydd innebörd ej innebära någon lättnad för fartygen i förhållande till verkan av nuvarande lotspliktsbestämmelser. Många fartyg skulle helt säkert fortfarande med hänsyn till lotsplikten i hittillsvarande utsträckning undvika att begagna de utmed kusterna löpande lederna. Andra fartyg komme sannolikt att efter respektive före passerandet av dylika leder lägga kursen över närmast första eller sista lossnings- eller lastningsort belägen öppna sjö för att sålunda begränsa skyldigheten att anlita lots till så kort väg som möjligt. Den påtalade, med den nuvarande lotsplikten förenade olägenheten, särskilt vad angår mindre fartyg, nämligen att de jämväl under ogynnsamma väderleksförhållanden såge sig av ekonomiska skäl föranledda att underlåta söka skydd inomskärs och i stället taga risken av färd över öppna sjö, komme således att i ej oväsentlig grad kvarstå.

För beredande av möjlighet för sjöfarten att i ej alltför ringa utsträckning kunna utan att drabbas av lotsplikt begagna inomskärslederna torde sålunda tarvas, att grundsatsen om lotspliktens inskränkning till vägen mellan sista öppna sjö och första lossnings- eller lastningsort samt sista lastnings- eller lossningsort och första öppna sjö vid sin utformning i författningen kompletteras på något sätt i syfte att under vissa förhållanden konstituera en vidsträcktare lotsfrihet. Vid övervägande av spörsmålet, huru detta skall kunna ske mest ändamålsenligt, hava lotsverkssakkunniga ansett den närmast till hands liggande utvägen vara, att lotsplikten principiellt begränsas till visst antal lotsleder. Härvid hava lotsverkssakkunniga funnit, att en till sin omfattning lämpligt avvägd lotsplikt skulle skapas, därest skyldigheten att anlita lots icke i något fall utsträcktes utöver två lotsleder.

I anseende till vad sålunda i olika hänseenden framhållits vilja lotsverkssakkunniga föreslå, att lotsplikt ej skall föreligga beträffande leder, som



under resa till första lossnings- eller lastningsort passeras före sista öppen sjö, därvid skall gälla den ytterligare inskränkning i lotsplikten, att kronolots ej behöver anlitas i vidare mån än från det andra ställe från lossnings- eller lastningsorten räknat, där enligt gällande lotsledsförteckning kronolots har att möta för lotsning i fartygets färdriktning. Ej heller bör lotsplikt föreligga i fråga om leder, som under resa från sista lastnings- eller lossningsort passeras efter första öppen sjö, börande härvid den ytterligare inskränkning i lotsplikten gälla, att kronolots ej behöver anlitas i vidare mån än till det ställe, från vilket, i enlighet med vad nyss sagts, vid resa i motsatt riktning kronolots skolat anlitas.

Genom dessa bestämmelser skulle alla fartyg vid resor i skärgårdslederna bliva befriade från lotsplikt i enligt lotsverkssakkunnigas mening skälig omfattning. Huruvida den utländska orten vore belägen hitom eller bortom linjen Lindesnäs—Hanstholm eller om den svenska orten tillhörde det ena eller andra lotsdistriktet skulle alltså icke längre komma att utöva något inflytande å frågan om lotsplikt eller lotsfrihet. Exempelvis skulle ett från utlandet söderifrån till Norrköping kommande fartyg bliva, i motsats till vad nu är fallet, lotsfritt i alla skärgårdsleder söder om Häradskärs lotsplats, och om fartyget mellan Häradskär och Arkö lotsplats ginge ut i sjön, skulle lotsplikten icke inträda förrän vid sistnämnda lotsplats. På motsvarande sätt skulle ett från Norrköping söderut till utrikes ort destinerat fartyg bliva lotspliktigt endast till Arkö, om fartyget där ginge ut i sjön, och eljest till Häradskär, men ej i någotdera fallet i inomskärslederna söder därom. För hela utrikestrafiken på Stockholm söderut skulle lotsplikt komma att föreligga endast mellan Stockholm och Landsort eller mellan Stockholm och sjön vid Sandhamn, medan samtliga ifrågavarande fartyg skulle bliva lotsfria inom Östergötlands och Smålands skärgårdsleder; motsvarande lotsfrihet åtnjutes nu endast av sådana fartyg, som gå till eller komma från utrikes ort hitom linjen Lindesnäs—Hanstholm. Den utrikes målartrafiken över Stockholm skulle få sin lotsplikt inskränkt till lederna mellan å ena sidan vederbörande hamn och å andra sidan Furusunds lotsplats, sjön vid Sandhamn eller Dalarö lotsplats. Att lotsplikt härvid icke skulle komma att föreligga i lederna mellan Furusund och Arholma, Furusund och Söderarm samt Dalarö och Landsort torde icke vara ägnat att ingiva några betänkligheter. Förhållandet lär komma att sakna praktisk betydelse, då den lotspliktiga målartrafiken till ojämförligt största delen går över Södertälje. Vad västkusten beträffar skulle t. ex. fartyg på resa mellan Göteborg och Norge eller någon halländsk hamn och Norge kunna, sedan vederbörliga ut- eller inlotsningar verkstälts, utan skyldighet att anlita lots begagna de bohuslänska inomskärslederna för sina färder norr- eller söderut. För sådan lotsfrihet beträffande trafiken på Norge erfordras nu, att den svenska orten är belägen inom annat lotsdistrikt än det västra (ävensom att den norska orten ligger öster om Lindesnäs).

Genom lotsverkssakkunnigas försorg har verkstälts utredning i syfte att utröna, om och i vad mån inkomsten av lotsavgifter kan förväntas komma



att påverkas av här ovan till antagande förordade bestämmelser. Enligt utredningen har under år 1934 inom östra lotsdistriktet 2,380 lotspliktiga fartyg över 100 ton (lotsverkssakkunniga komma att nedan föreslå höjning av den nuvarande lotsfrihetsgränsen vid 40 ton till 100 ton) passerat mer än en lotsled. Endast ett av dessa fartyg har passerat mer än två lotsleder vid ingående till hamn, och intet fartyg har passerat mer än två lotsleder vid utgående från hamn. Vidare framgår av utredningen, att under år 1934 460 lotspliktiga fartyg över 100 ton inom västra lotsdistriktet passerat mer än en lotsled, av vilka fartyg endast ett — vid tvenne olika tillfällen — passerat mer än två lotsleder mellan avgångs- och destinationsorten. Att döma av erhållna uppgifter från statens meteorologisk-hydrografiska anstalt synas de fartyg, vilka sålunda passerat mer än två lotsleder, hava sökt skydd inomskärs till följd av ogynnsamma vind- och väderleksförhållanden.

Undersökningen har ansetts kunna inskränkas till östra och västra lotsdistrikten, inom vilka i stor utsträckning förekomma längs kusterna löpande leder, av vilka fartygen vid förefallande behov kunna begagna sig. Resultatet av undersökningen visar, att en sådan möjlighet nu endast undantagsvis utnyttjas i mer än två lotsleder av de nämnda lotsdistrikt trafikerande lotspliktiga fartygen över 100 ton. Icke heller i övriga lotsdistrikt torde i regel inomskärslederna begagnas i större utsträckning av fartyg av här ifrågavarande kategori. Den begränsning av lotsplikten, varom här är fråga, och som har till uppgift att förskaffa fartygen tillfälle att draga nytta av inomskärslederna utan att därvid i så stor utsträckning som enligt gällande bestämmelser är fallet träffas av lotsplikt, torde alltså i allmänhet icke komma att medföra någon nämnvärd minskning i inflytande lotsavgifter.

Beträffande den genomgående trafiken i Kalmarsund kan i viss mån undantag härutinnan förväntas. Enligt Lf § 1 mom. 1 fjärde stycket anses såsom öppen sjö Kalmarsund söder om Grimskär och norr om Skäggenäs. Kalmarsund mellan Skäggenäs och Grimskär är alltså för närvarande icke att betrakta som öppen sjö i lotsningshänseende, varför lotsplikt nu föreligger därstädes. Vid Skäggenäs lotsplats lämnas lotsbiträde åt den norrifrån kommande, genomgående trafiken i förevarande farvatten mellan nämnda två platser, medan lotsningen av den motsvarande trafiken söderifrån omhänderhaves av Kalmarlotsarna, vilka för sådant ändamål mottaga fartygen utanför Grimskär. Hittills torde i allmänhet omkring hälften av lotsningarna vid Skäggenäs lotsplats hava utgjorts av lotsningar från sjön vid Skäggenäs till sjön vid Grimskär. Av lotsningarna vid Kalmar lotsplats hänföra sig en ej oväsentlig del till lotsleden från sjön vid Grimskär till sjön vid Skäggenäs. Därest, såsom lotsverkssakkunniga föreslagit, lotsfrihet generellt medgives i alla leder före sista öppen sjö respektive efter första öppen sjö, kommer den nuvarande lotsplikten för sjöfarten genom Kalmarsund att upphöra. Av det nyss sagda framgår, att inkomsten av lotsavgifter vid Skäggenäs och Kalmar lotsplatser härigenom sannolikt kommer att påverkas i förhållandevis stor utsträckning, särskilt vid den förra platsen. Lotsverkssakkunniga vilja emel-



lertid härvid erinra därom, att sakkunniga i sitt Betänkande I på närmare anförda skäl förordat, att sedan slutlig ställning tagits till lotsverkssakkunnigas förslag om indragning av Timmernabbens och Borgholms lotsplatser samt om ändring i nu ifrågavarande hänseende av lotsförordningen ävensom erfarenhet vunnits om dessa förslags verkningar å tjänstgöringen vid Kalmar och Skäggenäs lotsplatser, frågan om sistnämnda lotsplatsers sammanslagning göres till föremål för närmare undersökning. En dylik sammanslagning komme att möjliggöra en viss indragning av personal, varigenom statsverkets kostnader i motsvarande mån skulle minskas samtidigt som nedgång i personalens lotslotter skulle motverkas.

Såsom förut antytts lär i ekonomiskt hänseende endast en ringa verkan vara att förvänta därav, att vid ovan föreslagen begränsning av lotsplikten den utrikes målartrafiken över Stockholm blir lotsfri i lederna mellan Furusund och Arholma, Furusund och Söderarm samt Dalarö och Landsort. Verkställd undersökning har givit vid handen, att år 1934 lotspenningar erlades med blott omkring 700 kronor för lotsning i dessa leder av fartyg till eller från hamn vid Mälaren.

Lotsverkssakkunniga övergå nu till närmare behandling av de olika delarna av 2 § i de sakkunnigas förslag till ny lotsförordning.

1 m o m. I första stycket har intagits en allmän regel därom, att när fartyg, som icke är i främmande stats tjänst, ankommer från eller avgår till utländsk ort, fartygsbefälhavaren är skyldig att, i enlighet med vad i paragrafen sägs, anlita kronolots för fartygets vägledning i de uti gällande lotsledsförteckning upptagna lotsleder och övriga inomskärs belägna, av lotsen kända farleder, som passeras (lotsplikt).

Den i den nuvarande lotsförordningen föreskrivna lotsplikten gäller, oavsett om biträde av lots kan anses erforderligt för fartygets säkerhet eller icke. Detsamma åsyfta lotsverkssakkunniga givetvis skola vara fallet beträffande lotsplikt enligt den nya förordningen. Icke heller avse lotsverkssakkunniga någon ändring i det förhållandet, att fartyg icke drabbas av lotsplikt, när detsamma utan att anlöpa svensk hamn passerar svenska leder på resa mellan utrikes orter. Den omständigheten, att lotsplikt enligt lotsförordningen ej föreligger, fritager givetvis icke en befälhavare från den honom åvilande skyldigheten att anlita lots, då sådant påkallas av omsorgen om fartygets säkerhet (jfr 4 §).

Frånsett en jämkning av formell art är andra stycket likalydande med 2 § 1 mom. andra stycket i lotsförfattnings-sakkunnigas förslag. Ifrågavarande bestämmelser utgöra en utbyggnad av Lf § 2.

2 m o m. I detta moment angivas sådana leder, vid vilkas passerande fartyg är undantaget från lotsplikt enligt 1 mom. Under a) och c) återfinnas de bestämmelser rörande anlåtande av lots vid resa till första lossnings- eller lastningsort, respektive från sista lastnings- eller lossningsort, för vilka förut redogjorts. Den under b) angivna regeln, att lotsplikt ej föreligger i leder, som av fartyget passeras under resa mellan första lossnings- eller lastnings-



ort och sista lastnings- eller lossningsort, är i överensstämmelse med vad för närvarande gäller.

I sista stycket är föreskrivet, att vad i momentet sagts om första och sista lossnings- eller lastningsort skall vinna motsvarande tillämpning, när passagerare landsättes eller ombordtages utan att här i riket lossning eller lastning sker, beträffande första och sista ort, där sådant landsättande eller ombordtagande äger rum. Vad här föreslagits tillämpas jämväl nu, ehuru befintliga bestämmelser i ämnet äro ofullständiga.

3 m o m. Förevarande moment anger de fall, när fullständig befrielse från lotsplikt enligt 1 mom. första stycket föreligger. Motsvarande bestämmelser, i den mån sådana för närvarande finnas, äro meddelade i Lf § 1 mom. 2 och 6.

Stadgandet under a) utgör ett förtydligande av nuvarande föreskrift i ämnet.

De under b) 1)—10) upptagna fallen av lotsfrihet hänföra sig alla, i överensstämmelse med i den nuvarande lotsförordningen tillämpad princip, till svenska samt sådana utländska fartyg, vilka traktatsenligt skola i avseende å skyldighet att anlita kronolots vara med svenska fartyg likställda.

1) Enligt Lf § 1 mom. 2 a) är fartyg, vars avgiftspliktiga dräktighet icke överstiger 40 ton, befriat från skyldighet att anlita kronolots, så framt det icke bogserar lotspliktigt fartyg.

Statens organisationsnämnd föreslog i sitt betänkande rörande lotsverkets personalfråga och därmed sammanhängande förhållanden, att Lf § 1 skulle ändras på det sätt, att från skyldighet att anlita kronolots befriades fartyg, vars avgiftspliktiga dräktighet icke överstege 100 ton, så framt det icke bogserade lotspliktigt fartyg, och att därvid andra utländska fartyg än sådana, vilka traktatsenligt vore i avseende på skyldighet att anlita kronolots med svenska fartyg likställda, visserligen skulle omfattas av sålunda medgiven lotsfrihet men skulle äga skyldighet att, om lots icke anlitades, likväl erlägga vederbörliga lotsavgifter.

Till stöd för detta förslag anförde nämnden huvudsakligen följande.

Vad anginge frågan om tillgodoseende av framställda önskemål om lättnader i den bestående lotsplikten, utan att principen om lotsplikt frånginges, syntes det förhålla sig så, att behovet av inskränkningar i den nuvarande lotsplikten gjorts gällande framför allt beträffande de mindre fartygen. Vid upprepade tillfällen hade framställningar gjorts om lotsfrihetsgränsens höjande, därvid i allmänhet ifrågasatts höjning till 100 ton.

Såvitt organisationsnämnden kunnat finna, syntes ur sjöfartssäkerhetssynpunkt inga berättigade farhågor vara att hysa däremot, att fartyg upp till 100 ton befriades från stadgad skyldighet att anlita lots, och att det således överlämnades åt befälhavarna å dessa fartyg att efter rådande omständigheter avgöra, när biträde av lots kunde vara behövt. Härvidlag syntes vara att taga i betraktande det förhållandet, att under senare åren fartyg av ifrågavarande storleksordning allt mer och mer blivit föremål för motorisering. Genom en dylik åtgärd erhöles fartygen möjlighet att, i motsats till vad som gällde beträffande segelfartygen, i allmänhet hålla raka kurser i lederna och således undvika vid sidan av dessa varande, mer eller mindre grunduppfyllda farvatten, till följd varav behov av lots, vilket kanske el-



jest skulle föreligga, mången gång försvunne. Vidtagna förbättringar beträffande utprickning och farledsbelysning verkade också i samma riktning. Lotsplikten och den därmed följande skyldigheten att erlägga lotsavgifter syntes särskilt för mindre fartygs vidkommande i stor utsträckning uppfattas som en form av beskattning, vilken icke vore av förhållandena motiverad.

I detta sammanhang erinrades om att det sedan lång tid tillbaka i jämförelsevis avsevärd omfattning förekomme, att lotspliktiga fartyg, vanligen mindre sådana, framfördes utan biträde av lots, ehuru väl lotsavgifter uttoges — i allmänhet både lotspenningar och hemvägsersättning men vid några få lotsplatser enbart lotspenningar. Den omständigheten, att för sådana fartyg lots icke anlåtats, syntes stundom vara beroende på, att i anledning av hårt väder eller annan orsak det varit förenat med stor olägenhet eller fara för fartyget att invänta lots (Lf § 3), men hade i de ojämförligt flesta fallen sin grund däri, att vederbörande befälhavare ansett sig äga nödig kännedom om farvattnen, utan att olägenhet eller fara som nyss sagts förelegat eller åberopats.

Beträffande år 1933 hade antalet lotspliktiga fartyg, för vilka såväl lotspenningar som hemvägsersättning erlagts, utan att lots anlåtats, uppgått till 3 738. Av verkställd utredning framginge, att av dessa fartyg omkring 2 500<sup>1</sup> hade en dräktighet icke överstigande 100 ton. Vidare hade under år 1933 erlagts enbart lotspenningar för 2 337 fartyg, utan att lots anlåtats, och härav vore cirka 200 fartyg underkastade lotsplikt. Av sistberörda fartyg vore nästan alla av en dräktighet av högst 100 ton. Sådana fartyg, för vilka år 1933 lots anlåtats, utgjorde 37 970, varav något mer än 4 000 hade en dräktighet som nyss sagts. De fartyg av ifrågavarande storleksordning, för vilka år 1933 trots lotsplikt lots icke anlåtats men dock lotsavgifter erlagts, utgjorde alltså omkring 40 % av samtliga fartyg å högst 100 ton, vilka nämnda år hade kontakt med lotsverket.

Vad som anförts angående lotspliktiga fartyg, för vilka erlagts lotsavgifter utan att lots anlåtats, syntes enligt nämndens mening tala för, att särskilt i fråga om mindre fartyg en uppmjukning av bestämmelserna om skyldighet att anlita lots borde komma till stånd. I den mån så med hänsyn till omständigheterna lämpligen låte sig göra, syntes nämligen det oegentliga förhållandet, att stadgad lotsplikt i tillämpningen överginge till blott lotsavgiftsplikt, böra bringas att upphöra. Härtill skulle lotsfrihetsgränsens höjande till 100 ton väsentligen medverka.

Ur sjöfartssäkerhetssynpunkt sett funnes givetvis ingen anledning att, när det gällde befrielse från lotsplikt för fartyg ej över 100 ton, göra åtskillnad mellan å ena sidan svenska och därmed i lotspliktshänseende likställda utländska fartyg och å andra sidan övriga utländska fartyg. Enligt organisationsnämndens mening borde också, därest svenska och därmed i lotspliktshänseende likställda utländska fartyg å högst 100 ton gjordes lotsfria, en sådan lotsfrihetsgräns införas jämväl för med svenska fartyg i lotspliktshänseende icke likställda utländska fartyg av ifrågavarande storlek.

Om för såväl svenska som samtliga utländska fartyg en lotsfrihetsgräns sattes vid 100 ton, borde emellertid enligt nämndens mening därav icke följa, att sådana utländska fartyg av ifrågavarande storlek, beträffande vilka avtal om likställighet i lotspliktshänseende med svenska fartyg icke förelåge, befriades, därest lots icke anlätades, från erläggande av de lotsavgifter, som vid anlåtande av lots för vägledning i vederbörande led eller leder skulle utgå. Av handelspolitiska skäl syntes en dylik befrielse icke böra äga rum. Där avtal om likställighet i förevarande avseende icke kommit till stånd med land, vars fartyg i nämnvärd omfattning trafikerade våra farvatten, syntes nämligen anledningen därtill hava varit den, att såsom skäligen ansedda förmåner i lotsningshänseende icke kunnat uppnås för svenska far-

<sup>1</sup> Härav voro mer än 500 hemmahörande i Finland, vilket lands fartyg icke äro i lotsplikts-hänseende likställda med svenska fartyg. (Lotsverkssakkunnigas anmärkning).



tyg i det främmande landets farvatten. Avgiftsbefrielse, varom här vore fråga, för sådant lands fartyg skulle därför för den svenska sjöfart, som förekomme i samma lands farvatten, framstå såsom i ekonomiskt hänseende oberättigad.

Organisationsnämnden har beräknat, att ett genomförande av ifrågavarande förslag skulle komma att medföra en minskning i lotspenningar med omkring 80,000 kronor och i hemvägsersättningar med 30,000 à 40,000 kronor, allt i genomsnitt för år räknat.

I åtskilliga yttranden över organisationsnämndens betänkande har frågan om lotsfrihetsgränsens höjning gjorts till föremål för behandling.

Av rikets sex lotskaptener hava fyra förklarat sig icke hava något att erinra mot förslaget, en varken till- eller avstyrkt detsamma och en föreslagit, att någon höjning av lotsfrihetsgränsen för närvarande icke måtte vidtagas utan frågan därom upptagas i samband med frågan om en omreglering av allmänna sjöfartsavgifter.

Lotsförbundet, som förut vid två tillfällen uttalat sig för lättnader i gällande lotspliktsbestämmelser och i sådant hänseende år 1931 föreslagit en höjning av lotsfrihetsgränsen till 100 ton, har hemställt, att undersökning och utredning måtte verkställas beträffande lämpligheten av fastställandet av 70 ton som undre gräns för lotsplikten. Denna gräns skulle nämligen vara förmanligare för svenska fartyg i deras konkurrens med utländska än en lotsfrihetsgräns vid 100 ton.

Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska sjöfolksförbundet hava i gemensamt yttrande erinrat om de delade meningarna bland sjöfartens män angående lämpligheten av sloandet av lotsplikten samt vidare framhållit, att inom sammanslutningarna den meningen emellertid vore förhärskande, att ur säkerhetssynpunkt ett övergivande av den nuvarande lotsplikten i enlighet med lotsförfattningssakkunnigas förslag åtminstone icke kunde anses medföra några större risker. Därefter anföra sammanslutningarna:

Om sammanslutningarna detta till trots icke förordade ett dylikt steg, så sammanhänge detta bland annat därmed, att bestämmelserna i fråga om kaskoförsäkring hos de svenska assurancesföretag, i vilka till alldeles öfvervägande del det svenska ång- och motorfartygstonnaget vore försäkrat, i allt fall i praktiken skulle göra lotsfriheten illusorisk så vitt anginge det svenska tonnaget i stort, medan däremot det utländska tonnaget skulle i konkurrensen kunna komma att utnyttja lotsfriheten till sin fördel. Härigenom skulle sistnämnda tonnage kunna komma att oskäligt gynnas i avgiftshänseende och följaktligen den nuvarande proportionen mellan lotsavgifternas fördelning på svenskt och utländskt tonnage komma att förryckas till det svenska tonnagets nackdel. Att en dylik utveckling icke vore önskvärd, sade sig själv. Då sammanslutningarna sålunda ansågo sig böra förordade bibehållandet tillsviðare av den nuvarande lotsplikten, undantoge de därifrån icke — såsom organisationsnämnden — fartyg om upp till 100 ton utan ansågo den nuvarande gränsen (40 ton) för lotsfrihet böra alltjämt bibehållas.

Representanten inom styrelsen för Sveriges allmänna sjöfartsförening för gruppen »den mindre segelflottan» anmälde emellertid i denna fråga avvikande mening, i anslutning vartill Sveriges segelfartygsförening i särskilt yttrande hemställde om bifall till organisationsnämndens förslag.



Sjöassuradörernas tarifförening har anfört, att omfattningen av lotsplikten vore av stor betydelse ur sjöförsäkringssynpunkt samt att de till föreningen anslutna sjöförsäkringsbolagens erfarenhet gäve vid handen, att just smärre fartyg mellan 40 och 100 ton vore mindre goda försäkringsobjekt, varför, om lotsfriheten avsåges att utsträckas endast för att möjliggöra in- dragningar av lotsbefattningar, föreningen måste yrka på att så ej komme att ske.

Lotsstyrelsen har anfört följande.

Det hade gjorts gällande, att en höjning av lotsfrihetsgränsen till 100 ton skulle komma övertvägande utländska fartyg till godo. Den för 1928 års lotsförfattnings- sakkunnigas räkning verkställda statistiska bearbetningen av 1927 års lotsdagböcker gäve en viss ledning till bedömandet såväl härav som av den utav lotsförbundet framförda tanken på lotsfrihetsgränsens bestämmande till 70 ton. Efterföljande sammanställning hade därför uppgjorts på grundval av nämnda statistiska material.

*Lotspenningar för lotspliktiga fartyg över 40 ton men under 100 ton år 1927.*

|                                                   | Ton   | Svenska |                              | Utländska |                              | Summa |                              |
|---------------------------------------------------|-------|---------|------------------------------|-----------|------------------------------|-------|------------------------------|
|                                                   |       | Antal   | Lots-<br>penningar<br>Kronor | Antal     | Lots-<br>penningar<br>Kronor | Antal | Lots-<br>penningar<br>Kronor |
| Hela riket .....                                  | 40—99 | 3 560   | 40 812                       | 4 255     | 46 121                       | 7 815 | 86 933                       |
|                                                   |       | 45·6 %  | 47·0 %                       | 54·4 %    | 53·0 %                       |       |                              |
|                                                   | 40—69 | 2 191   | 25 100                       | 2 682     | 28 327                       | 4 873 | 53 427                       |
|                                                   |       | 45·0 %  | 47·0 %                       | 55·0 %    | 53·0 %                       |       |                              |
| Hela riket utom mellersta<br>lotsdistriktet ..... | 40—99 | 3 248   | 35 554                       | 3 335     | 32 454                       | 6 583 | 68 008                       |
|                                                   |       | 49·3 %  | 52·3 %                       | 50·7 %    | 47·7 %                       |       |                              |
|                                                   | 40—69 | 2 028   | 21 985                       | 2 154     | 20 505                       | 4 182 | 42 490                       |
|                                                   |       | 48·5 %  | 51·7 %                       | 51·5 %    | 48·3 %                       |       |                              |
| Södra lotsdistriktet .....                        | 40—99 | 1 106   | 10 249                       | 1 470     | 12 982                       | 2 576 | 23 231                       |
|                                                   |       | 42·9 %  | 44·1 %                       | 57·1 %    | 55·9 %                       |       |                              |
|                                                   | 40—69 | 719     | 6 616                        | 1 017     | 9 246                        | 1 736 | 15 863                       |
|                                                   |       | 41·4 %  | 41·7 %                       | 58·6 %    | 58·3 %                       |       |                              |

Då inom mellersta lotsdistriktet talrikt förekomme fartyg, som icke vore traktats- enligt med svenska fartyg likställda, hade i tabellen med hänsyn till den särbehand- ling organisationsnämnden förordat i fråga om dylika fartyg särskilda uppgifter ansetts böra lämnas för riket i övrigt.

För senare år finnes icke någon motsvarande statistisk bearbetning. Lotskapte- nen i södra lotsdistriktet hade emellertid överlämnat en uppgift avseende fartyg å 40—100 tons avgiftspliktig dräktighet, för vilka inom nämnda distrikt under de tio senaste åren debiterats lotsavgifter oberoende om fartygen anlitat lots eller icke. Ur denna uppgift kunde framräknas följande procenttal:

|                                                                    | Svenska fartyg |                    | Utländska fartyg |                    |
|--------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------|------------------|--------------------|
|                                                                    | Antal          | Lots-<br>penningar | Antal            | Lots-<br>penningar |
| 1933.....                                                          | 44·9 %         | 46·5 %             | 55·1 %           | 53·5 %             |
| 1934 <sup>1</sup> / <sub>1</sub> — <sup>30</sup> / <sub>11</sub> . | 48·7 %         | 49·2 %             | 51·3 %           | 50·8 %             |

De sålunda anförda sifferserierna gäve vid handen, att svenska och utländska fartyg skulle bliva gynnade i nära nog samma proportion. Det vore visserligen en brist, att uppgifter icke funnes för senare år annat än för södra lotsdistriktet, men 1933 och 1934 års siffror för detta distrikt gäve å andra sidan icke anledning till antagande, att proportionen skulle ha förändrats till de svenska fartygens nackdel utan snarare tvärtom. Siffrorna för år 1927 beträffande fartyg över 40 men under 70 ton vore ej heller vare sig i och för sig eller jämförda med motsvarande siffror för samtliga i tabellen redovisade fartyg av den art, att en närmare undersökning av lämpligheten av lotsfrihetsgränsens fixerande till 70 ton kunde anses motiverad.

Ett genomförande av organisationsnämndens förslag om höjning av lotsfrihetsgränsen skulle otvivelaktigt innebära en viss fördel för det mindre tonnaget. Den avgiftslättnad, som skulle komma detta tonnage till godo, hade beräknats till i genomsnitt 110 000 à 120 000 (80 000 + 30 000 à 40 000) kronor per år. Det vore emellertid att märka, att avgiftslättnaden per fartyg och hamnbesök icke skulle bliva särdeles stor. Med ledning av lotsförfattningssakkunnigas uppgifter för år 1927 samt organisationsnämndens siffermaterial för år 1933 hade till belysande därav nedanstående tabell upprättats. Då väl trafiken på södra delarna av landet syntes äga särskilt intresse i förevarande sammanhang, lämnades i tabellen specifika uppgifter för södra lotsdistriktet. Av hela antalet fartyg över 40 ton men under 100 ton, vilka år 1933 betalat lotsavgifter vare sig lots anlåtats eller ej, hade mer än 40 procent kommit på södra lotsdistriktet.

*Medelkostnad för fartyg över 40 men under 100 ton.*

|                           | 1 9 2 7       |                   |                                       | 1 9 3 3       |                   |        |
|---------------------------|---------------|-------------------|---------------------------------------|---------------|-------------------|--------|
|                           | Lotspenningar | Hemvägsersättning | Summa                                 | Lotspenningar | Hemvägsersättning | Summa  |
| Hela riket .....          | 11: 13        | 5: 98             | 17: 11 <sup>11</sup> / <sub>100</sub> | 11: 49        | 5: 10             | 16: 59 |
| Södra lotsdistriktet .... | 9: 08         | 3: 50             | 12: 58                                | 9: —          | 3: 10             | 12: 10 |

Även om man toge i betraktande, att ett fartyg av denna storleksordning vid ett besök i svensk hamn erlade i tabellen angivna belopp vid såväl in- som utgåendet, så syntes dock avgiftsbeloppen knappast kunna anses nå en sådan höjd, att deras bortfallande kunde få en avgörande inverkan i konkurrensen med annat tonnage.

Den utredning som i ärendet föreläge — organisationsnämndens betänkande och däröver avgivna yttranden — gäve icke vid handen annat än att ur säkerhetssynpunkt, härvid inbegripet önskvärdheten av tillräcklig övning för lotspersonalen, en höjning av lotsfrihetsgränsen enligt nämndens förslag kunde av styrelsen tillstyrkas.

Ett försök att beräkna verkningarna för lotspersonalens del av förslaget om lotsfrihetsgränsens höjande till 100 ton hade inom styrelsen verkställts med ledning av material, som för år 1933 hopbragts av organisationsnämnden. Därvid hade man utgått ifrån, att av det tonnage av förevarande storlek, som hittills betalat lotsavgifter, bortföll samtliga svenska och därmed traktatsenligt likställda fartyg, vilka gått utan lots, vidare — i enlighet med organisationsnämndens förslag — att för traktatsenligt med svenska icke likställda, utan lots framförda fartyg 90 procent av lotspenningarna skulle ingå till statsverket samt slutligen, att allenast 25 procent av återstående fartyg, vilka verkligen anlåtats lots, komme i fortsättningen att anlita sådan. Beräkningarna hade givit vid handen, att vid närmare 60 lotsplatser minskningen i lotslott skulle uppgå till belopp varierande mellan 1—50 kronor, vid närmare 20 platser till belopp varierande mellan 50—100 kronor, vid 6 lotsplatser till belopp mellan 100—150 kronor, vid 8 platser till belopp mellan 150—200 kronor samt slutligen vid 4 platser till belopp över 200 kronor, dock



högst omkring 320 kronor. De nu återgivna uppgifterna vore visserligen högst approximativa men kunde dock tjäna till ledning för bedömande av de verkningar i ekonomiskt hänseende, som förslaget innebure för lotspersonalen. Även om man skulle anse, att i ett eller annat fall minskningen vore av mera avsevärd betydelse, borde dock uppmärksammas, dels att en nu eller framdeles vidtagen personalindragning och därav följande minskning i antalet lotslotsberättigade vore ägnad att gynnsamt påverka lotslotternas storlek vid av sådan åtgärd berörda lotsplatser, dels ock att minskningen i lotslott bleve föga kännbar vid de mindre lotsplatserna i händelse av bifall till styrelsens framställda förslag om införande av enhetliga lönegrader såväl för alla lotsförmän som för alla lotsar.

Med hänsyn till vad styrelsen sålunda anført om organisationsnämndens förevarande förslag och dess verkningar i olika hänseenden hade styrelsen för sin del icke något att erinra mot detsamma förverkligande. Om organisationsnämndens förslag godtoges, behövde allenast uti § 1 mom. 2 a lotsförordningen talet 40 utbytas mot 100.

Därest på grund av förhållanden, beträffande vilka styrelsen icke hade att taga ställning, förslaget om särbehandling av vissa utländska fartyg ansåges böra förverkligas, hade styrelsen icke någon erinran att framställa däremot.

Kommerskollegium har i ämnet yttrat följande.

Kollegium vore icke berett att tillstyrka genomförande nu utan vidare av den av organisationsnämnden föreslagna höjningen av lotsfrihetsgränsen från 40 till 100 ton. Detta sammanhänge med flera förhållanden.

Sjötekniske konsumenten hos collegium hade för sin del förklarat förslaget ur sjösäkerhetssynpunkt icke föranleda erinran. Collegium hade emellertid icke kunnat undgå att beakta, hurusom Sjöassuradörernas tarifförening meddelat, att de till föreningen anslutna sjöförsäkringsbolagens erfarenhet gäve vid handen, att just smärre fartyg mellan 40 och 100 ton vore mindre goda försäkringsobjekt, varför föreningen ansett sig böra, om lotsfriheten utsträcktes endast för att möjliggöra indragningar av lotsbefattningar, yrka att så ej skedde. Detta uttalande syntes collegium nödvändig göra närmare undersökning rörande orsakerna till det av föreningen konstaterade förhållandet, innan slutligt förfogande träffades i nu aktuellt avseende.

Medan meningarna tidigare icke syntes hava varit delade om foget av att höja lotsfrihetsgränsen på sätt som föreslagits, vore det rätt anmärkningsvärt att kunna konstatera, att nu icke mindre än sju sammanslutningar inom sjöfartens område avrått från realiserandet av förslaget. Måhända hade man att anse yttersta grunden härtill ligga i på senare tid inträdda förskjutningar i konkurrensförhållandena mellan olika grenar av sjöfarten. Särskilt i den mån sådana lägeförändringar givit sig tillkänna, som kunde anses innebära proportionsvis större ekonomiskt intresse från det utländska tonnagets sida än från det svenska tonnaget av en utsträckt lotsfrihet för fartyg av ifrågavarande mindre storlekskategori, syntes en viss grad av varsamhet beträffande förslagets genomförande vara motiverad. Det syntes collegium i sådant hänseende värt att uppmärksamma, att av uppgifter angående lotsavgifter erlagda under vissa år inom södra distriktet av å ena sidan svenska och å andra sidan utländska fartyg om 40—100 tons nettodräktighet framginge, att de senare fartygen under vissa år, nämligen åren 1928 samt 1930—1932, erlagt mycket höga lotsavgiftsbelopp i förhållande till motsvarande belopp erlagda av svenska fartyg under samma år. Visserligen utvisade de senaste tvenne åren, 1933 och 1934, en utjämning härutinnan. Det syntes collegium tillrådigt, att jämväl de sålunda konstaterade förhållandena gjordes till föremål för närmare undersökningar i syfte att, om möjligt, utröna orsakerna till desamma.

Möjligen kunde särskilt sistnämnda omständigheter utrönas vara av beskaffenhet att motivera övervägandet av lämpligheten av att i stället för lotsfrihet införa s. k.



lotsavgiftsplikt för de fartygskategorier, varom här vore fråga, eventuellt med tillämpning av något lägre taxor än de nu gällande.

Kollegium hade icke förbisett, att det vid övervägandet av frågor om lotsplikt eller lotsfrihet främst vore andra faktorer än de nu senast antydda, som borde komma i betraktande, men det kunde likväl icke anses tillrådligt att helt bortse från de senare, helst i fall, där de förra icke gäve klart utslag i den ena eller den andra riktningen.

Kollegium ifrågasatte även ändamålsenligheten överhuvud taget av att, såsom organisationsnämnden förordat, upptaga till isolerat bedömande ett enstaka av de olika förslag till jämkningar i gällande lotspliktsbestämmelser, som sedan länge förelåge.

Med hänsyn slutligen till det förhållandet, att lotsplikten fått vid sidan av författningen i betydande utsträckning, även såvitt anginge fartyg av större nettodräktighet än 100 ton, nedsjunka till blott en betalningsplikt, måste det, syntes det collegium, vara att räkna med att vid de ytterligare undersökningar, som med utgångspunkt från bibehållande i huvudsak av nu gällande lotspliktsbestämmelser syntes oundvikliga, även frågan om lotsavgiftspliktens utsträckande, utöver vad nämnda bestämmelser uttryckligen redan nu innebure, trängde sig fram till förnyat övervägande och detta i trots av de svårigheter, som, på sätt lotsförfattningssakkunniga i sitt betänkande utrett, mötte realiserandet av denna form av lotsplikt eller, om man så ville, lotsfrihet.

I betraktande av samtliga nu anförda omständigheter förordade collegium, att med prövningen av förevarande detaljspörsmål om lotsfrihetsgränsens höjande till 100 ton finge tillsviðare anstå.

För egen del vilja lotsverkssakkunniga i förevarande ämne anføra följande.

De önskemål om lättnader i den nu bestående lotsplikten, varåt sedan länge vid olika tillfällen från sjöfartens sida givits uttryck, hava grundats på bland annat en inom sjöfartskretsar rådande, intill senare tid tämligen enhetlig uppfattning därom att särskilt för de mindre fartyg, vilka för närvarande äro underkastade lotsplikt, förhandenvaron av sådan skyldighet vore med hänsyn till omständigheterna i det väsentliga utan fog, varför en höjning av den nuvarande, till 40 ton satta lotsfrihetsgränsen borde äga rum. Av det föregående inhämtas, att medan Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska sjöfolksförbundet i gemensamt yttrande över organisationsnämndens rörande lotsverket avgivna betänkande, vari lotsfrihetsgränsen föreslagits höjd till 100 ton, förklarar sig anse den nuvarande gränsen för lotsfrihet böra alljämt bibehållas, Sveriges segelfartygsförening i yttrande över samma betänkande hemställt om bifall till nämndens ifrågavarande förslag. Sedermera har sistnämnda förening i skrivelse till lotsverkssakkunniga den 8 april 1936 förnyat sin framställning om medgivande av lotsfrihet för fartyg å högst 100 ton. Segelfartygsföreningen utgör en Sveriges redareförening motsvarande sammanslutning av idkare av sjöfart med rena segelfartyg, som numera endast undantagsvis förekomma i fraktfart, samt — och huvudsakligen — segelfartyg med hjälpmaskin (motorseglare). Om också den bland sjöfartens målsmän förut till synes i stort sett allmänt omfattade me-



ningen, att lotsfrihetsgränsen borde höjas, numera på vissa håll frångåtts, företräder alltså likväl den särskilda yrkessammanslutning, vilkens medlemmar närmast beröras av lösningen av här förevarande spörsmål, alltjämt den tidigare uppfattningen i ämnet.

Att döma av de avgivna yttrandena över organisationsnämndens betänkande synes i det närmaste enhällighet råda därom, att ur sjösäkerhetssynpunkt, även med avseende å behovet av erforderlig övning för lotspersonalen, inga mera allvarliga betänkligheter behöva resas mot en höjning av lotsfrihetsgränsen. I enlighet med vad organisationsnämnden framhållit, är härvidlag att bemärka den nedgång i behovet av lotsbiträde, vilken följer av å ena sidan fartygens motorisering och å andra sidan pågående förbättringar i fråga om sjökorten samt farledernas utprickning och belysning. Erinran mot en höjning av lotsfrihetsgränsen på grund av befarad risk för en minskning av sjösäkerheten har framförts endast av Sjöassuradörernas tarifförening, som anført, att de till föreningen anslutna sjöförsäkringsbolagens erfarenhet gäve vid handen, att just smärre fartyg mellan 40 och 100 ton vore mindre goda försäkringsobjekt. I anledning av detta uttalande av föreningen hava lotsverkssakkunniga tillskrivit densamma med begäran, att föreningen måtte från nämnda bolag inhämta och till de sakkunniga inkomma med uppgifter, förslagsvis för tiden från och med år 1930, om i vilken utsträckning sjöolyckor, för vilka fartyg mellan 40 och 100 ton varit utsatta och som föranlett utbetalning av försäkringsbelopp, hänfört sig till den omständigheten, att fartyget gått utan lots. Såsom svar härpå har föreningen, med åberopande av svårigheter för försäkringsbolagen i fråga om de begärda uppgifternas utarbetande, för erhållande av uppgifter rörande olycksfrekvensen för fartyg av ifrågavarande storlek samt olyckornas orsaker hänvisat till kommerskollegium. Sedermera har på framställning av lotsverkssakkunniga inom kollegium verkställt utredning i ifrågavarande hänseende. Därvid har dock icke upplysning stått att vinna om i vilka fall försäkringsbelopp utgått, vilket förhållande onekligen skulle kunna innebära en viss brist i betraktande av den ursprungliga avsikten att med hänsyn till den ovan omförmälda, från försäkringsmannahåll framställda erinran få en speciellt ur försäkringssynpunkt så vitt möjligt allsidig belysning av spörsmålet om sjösäkerhetens beroende av förekomsten av lotsplikt. Emellertid har utredningen, som omfattat åren 1930—1934 och hänfört sig till blott svenska fartyg, givit vid handen, att under denna tid inga lotspliktiga fartyg inom storleksgruppen 40—100 ton varit utsatta för sjöolyckor, varom anmälan ingått till kollegium. Med kännedom därom, att av dylika fartyg ett mycket stort antal, vilket i vanliga fall torde kunna uppskattas till omkring 3 000 svenska och utländska fartyg om året, trots lotsplikten underlåter att anlita lots, ehuru lotsavgifter erläggas, är enligt lotsverkssakkunnigas mening det nyss omförmälda förhållandet, att inga till kollegium anmälda sjöolyckor beträffande lotspliktiga fartyg av ifrågavarande storlek inträffat, ägnat att utgöra ett starkt stöd för den meningen, att kravet å sjösäkerhetens bevarande icke bör utgöra hinder för ett utsträckande av lots-



friheten inom den angivna gränsen. Beträffande icke lotspliktiga fartyg å 40—100 ton framgår av utredningen, att under åren 1930—1934 anmälda sjöolyckor drabbat 56 sådana fartyg, av vilka intet haft lots ombord. Av dessa olyckor utgjordes 41 av grundstötning eller strandning samt 15 av kollision. Att i ett flertal av dessa fall anlitande av lotsbiträde icke skulle hava förhindrat olyckorna kan med visshet antagas. Alldeles frånsatt, att en olycksfallsundersökning beträffande icke lotspliktiga fartyg ej i och för sig är ägnad att bilda direkt grundval för prövning av spörsmålet om utvidgning av lotsfriheten, synes dock lotsverkssakkunniga det förhållandet, att enligt anmälan till kommerskollegium endast 56 sådana svenska fartyg om 40—100 ton under åren 1930—1934 varit utsatta för sjöolyckor, medan sammanlagda antalet till ämbetsverket under samma tid anmälda sjöolyckor, som drabbat svenska fartyg, uppgått till ej mindre än 2 354, vara av beskaffenhet att ytterligare stödja den på resultatet av undersökningen beträffande de lotspliktiga fartygen grundade uppfattningen, att lotsfrihetsgränsens höjande till 100 ton icke kan anses innebära ett obehörigt åsidosättande av fordran på sjösäkerhetens bibehållande.

Vad sålunda framhållits vinner än mera i styrka vid beaktande därav, att antalet svenska fartyg å 40—100 nettoton utgör omkring hälften av landets hela fartygsbestånd, vartill kommer, att de mindre fartygen livligast trafikera skärgårdarna.

Lotsverkssakkunniga övergå härefter till frågan huruvida, såsom från skilda håll gjorts gällande, en höjning av lotsfrihetsgränsen kan förutsättas komma sjöfarten med utländska fartyg till godo i högre grad än den svenska sjöfarten. I enlighet med det ovan anförda är härvidlag att taga i närmare betraktande vad i två särskilda hänseenden framhållits.

Först må då erinras, hurusom Sveriges allmänna sjöfartsförening med flera sammanslutningar inom sjöfartens område i sitt gemensamt avgivna yttrande över organisationsnämndens betänkande låtit sitt avstyrkande av lotsfrihetsgränsens höjning grundas därpå, att bestämmelserna i fråga om kaskoförsäkring hos de svenska assurancesföretag, i vilka till alldeles övervägande del det svenska ång- och motorfartygstonnaget vore försäkrat, i allt fall i praktiken skulle göra lotsfriheten illusorisk, så vitt anginge det svenska tonnaget i stort, medan däremot det utländska tonnaget skulle i konkurrensen kunna komma att utnyttja lotsfriheten till sin fördel. Med anledning av detta uttalande har Sveriges segelfartygsförening på förfrågan av lotsverksakkunniga uppgivit, att svenska segelfartyg och motorseglare med en nettodräktighet av omkring 250 ton och därunder — alltså det övervägande flertalet av de fartyg, som skulle omfattas av en höjning av lotsfrihetsgränsen — vore kaskoförsäkrade i ömsesidiga assurancesföreningar, i vilka fartygsägarna vore delägare och som för kaskoförsäkring icke fordrade, att fartygen skulle anlita lots. Enligt uppgift gälla enahanda förhållanden beträffande sådana mindre motorfartyg, varom här är fråga. Vad sålunda anförts synes lotsverkssakkunniga visa, att en höjning av lotsfrihetsgränsen, på sätt ovan angivits, icke, såvitt på kaskoförsäkring beror, torde vara



ägnad att medföra ett gynnande av den utländska sjöfarten framför den svenska.

Vidare har i fråga om den verkan, en höjning av lotsfrihetsgränsen kan komma att medföra för den svenska sjöfarten, i jämförelse med fördelarna för den utländska sjöfarten av en sådan åtgärd av lotsförbundet hävdats, att en lotsfrihetsgräns vid 70 ton skulle vara förmånligare för svenska fartyg i deras konkurrens med utländska än en lotsfrihetsgräns vid 100 ton.

Till vad lotsstyrelsen häremot anfört tillåta sig lotsverkssakkunniga hänvisa. För ytterligare belysning av ifrågavarande spörsmål hava lotsverks-sakkunniga låtit på grundval av den av kommerskollegium för lotsverkssak-kunnigas räkning verkställda statistiska bearbetningen av 1934 års lotsdag-böcker uppgöra en tablå, utvisande fördelningen å svenska och utländska fartyg av såväl det antal lotspliktiga fartyg mellan 40 och 100 ton samt mellan 40 och 70 ton, för vilka nämnda år lotspenningar erlagts, som ock sum-morna av lotspenningarna från fartygen av de båda kategorierna. Tablå, i vilken inom parenteser angivits procenttalen ur den ovan intagna, genom lotsstyrelsens försorg uppgjorda motsvarande sammanställningen för år 1927, är av följande utseende:

|                                                   | Ton     | Svenska fartyg     |                       | Utländska fartyg   |                       | Summa |                       |
|---------------------------------------------------|---------|--------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|-------|-----------------------|
|                                                   |         | Antal              | Lots-penningar Kronor | Antal              | Lots-penningar Kronor | Antal | Lots-penningar Kronor |
| Hela riket .....                                  | 40—99   | 3 795              | 43 716                | 3 157              | 35 370                | 6 952 | 79 086                |
|                                                   |         | 54·6 %<br>(45·6 %) | 55·8 %<br>(47·0 %)    | 45·4 %<br>(54·4 %) | 44·7 %<br>(53·0 %)    |       |                       |
|                                                   | 40 - 69 | 2 089              | 23 346                | 1 849              | 19 399                | 3 938 | 42 745                |
|                                                   |         | 53·0 %<br>(45·0 %) | 54·6 %<br>(47·0 %)    | 47·0 %<br>(55·0 %) | 45·4 %<br>(53·0 %)    |       |                       |
| Hela riket utom mellersta<br>lotsdistriktet ..... | 40—99   | 3 366              | 35 840                | 2 310              | 22 447                | 5 676 | 58 287                |
|                                                   |         | 59·3 %<br>(49·3 %) | 61·5 %<br>(52·3 %)    | 40·7 %<br>(50·7 %) | 38·5 %<br>(47·7 %)    |       |                       |
|                                                   | 40—69   | 1 909              | 19 988                | 1 444              | 13 353                | 3 353 | 33 341                |
|                                                   |         | 56·9 %<br>(48·5 %) | 60·0 %<br>(51·7 %)    | 43·1 %<br>(51·5 %) | 40·0 %<br>(48·3 %)    |       |                       |
| Södra lotsdistriktet .....                        | 40—99   | 1 383              | 12 575                | 1 457              | 12 851                | 2 840 | 25 426                |
|                                                   |         | 48·7 %<br>(42·9 %) | 49·5 %<br>(44·1 %)    | 51·3 %<br>(57·1 %) | 50·5 %<br>(55·9 %)    |       |                       |
|                                                   | 40—69   | 793                | 6 970                 | 1 018              | 8 883                 | 1 811 | 15 853                |
|                                                   |         | 43·8 %<br>(41·4 %) | 44·0 %<br>(41·7 %)    | 56·2 %<br>(58·6 %) | 56·0 %<br>(58·3 %)    |       |                       |

De inom mellersta lotsdistriktet förekommande fartygen av de i tablå, angivna storlekarna äro till övervägande delen hemmahörande i Finland, vilket lands fartyg i avseende å skyldighet att anlita lots icke äro traktats-enligt likställda med svenska fartyg. Då enligt lotsverkssakkunnigas mening en höjning av den i lotsförordningen upptagna lotsfrihetsgränsen icke bör beröra fartyg från dylikt land, vill det synas, som om av tablåns siffror de, vilka hänföra sig till hela riket utom mellersta lotsdistriktet, äro i första

hand ägnade att verka klarläggande i här förevarande avseende. Med utgångspunkt från dessa lotspenningsiffror skulle en höjning av lotsfrihetsgränsen till 100 ton i ekonomiskt hänseende gynna den svenska sjöfarten i avsevärt högre grad än den utländska. Förhållandet skulle ställa sig ungefär lika vid ett fastställande av lotsfrihetsgränsen till blott 70 ton. Om de svenska men icke de utländska fartygen inom mellersta lotsdistriktet medräknades, skulle i bägge fallen proportionen bliva än mera fördelaktig för de inhemska fartygens vidkommande.

I södra lotsdistriktet förekommer i högre grad än i något annat lotsdistrikt trafik med mindre, utländska fartyg från land, vars fartyg äro traktatsenligt i lotspliktshänseende likställda med svenska fartyg. Beträffande förhållandena härutinnan år 1934 hänvisas till tablån. Vid höjning av lotsfrihetsgränsen kommer, såvitt angår förhållandet till konkurrerande utländsk sjöfart, den svenska sjöfarten i södra lotsdistriktet att gynnas mindre än den svenska sjöfarten i något av de övriga lotsdistrikten. Enligt tablån skulle emellertid en höjning till 100 ton komma svenska och utländska fartyg i södra distriktet ekonomiskt tillgodo i ungefär lika mån. Bestämmandet av en lotsfrihetsgräns vid 70 ton synes däremot komma att därstädes bliva avgjort fördelaktigare för den utländska sjöfarten än för den svenska.

En jämförelse mellan 1927 och 1934 års siffror giver vid handen, att förhållandena i här ifrågavarande hänseende över hela linjen förändrats till den svenska sjöfartens favör.

I anslutning till ovanstående vilja lotsverkssakkunniga sammanfattningsvis framhålla, att ett höjande av lotsfrihetsgränsen till 100 ton icke kan väntas komma att medföra förhållandevis större ekonomisk nytta för den utländska sjöfarten än för den svenska utan av allt att döma motsatsen samt att en höjning av nämnda gräns till 70 ton sannolikt skulle ställa sig något ogynnsammare för den svenska sjöfartens del än vad 100-tonsgränsen kan förmodas göra.

Vad i detta sammanhang angår den av lotsstyrelsen och kommerskollegium berörda frågan om den inverkan, en höjning av lotsfrihetsgränsen till 100 ton kan förväntas få å konkurrensen mellan därigenom lotsfrihet förvärvande tonnage och tonnage av större storlek, synes det lotsverkssakkunniga, att på skäl, som av lotsstyrelsen framhållits, den ifrågavarande utsträckningen av lotsfriheten icke torde erhålla nämnvärd betydelse härutinnan.

Såsom tidigare nämnts utgör en höjning av den nuvarande lotsfrihetsgränsen ett gammalt önskemål från sjöfartens sida, vilket allttjämt livligt omfattas av utövare av sjöfart med mindre fartyg. I enlighet med det ovan anförda torde de erinringar, som i olika yttranden över statens organisationsnämnds betänkande framställt mot förslaget om en lotsfrihetsgräns vid 100 ton, väsentligen vara utan fog. Lotsverkssakkunniga finna det ock i och för sig berättigat, att särskilt de mindre fartygen såsom varande i minsta behov av biträde av lots beredas utsträckt lotsfrihet. Det bör ej heller enligt lotsverkssakkunnigas mening lämnas obeaktat, att en nedgång av antalet lotsade mindre fartyg kan möjliggöra minskning i personalbehovet vid vissa



lotsplatser. Av nu anförda skäl vilja lotsverkssakkunniga i likhet med lotsstyrelsen för sin del förorda ett genomförande av ifrågavarande förslag.

Enligt organisationsnämnden skulle utländska fartyg, vilka i avseende å skyldighet att anlita kronolots icke traktatsenligt vore likställda med svenska fartyg, omfattas av den föreslagna lotsfriheten för fartyg å högst 100 ton ehuru med skyldighet att, om lots icke anlidades, likväl erlägga vederbörliga lotsavgifter. Lotsverkssakkunniga äro emellertid för sin del av den meningen, att det undantag från eljest stadgad lotsplikt, varom här är fråga, icke bör avse andra fartyg än svenska och därmed traktatsenligt i lotsplikthänseende likställda fartyg. De sakkunniga finna nämligen icke tillräckliga skäl vara för handen för att i detta hänseende förfara på annat sätt än i fråga om övriga medgivna undantag från föreliggande lotsplikt.

Vad beträffar frågan om den minskning i lotspenningar, som kan förväntas bli en följd av lotsfrihetsgränsens höjning till 100 ton, torde ledning för bedömande därav kunna hämtas ur den ovan intagna, år 1934 avseende tablå över lotspliktiga fartyg å högst 100 ton och för dessa fartyg erlagda lotspenningar. Enligt tablån uppgick för hela riket summan av lotspenningarna för fartyg mellan 40 och 100 ton till 79 086 kronor. Härifrån böra emellertid frånräknas de för de finska fartygen — vilka fartyg förekomma egentligen endast i mellersta lotsdistriktet — betalade lotspenningarna, enär fartyg hemmahörande i Finland icke komma att beröras av här förevarande förändring. Dessa lotspenningar torde kunna beräknas uppgå till omkring 10 000 kronor årligen. Av återstoden hänför sig en ej oväsentlig del till fartyg, vilka erlagt lotspenningar utan att anlita lots. Vid medgivande av lotsfrihet för fartyg å högst 100 ton komma givetvis inga fartyg inom denna gräns att erlägga lotspenningar utan att anlita lots, varför nyssnämnda del motsvarande lotspenningbelopp då komma att helt försvinna. Beträffande frågan huruvida nu lotspliktiga fartyg å högst 100 ton, vilka verkligen anlita lots, komma att fortsätta därmed jämväl efter lotsfrihetsgränsens höjning, torde kunna antagas, att så icke kommer att bli fallet i någon högre grad. I anseende till siffrorna för år 1934 och med beaktande av vad här framhållits synes det lotsverkssakkunniga, att den årliga nedgången i lotspenningarna genom lotsfrihetsgränsens höjning till 100 ton skäligen kan uppskattas till 60 000 å 65 000 kronor. Statens organisationsnämnd hade i detta avseende beräknat ett belopp av omkring 80 000 kronor.

Minskningen i hemvägsersättningen genom lotsfrihetsgränsens höjning till 100 ton har av organisationsnämnden beräknats till 30 000 å 40 000 kronor om året. Jämväl denna uppskattning förefaller lotsverkssakkunniga väl hög. Lotsverkssakkunniga vilja emellertid härvid erinra om det i de sakkunnigas Betänkande I framlagda förslaget om borttagande av hemvägsersättningen.

Beträffande frågan om höjning av lotsfrihetsgränsen hava av de utsedda representanterna för sjöfartsnäringen direktören Appelqvist och sjökaptenen Osvald avgivit följande särskilda yttranden.



*Appelqvist:* Jag har icke blivit av den motivering, som anförts till stöd för höjande av lotsfrihetsgränsen från nuvarande 40 till 100 ton, övertygad om det riktiga i och för sig av en sådan åtgärd. Denna fråga har ingående övervägts av representativa svenska sjöfartsorganisationer med resultat, att man funnit sig böra avstyrka en förhöjning. För egen del måste jag ansluta mig till den av dessa organisationer hävdade uppfattningen. Emellertid synas mig de resultat, vartill 1935 års lotsverkssakkunniga i övrigt kommit vid sina överväganden till åstadkommande av en nyordning på lotsväsendets område, innebära så betydelsefulla förbättringar, att frågan om lotsfrihetsgränsens höjande på sätt föreslagits, såsom jämförelsevis mindre betydelsefull, icke bör få utgöra hinder för en nyordning snarast möjligt enligt de sakkunnigas intentioner.

*Osvald:* 1935 års lotsverkssakkunniga ha i sitt förslag till ny lotsförordning upptagit bl. a. förslaget om att lotsfrihetsgränsen för fartyg skulle höjas från nu gällande 40 ton till 100 ton. Denna höjning, som föreslagits av organisationsnämnden men avstyrkts av samtliga i ärendet hörda sammanslutningar inom sjöfarten med undantag för Sveriges Segelfartygsförening, kan jag för min del icke finna rimlig eller nödvändig. Visserligen ha lotsverkssakkunniga i sitt yttrande försökt att vederlägga den av de hörda organisationerna förebragta motiveringen för sina avslagsyrkanden, men de sakkunniga ha enligt min uppfattning icke presterat någon bärande motivering för sitt förslag. De sakkunniga ha inskränkt sig till att framhålla, att en höjning av lotsfrihetsgränsen vore ett gammalt önskemål från sjöfartens sida, vilket allttjämt livligt omfattades av utövare av sjöfart med mindre fartyg. Då de sakkunniga finna det i och för sig berättigat att särskilt de mindre fartygen såsom varande i minsta behov av biträde av lots beredas utsträckt lotsfrihet, vilja de i likhet med lotsstyrelsen förorda genomförande av organisationsnämndens förslag på denna punkt.

Vad först beträffar de sakkunnigas påpekande, att höjningen av lotsfrihetsgränsen är ett gammalt önskemål från sjöfartens sida, torde bemärkas, att detta önskemål numera allenast omfattas av dem, som komma i åtnjutande av ökad lotsfrihet. Detta har tidigare påpekats bl. a. av kommerskollegium, som också trots sig finna förklaring till detta förhållande i att en förskjutning i konkurrenshänseende inträtt, som gjort, att den övriga sjöfarten nu tvärtemot tidigare ståndpunkt hyser ett negativt intresse för den föreslagna höjningen av lotsfrihetsgränsen. Att som lotsverkssakkunniga endast hänvisa till lotsstyrelsens yttrande på denna punkt finner jag icke bärande gentemot vad kollegium framhållit. Lotsstyrelsen säger nämligen i sitt åberopade yttrande, att »även om man toge i betraktande att ett fartyg av denna storleksordning vid ett besök i svensk hamn erlade i tabellen angivna belopp vid såväl in- som utgåendet, så syntes dock avgiftsbeloppen knappast kunna anses nå en sådan höjd, att deras bortfallande kunde få en avgörande inverkan i konkurrensen med annat tonnage.»

Om avgifterna icke anses nå en sådan höjd, även om det gäller avgifter på både in- och utgående, att deras bortfallande kunde få en avgörande inverkan på konkurrensen med annat tonnage, synes mig avgiftsbefrielsen icke heller befogad. Då, som lotsstyrelsen i sitt yttrande över organisationsnämndens betänkande framhållit, det vore att märka, »att avgiftslättnaden per fartyg och hamnbesök icke skulle bli så särdeles stor», endast i medeltal omkring kr. 11:50 — hemvägsersättningens borttagande har ju av de sakkunniga i annat sammanhang föreslagits — synas några befogade skäl för höjning av tongränsen icke finnas. Tvärtom synes mig denna utgift ringa för åtnjutande av förmånen, att lots ständigt står till fartygens förfogande vid behov. Och att sådant behov understundom finnes, anse ju även de sakkunniga, då de beräkna, att fortfarande en del av fartygen mellan 40 och 100 ton skola komma att anlita lots. Härtill kommer, att det även åligger lotsarna tillse, att säkerhetsanstalterna efter kusterna och i farlederna fungera tillfreds-



ställande, något som torde vara av lika stort intresse för småfartygen som för de större fartygen. Jag vill också framhålla, att det ur sjösäkerhetssynpunkt är av värde, att lotsplikten bibehålles för dessa smärre fartyg. För befälhavare å stora fartyg är det många gånger av stort värde vid navigering i trängre farleder att veta, att även de mindre fartygen ha lots ombord och därför manövreras på ett betryggande sätt och med hänsynstagande till större fartygs svårighet att manövrera. Det kan visserligen genmälas, att lotsfrihet redan nu förekommer i mycket stor utsträckning, varför sådan säkerhet, som här åsyftas, för det närvarande icke förefinnes i någon högre grad. Även om en sådan anmärkning icke saknar fog, torde dock den nu gällande lotsplikten ha medfört, att de fartyg, varom här är fråga, i trängre farleder där de icke äro fullt hemmastadda, anlitat lots. Skulle däremot lotsfrihet införas, kan det förväntas, att småfartygen av sparsamhetsskäl, när icke särskilt ogynnsamma väderleksförhållanden äro rådande, komma att underlåta att anlita lots även i farleder, där de icke äro fullt hemmastadda.

Efter att ha konstaterat det anmärkningsvärda i att i denna fråga, varuti tidigare enighet rått bland sjöfartens män, nu icke mindre än sju sammanslutningar på sjöfartens område ställt sig avvisande, säger kollegium i sitt yttrande, att »måhända hade man att anse yttersta grunden härtill ligga i på senare tid inträdda förskjutningar i konkurrensförhållanden mellan olika grenar av sjöfarten». Att så är förhållandet är utan tvivel riktigt. Därför synes det mig så mycket mindre befogat att genom lätnader i lotsförordningen giva en viss grupp av sjöfarten förmåner framför andra, då utvecklingen kan komma att medföra ytterligare förskjutningar till förmån för småfartygen. Beredande av hjälp åt en viss grupp inom sjöfarten, där hjälp är av nöden, torde enligt min åsikt böra ske på annat sätt. En ytterligare förskjutning kan också nästan med säkerhet förutsägas komma att ske. Härpå pekar bl. a. den tonnageknapphet, som redan nu är rådande inom denna fartygskategori, en knapphet, som bl. a. tagit sig uttryck i kraftigt stegrade priser på småfartygstonnage.

Enär sålunda enligt mitt förmenande inga vägande skäl förebragts för en höjning av lotsfrihetsgränsen till 100 ton, och av lotsverkssakkunniga förebragt utredning icke visar någon olägenhet av den nu gällande gränsens bibehållande, då vidare hundratonsgränsen synes mig godtyckligt vald samt slutligen, då man genom höjning av lotsfrihetsgränsen gynnar endast en viss grupp av sjöfarten och därmed öppnar vägen för ytterligare krav på lotsfrihet, vilka krav icke komma att utebli, om höjningen av lotsfrihetsgränsen genomföres, får jag för min del avstyrka de sakkunnigas förslag på denna punkt och yrka på att nu gällande 40-tonsgrens för lotsplikt bibehålles.

I sitt utlåtande över statens organisationsnämnds betänkande rörande lotsverket har kommerskollegium anfört, att det med hänsyn till det förhållandet, att lotsplikten fått vid sidan av författningen i betydande utsträckning, även såvitt anginge fartyg av större nettodräktighet än 100 ton, nedsjunka till blott en betalningsplikt, syntes vara att räkna med att vid de ytterligare undersökningar, som med utgångspunkt från bibehållande i huvudsak av nu gällande lotspliktsbestämmelser syntes oundvikliga, även frågan om lotsavgiftspliktens utsträckande, utöver vad nämnda bestämmelser uttryckligen redan nu innebure, trängde sig fram till förnyat övervägande. Kollegium har sålunda ifrågasatt införande av allmän lotsavgiftsplikt i stället för lotsplikt för fartyg, vilkas storlek visserligen överskrider förekommande lotsfrihetsgräns men dock är inskränkt till visst högsta tontal, därvid, enligt vad inom lotsverkssakkunniga upplysts, kollegium närmast avsett 250 ton. Då emel-



lertid verkställd utredning givit vid handen, att jämväl väsentligt större fartyg än sist sagts trots lotsplikt mycket ofta ej anlita lots utan blott erlägga lotsavgifter, skulle alltså det påtalade förhållandet, att lotsplikten förvandlas till enbart en betalningsplikt, ändock komma att till ej oväsentlig del kvarstå. På grund härav hava lotsverkssakkunniga ansett sig sakna skäl att framlägga förslag i här förevarande, av kommerskollegium åsyftat hänseende.

2), 3), 4). Ifrågavarande bestämmelser om undantag från lotsplikt äro hämtade från Lf § 1 mom. 2 b) och f).

5). Enligt Lf § 1 mom. 2 d) befrias från lotsplikt fartyg, som för proviantering, kolning, dödsfall ombord eller ogynnsam väderlek går in till och därefter direkt till sjöss ut ifrån svensk hamn eller redd utan att i något fall landsätta andra passagerare än sjuka eller avlidna eller ombordtaga passagerare eller verkställa lossning eller intaga annat gods än proviant, kol eller skeppsförnödenheter för fartygets eget behov.

Rörande detta stadgandes tillkomst må anföras följande.

Redan på 1890-talet framställdes från skånska kolhandelsfirmor och målsmän för rederinäringen klagomål däröver, att lotsavgifterna drevo kolande och provianterande fartyg samt fartyg, som behövde repareras, bort från svenska och till utländska hamnar. Det hemställdes om lotsfrihet för fartyg, som av ifrågavarande anledningar ävensom för ombyte av besättning eller inhämtande av order anlöpte svenska hamnar, varvid hänvisades till de i Lf § 49 d) upptagna fallen av befrielse från fyr- och båkavgift.

I utlåtande den 17 april 1895 yttrade lotsstyrelsen, att den ansåge den uppkomna affärgrenen att förse passerande fartyg med skeppsförnödenheter väl förtjäna att uppmuntras. Haverister borde ej tillförsäkras någon särskild förmån, då dels fartygsutgifter för haveri betäcktes av assuranssumman, dels lotsarna enligt Lf § 36 hade skyldighet bispringa fartyg i haveri och kunde erhålla bärgarlön. Däremot borde följande i Lf § 49 d) nämnda fartyg, nämligen s. k. vinddrivare samt kolande och provianterande fartyg jämte fartyg, som till följd av sjukdom eller dödsfall ombord besökte svensk hamn, kunna utan skada för lotsverket befrias från skyldighet att taga lots. Beträffande fartyg, som anlöpte svensk hamn för inhämtande av order, avstyrkte lotsstyrelsen lotsfrihet för sådana fartyg med den motiveringen, att sådant anlöpande vore bestämt i förut uppgjort certeparti och kostnaderna därför alltså borde vara på förhand kända och beräknade. Efter det kommerskollegium däremot tillstyrkt lotsfrihet för orderfartyg, fann lotsstyrelsen i förnyat utlåtande kravet på lotsfrihet för dylika fartyg kunna i så måtto biträdas, att tomma och barlastade orderfartyg finge åtnjuta lotsfrihet. I sistnämnda utlåtande förklarade lotsstyrelsen sig även kunna biträda det från sjöfartshåll framställda yrkandet om lotsfrihet vid anlöpande av hamn för ombyte av besättning.

I anslutning till vad sålunda förekommit stadgades den 27 november 1896 i Lf § 1 mom. 2 d), att från skyldighet att anlita kronolots befriades fartyg, som för proviantering, kolning, dödsfall ombord, ogynnsam väderlek, på-



eller avmönstring av besättning eller, när det vore barlastat, för inhämtande av order anlöpte svensk hamn eller redd utan att därstädes ombordtaga passagerare eller illsätta andra än sjuka, verkställa lossning eller intaga annat gods än proviant, kol eller skeppsförnödenheter för fartygets eget behov.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 12 mars 1907 anförde lotsstyrelsen, att det medgivna undantaget för dödsfall ombord, på- eller avmönstring av besättning samt inhämtande av order av lotsbefälet allmänt ansetts vara dels icke av behovet påkallat dels ledande till missbruk. Särskilt hade tillåtelsen för barlastat fartyg att utan anlitande av kronolots anlöpa hamn eller redd för order givit anledning till lyckade försök att kringgå författningen. Så hade anmälts från västkusten, att fartyg inkommit för order till hamn eller redd belägen mycket nära eller omedelbart vid den tydliga redan på förhand bestämda lastningsorten. Ävenså hade praktiserats, då befälhavaren ej vågat försöket att på egen hand gå in till orderhamnen, att man sänt ordena till lotsförmannen på platsen med begäran, att han skulle överlämna ordena till befälhavaren, varefter denne med hänvisning till Lf § 1 mom. 2 d) och 4 b) yrkat att bli lotsad för halva lotspenningar. Sedan lotsstyrelsen hänvisat till sitt avstyrkande av lotsfrihet för orderfartyg den 17 april 1895, hemställde styrelsen, att de påtalade lättnaderna måtte upphöra. Kommerskollegium biträdde lotsstyrelsens förslag i fråga om barlastade orderfartyg samt på- och avmönstrande fartyg, därvid emellertid framhållande, att de föreslagna ändringarna i lotsförordningen från sjöfartsnäringsens målsmän mött allmänt motstånd. Den 10 februari 1911 fick mom. 2 d) sin nuvarande lydelse.

Efter denna tid hava från sjöfartens sida vid upprepade tillfällen önskemål framställt om komplettering av här ifrågavarande undantag från lotsplikt. Genom de av Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening och Sveriges segelfartygsförening avgivna yttrandena över lotsförfattningssakkunnigas betänkande hava dessa önskemål erhållit ett samlat uttryck. Härom må anföras följande.

De tre förstnämnda föreningarna hava ansett orden »proviantering, kolning» i Lf § 1 mom. 2 d) böra utbytas mot ett mera vittomfattande uttryck, inbegripande dels proviantering, dels intagande av bränsle av varje slag samt skeppsförnödenheter i allmänhet, dels ock utrustning. Sveriges segelfartygsförening har framhållit, att från lotsplikt böra fritagas fartyg, som anlöpa svensk hamn eller redd för bunkring av brännolja.

Lotsverkssakkunniga finna det självfallet, att i avseende å befrielse från lotsplikt med kolande fartyg bör likställas fartyg, som för egen räkning intager annat bränsle än kol. Erinras må emellertid därom att i Lf § 1 mom. 2 d) såsom villkor för lotsfrihet angivits, bland annat, att fartyget icke intager annat gods än proviant, kol eller skeppsförnödenheter för fartygets eget behov. På grund härav och med hänsyn till motiveringen för nämnda författningsrum (se ovan) är fartyg, som anlöper hamn eller redd för intagande av skeppsförnödenheter av vad beskaffenhet det vara må — alltså jämväl annat bränsle än kol — för eget behov, för närvarande under de i berörda



stadgande omförmälda betingelserna lotsfritt, ehuru stadgandet i den del, där ändamålen med anlöpandet av hamn eller redd angivas, icke upptager annat än, såvitt nu är i fråga, proviantering och kolning. Det synes emellertid lotsverkssakkunniga, att förevarande båda delar av stadgandet böra bringas att bilda varandras motsvarighet även till lydelsen. Jämväl i Lf § 49, sådan denna paragraf lyder enligt kungörelsen den 6 oktober 1933 (nr 567) om ändrad lydelse av § 49 förordningen den 15 februari 1881 (nr 7) angående lotsverket, har bland förutsättningarna för befrielse i vissa fall från fyr- och båkavgift upptagits den fordran, att fartyget icke intager annat gods än proviant, kol eller skeppsförnödenheter för fartygets behov. Att härmed åsyftas även annat bränsle än kol är uppenbart. Då emellertid även kol måste räknas till skeppsförnödenheter, är enligt lotsverkssakkunnigas mening nyssberörda uttryck i viss mån oegentligt. Lämpligare synes vara att i stället införa det varje slag av bränsle, skeppsförnödenheter i övrigt och proviant avseende uttrycket »förnödenhets- och proviantartiklar», vilket har kommit till användning i såväl 10 § tullstadgan den 7 oktober 1927 (nr 391) som § 21 mom. 1 förordningen den 13 juli 1911 (nr 86) angående sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och avmönstring m. m., sistnämnda författningsrum sådant detsamma lyder enligt kungörelsen den 8 december 1933 (nr 641). Framhållas må, att stöd för den meningen, att enligt förekommande författningar fartygsbränsle är att hänföra till skeppsförnödenheter, erhålles av kungörelsen den 23 maj 1924 (nr 127) om ändrad lydelse av rubriken 1099 i den vid förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor fogade tulltaxa, m. m. Redigeringen av 2 § 3 mom. b) 5) i lotsverkssakkunnigas förslag till lotsförordning har i här förevarande delar skett i anslutning till nu framhållna synpunkter. Enligt lotsverkssakkunnigas mening bör vad här anförts vinna beaktande jämväl vid den slutliga avfattningen av den förordning om fyr- och båkavgift, vartill kommerskollegium den 25 februari 1936 avgivit förslag och som avses skola ersätta den nuvarande lotsförordningens bestämmelser rörande sådan avgift.

Vad beträffar det framställda kravet om lotsfrihet för fartyg, som anlöpa hamn eller redd för utrustning, synes det lotsverkssakkunniga, att för medgivande av lotsfrihet i dylikt fall kunna åberopas i huvudsak enahanda skäl, som legat till grund för Lf § 1 mom. 2 d), i vad angår proviantering, kolning eller intagande eljest av skeppsförnödenheter. Lotsverkssakkunniga föreslå därför en sådan utsträckning av lotsfriheten. Med hänsyn till att de därigenom tillkommande fall, då stadgade betingelser för åtnjutande av lotsfrihet äro uppfyllda, sannolikt komma att bli mycket få, lär förändringen ej vara av beskaffenhet att medföra någon nämnvärd inverkan å inflytande lotsavgifter. Endast vid en eller annan plats torde vid mera sällan återkommande tillfällen fartyg bli berättigade till åtnjutande av den ifrågavarande utvidgade lotsfriheten.

Vidare hava Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening och Stockholms rederiförening ifrågasatt lotsfrihet för fartyg, som angöra hamn eller redd för på- eller avmönstring av sjöfolk eller för inhämtande



av order. Även Sveriges segelfartygsförening har hemställt om medgivande av lotsfrihet för orderfartyg.

I enlighet med vad av det förut anförda närmare framgår har tidigare varit gällande en ordning, enligt vilken fartyg voro lotsfria vid anlöpande av hamn eller redd för på- eller avmönstring av besättning eller, när de voro barlastade, för inhämtande av order, vilka lättnader i lotsplikten emellertid — trots allmänt motstånd från sjöfartsnäringsens målsmän — borttagits genom författningsändring den 10 februari 1911. Av den lämnade redogörelsen inhämtas även, att upphävandet av lotsfriheten i dessa fall närmast torde hava föranletts därav, att lotsbefälet ansett, att de ifrågavarande undantagen från lotsplikt icke vore av behovet påkallade samt att de, åtminstone vad orderfartyg beträffade, föranlett missbruk.

De nu gjorda framställningarna om återinförande av lotsfrihet för fartyg, som angöra hamn eller redd för något av här förevarande ändamål, torde vara uttryck för en av sjöfartens män allmänt omfattad mening, att det är skäligt och billigt att en sådan förmån beviljas. Den av lotsstyrelsen i utlåtan- den den 17 april 1895 för avstyrkande av lotsfrihet för orderfartyg lämnade motiveringen, att anlöpandet av hamn för inhämtande av order vore bestämt i förut uppgjort certeparti och kostnaderna därför alltså borde vara på förhand kända och beräknade, synes lotsverkssakkunniga icke i och för sig vara bärande.

Vad angår det påtalade förhållandet, att den tidigare gällande lotsfriheten för ifrågavarande fartyg medfört kringgående av författningen, varigenom fartygen obehörigen undandrogo sig skyldighet att anlita lots, synes det lotsverkssakkunniga, att anledning till farhågor för sådant missbruk icke finnes vid bifall till de sakkunnigas förslag rörande gestaltningen av lotsplikten vid fartygens färder längs kusterna. Enligt berörda förslag skall lotsplikt ej föreligga, såvitt nu är i fråga, beträffande leder, som under resa till första lossnings- eller lastningsort passeras före sista öppen sjö. För lotsfrihet för fartyg, vilka anlöpa hamn eller redd för order eller ombyte av sjöfolk, bör enligt lotsverkssakkunnigas mening uppställas den för lotsfrihet i Lf § 1 mom. 2 d) stadgade fordran, att fartyget efter förrättat ärendet går direkt till sjöss ut från hamnen eller redde. Om emellertid fartyg under färd till första lossnings- eller lastningsort under inga förhållanden är lotspliktigt före sista öppen sjö, kan genom anlöpande av orderort (mönstringsort) något åsidosättande av lotsplikt icke komma att ske. Medgivande av nu ifrågavarande lotsfrihet får alltså betydelse endast för fartyg, som här i riket varken lossa eller lasta.

Beviljande av lotsfrihet för orderfartyg och fartyg, som inkomma för ombyte av sjöfolk, kommer att ur uppbördssynpunkt bliva av föga betydelse. Enligt kommerskollegii för lotsverkssakkunnigas räkning verkställda utredning erlades sålunda under år 1934 för lotspliktiga dylika fartyg över 100 ton lotspenningar med blott 500 respektive 100 kronor och hemvägsersättning med 70 respektive 20 kronor.

Med hänsyn till vad ovan anförts hava lotsverkssakkunniga funnit sig



böra föreslå återinförande av lotsfrihet för fartyg, som anlöpa hamn eller redd för på- eller avmönstring av sjöfolk eller för inhämtande av order för vidare resa. Lotsverkssakkunniga hava därvid ej funnit anledning att för sistnämnda fall föreslå lotsfrihetens begränsning till endast barlastade fartyg.

De ovannämnda föreningarna med undantag av Sveriges segelfartygsförening hava ytterligare framhållit, att lotsfrihet bör åtnjutas jämväl av fartyg, som avlämna sjuka eller skeppsbrutna eller söka läkarhjälp. Fartyg, som för avlämnande av sjuka passagerare angöra hamn eller redd, synas redan nu i anseende till angivandet av förutsättningarna för lotsfrihet enligt Lf § 1 mom. 2 d) samt vad lotsstyrelsen anfört i sitt förenämnda utlåtande den 17 april 1895, vilket innehåller motiv för ifrågavarande stadgande, vara lotsfria. Samma motiv tala även för att lotsfriheten utsträcker till att omfatta fartyg, som besöka en ort för avlämnande av andra sjuka än passagerare eller för sökande eljest av läkarhjälp. Medgivande av lotsfrihet i dylika fall ävensom för fartyg, som avlämna skeppsbrutna, förefaller jämväl lotsverkssakkunniga vara skäligt, varför en sådan utvidgning av den nuvarande lotsfriheten enligt Lf § 1 mom. 2 d) av lotsverkssakkunniga förordas. För såväl statsverket som lotspersonalen torde i ekonomiskt hänseende en sådan förändring bliva praktiskt taget utan betydelse.

Lotsverkssakkunnigas förslag till 2 § 3 mom. b) 5) utgör en i anslutning till vad ovan i skilda hänseenden anförts företagen omredigering i formellt och reellt avseende av nyssnämnda stadgande i gällande lotsförordning.

6) De tidigare omförmälda fyra föreningarna hava vidare anhållit om lotsfrihet för fartyg, som angöra hamn för uppläggning, reparation, undergående av annat ändringsarbete, tillsyn eller intagning i docka. Såsom skäl för lotsfrihet i dylika fall har huvudsakligen gjorts gällande, att därest de med anlöpandet av hamn förenade kostnaderna äro för höga, fartygen i stället kunna nödgas uppsöka utländska hamnar för att repareras, uppläggas med mera. Särskilt svenska hamnar vid Öresund uppgivas hava med hänsyn till lotsavgifternas storlek haft kännning av den utländska konkurrensen på ifrågavarande områden. Medgivande av lotsfrihet för fartyg, som anlöpa hamn för något av dessa ändamål, skulle alltså i sin mån bidra till att svenska industriföretag anlätades i större utsträckning än eljest för här åsyftade arbeten.

De sålunda framhållna synpunkterna synas lotsverkssakkunniga vara förtjänta av beaktande. Vad lotsstyrelsen i sitt förenämnda utlåtande den 17 april 1895 anfört därom, att haverister ej borde tillförsäkras någon särskild förmån, enär dels fartygsutgifter för haveri täcktes av försäkringssumman, dels ock lotsarna hade författningsenlig skyldighet att bispringa fartyg i haveri och kunde erhålla ersättning därför, är enligt lotsverkssakkunnigas mening icke att tillmäta sådan betydelse, att på grund därav lotsfrihet för fartyg, som angöra hamn för reparation eller dylikt, icke borde medgivas. Lotsverkssakkunniga vilja härvidlag framhålla, att endast i mindretalet av dessa fall haveri i sjörättslig mening eller i den bemärkelse, lotsstyrelsen



närmast åsyftat, torde föreligga. Vidare må erinras om att jämlikt Lf § 49 enligt dess lydelse i kungörelsen den 6 oktober 1933 fartyg, vilket anlöper svensk ort för något av de ändamål, som i här förevarande stycke avses, med undantag för uppläggning, under angivna förutsättningar är befriat från erläggande av fyr- och båkavgift. Några bärande skäl för att behandla dylikt fartyg strängare, såvitt angår lotsplikt med åtföljande skyldighet att erlagga lotsavgifter, synas lotsverkssakkunniga ej förefinnas. Härvid lär emellertid lotsfriheten böra utsträckas till att omfatta jämväl fartyg, som inkomma för uppläggning. Huvudanledningen till att sistberörda fartyg hittills icke befriats från fyr- och båkavgift torde hava varit, att en sådan avgiftslättnad befarats kunna i viss mån leda till missbruk. Emellertid har i kommerskollegii med skrivelse till Kungl. Maj:t den 25 februari 1936 överlämnade förslag till förordning om fyr- och båkavgift fartyg, som anlöper svensk ort för att uppläggas, upptagits såsom befriat från dylik avgift under enahanda förutsättningar, som gälla i fråga om fartyg, vilket anlöper svensk hamn för reparation, därvid kollegium till förekommande av missbruk av det ifrågasatta medgivandet föreslagit intagande i förordningen av föreskrift, att fartyg icke må anses hava blivit upplagt, såvida icke fartygets besättning avmönstrats samt sådana åtgärder vidtagits för bevarande av fartygets skrov, maskineri och utrustning, vilka erfordras beträffande fartyg, som under längre tid icke nyttjas till sjöfart. Det synes lotsverks-sakkunniga, att om ett medgivande av lotsfrihet för fartyg, som anlöpa hamn för att uppläggas, kompletteras med en dylik definition å begreppet uppläggning, något missbruk av medgivandet icke behöver befaras.

Enligt kommerskollegii utredning hade år 1934 för lotspliktiga fartyg över 100 ton, vilka anlöpt hamn för reparation, erlagts i lotspenningar 34 900 kronor och i hemvägsersättningar 2 600 kronor. Motsvarande siffror för lotspliktiga fartyg av nämnda storlek, vilka inkommit för att uppläggas, utgjorde 4 300 och 300, i vilka summor emellertid på grund av felande upplysningar ej äro inräknade lotsavgifter för fartyg, vilka ingått till Göteborg för uppläggning. En ej oväsentlig del av dessa avgifter torde emellertid i stället vara redovisade inom de för reparenter angivna talen. De fartyg, varom här är fråga, hava haft kontakt med lotsverket huvudsakligen vid Härnösands, Oskarshamns, Karlshamns, Sölvesborgs, Malmö, Landskrona, Helsingborgs, Vinga och Göteborgs lotsplatser.

De anförda siffrorna torde giva vid handen, att ur ekonomisk synpunkt några större betänkligheter mot medgivande av lotsfrihet i förevarande fall icke kunna anses föreligga. Med hänsyn härtill och på grund av vad i övrigt ovan anförts förorda lotsverkssakkunniga, att sådan lotsfrihet medgives. I 2 § 3 mom. b) 6) i de sakkunnigas förslag till lotsförordning äro närmare föreskrifter i ämnet intagna, därvid till förebild tjänat bestämmelserna i Lf § 49 d) samt i § 2 h) av kommerskollegii förslag till förordning om fyr- och båkavgift.

7), 8). Enligt Lf § 49 e) och f) befrias under angivna villkor från fyr- och båkavgift fartyg, som för nedskrotning eller upphuggning ankommer



till svensk ort, ävensom vid svenskt skeppsvarv byggt fartyg, då detsamma lämnar varvet och avgår till utrikes ort. Motsvarande bestämmelser föreslås lotsverkssakkunniga beträffande anlitalet av lots i sådana fall. En sådan utsträckning av lotsfriheten torde framstå såsom skälig samt utgöra en naturlig komplettering av den ovan under 6) föreslagna lotsfriheten. Någon nämnvärd inverkan å inflytande lotsavgifter kan därigenom icke uppstå.

9), 10). Enligt Lf § 1 mom. 2 e) är från skyldighet att anlita kronolots befriat fartyg, som gör resor endast mellan svensk ort och utländsk, innanför linjen Lindesnäs—Hanstholm belägen plats, när det passerar i lotsledsförteckningen upptagen lotsled eller annan farled, för lotsning varigenom fartyget under det löpande kalenderåret erlagt fulla lotsavgifter tio gånger, om det är ångfartyg eller lastpråm, och sex gånger, om det är segelfartyg, med iakttagande att, om lotsledens ändpunkter sammanfalla med ändpunkterna av lotsled i motsatt riktning eller lotsleden till hela sin längd utgör en del av annan i motsatt riktning gående lotsled, lotsavgifterna skola hava erlagts angivet antal gånger antingen i endast en riktning eller ock sammanlagt i båda riktningarna. Den genom mom. 2 e) medgivna lättningen i lotsplikten infördes i angivet syfte att, jämte annat, utgöra vederlag för avskaffandet av ett under viss tid tillämpat system med lotsningsexamen för sjökaptener och styrmän. Vidare stadgas i Lf § 1 mom. 4 a), att när fartyg under resa mellan svensk ort och utländsk plats passerar i lotsledsförteckningen upptagen lotsled eller annan farled, beträffande vilken lotsavgifter erlagts på sätt under mom. 2 e) sagts, lotspenningar skola utgå allenast med hälften av det belopp, som eljest bort utgöras; gällande detta medgivande dock icke för fartyg, som, befriat från skyldighet att anlita kronolots enligt mom. 2 e), likväl anlitar sådan, i vilket fall fulla lotsavgifter skola erläggas. Slutligen är i Lf § 1 mom. 6 föreskrivet, att befälhavare å fartyg, som jämlikt mom. 2 e) befriats från skyldighet att anlita kronolots, så ock befälhavare å fartyg, som jämlikt mom. 4 a) skall betala halva lotspenningar, må jämväl efter det löpande kalenderårets utgång, så länge han utan avbrott av ett helt kalenderår med samma fartyg passerar den ifrågavarande lotsleden eller farleden, vara berättigad att där själv lotsa sitt fartyg, emot det att han erlägger de lotspenningar, som enligt lotsförordningen skola utgå. Av detta moment, som tillkom den 18 september 1903 och ändrats den 10 februari 1911, innefattar den del, som tillkom förstnämnda datum, en utsträckning i tiden — »jämväl efter det löpande kalenderårets utgång» — av den fartyg i reguljär trafik enligt mom. 2 e) medgivna lotsfriheten efter angivet antal resor. Den 10 februari 1911 utsträcktes bestämmelsen i mom. 6 till att omfatta även »fartyg, som jämlikt mom. 4 a) i samma paragraf skall betala halva lotspenningar». För dessa fartyg innebär mom. 6 emellertid icke, ehuru ordalagen på grund av redaktionsfel tyda på annat, en förlängning i tiden av lotsfrihet, utan en omvandling av lotsplikt (med i viss utsträckning nedsatta lotspenningar) till lotsavgiftsplikt, innebärande



frihet från att taga lots ombord och att betala hemväggersättning men samma avgiftsbelastning som eljest, såvitt angår lotspenningarna.

För den reguljära trafiken äro således jämlikt Lf § 1 mom. 2 e), 4 a) och 6 vissa lättnader medgivna i fråga om skyldigheten att anlita lots eller erlägga lotsavgifter. Sedan länge har emellertid påyrkats ytterligare lindring i angivna hänseenden för denna trafik. Lotsförfattningssakkunniga framhöllo i denna sak, att vid bibehållande av lotsplikt i princip lotsfrihet för den reguljära trafiken kunde medgivas på mindre stränga villkor än för närvarande. Särskilt syntes här åtskillnaden mellan fartyg gående innanför eller bortom linjen Lindesnäs—Hanstholm godtycklig, varför vid genomförande av lättnader i första hand borde ifrågakomma, att förmånerna för fartyg, som gå i trafik innanför nämnda begränsningslinje, utsträcktes även till övriga fartyg. I yttrande över lotsförfattningssakkunnigas betänkande hava emellertid Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges redareförening anført, att föreningarna, vilka övertvägt, huruvida icke enahanda lindring, som enligt mom. 2 e) tillkomme fartyg i trafik innanför linjen Lindesnäs—Hanstholm, lämpligen kunde och borde utsträckas även till övriga fartyg, efter ingående bedömanden av olika på denna fråga inverkan faktorer kommit till den uppfattningen, att tillräckliga skäl icke föreläge för en dylik åtgärd. Vidare har Stockholms rederiförening i sitt i januari 1936 avgivna yttrande över nämnda betänkande anført, att enär ett närmare bedömande av frågan om den i mom. 2 e) medgivna lotsfrihetens utsträckande till att omfatta fartyg i trafik bortom linjen Lindesnäs—Hanstholm fordrade tillgång till bland annat vissa då icke tillgängliga statistiska uppgifter, föreningen ansett sig åtminstone icke för det dåvarande böra framställa yrkande om en dylik utsträckning av förevarande lättnad i lotsplikten. Med hänsyn till vad sålunda förekommit hava lotsverkssakkunniga icke ansett sig böra till närmare prövning upptaga spörsmålet om utsträckning av den i Lf § 1 mom. 2 e) medgivna lotsfriheten till fartyg, som gå i trafik bortom linjen Lindesnäs—Hanstholm, utan föreslå, att gällande ordning på denna punkt bibehålles.

Däremot hava de tre föreningarna föreslagit, att under förhållanden, som i Lf § 1 mom. 2 e) och 4 a) eljest avses, lotsfrihet respektive avgiftssänkning skulle medgivas i fråga om maskindrivet fartyg, redan då fartyget under det löpande kalenderåret erlagt fulla lotsavgifter 6 gånger i stället för, såsom nu, 10 gånger.

Den inom kommerskollegium för lotsverkssakkunniga företagna utredningen har avsett bland annat att få utrönt, vad det skulle komma att ekonomiskt betyda, om bestämmelserna i Lf § 1 mom. 2 e) och 4 a) ändrades därhän, att för maskindrivna fartyg lotsfrihet enligt mom. 2 e) och befrielse från erläggande av hälften av lotspenningarna enligt mom. 4 a) skulle inträda, när ett fartyg passerar en farled, beträffande vilken fartyget under det löpande kalenderåret erlagt fulla lotsavgifter 8 eller 6 gånger. Segelfartyg utan hjälpmaskin hava vid utredningen i denna del uteslutits, enär de icke spela någon nämnvärd roll ur uppbördssynpunkt. Av samma skäl hava



bogserbåtar och lastpråmar ej medtagits. Vidare hava ej heller fartyg av finsk nationalitet tagits i betraktande, eftersom dessa fartyg ej komma i åtnjutande av den befrielse, som nu är stadgad i mom. 2 e) och 4 a).

Resultaten av undersökningen kunna sammanfattas sålunda. Om bestämmelserna i Lf § 1 mom. 2 e) varit sådana, att lotsfrihet inträtt, när ett maskindrivet fartyg erlagt fulla lotsavgifter 8 gånger, skulle detta år 1934 medfört en minskning av lotspenningarna med 10 700 kronor och en minskning av hemvägsersättningen med 1 100 kronor. Hade lotsfriheten åter inträtt efter erläggande av fulla lotsavgifter 6 gånger, skulle lotspenningarna hava minskats med 26 500 kronor och hemvägsersättningen med 2 700 kronor. Om i Lf § 1 mom. 4 a) varit stadgat, att för maskindrivna fartyg villkoret för befrielse från erläggande av hälften av lotspenningarna skulle vara, att fulla lotsavgifter erlagts 8 gånger, skulle detta år 1934 vållat en minskning av lotspenningarna med 14 900 kronor. Hade denna nedsättning av lotspenningarna inträtt efter erläggande av fulla lotsavgifter 6 gånger, skulle lotspenninguppbörden hava minskats med 34 300 kronor. Om det i båda de nämnda momenten i stället för »tio gånger» stått »åtta gånger», skulle alltså den sammanlagda därav föranledda minskningen i lotspenningarna år 1934 hava uppgått till 25 600 kronor. Hade det stått »sex gånger», hade den sammanlagda minskningen i lotspenningarna blivit 60 800 kronor. Vid beräkningarna har endast tagits hänsyn till fartyg över 100 ton.

De angivna beloppen äro endast ungefärliga. De siffror, som avse mom. 2 e), kunna antagligen anses vara maximisiffror, dels på grund av möjligheten att till detta moment hänförs ett eller annat fartyg, som bort komma under mom. 4 a), dels ock enär det visat sig, att en del fartyg fortsatt att taga lots och alltså erlägga lotsavgifter, även sedan lotsfrihet inträtt. De ifråga om mom. 4 a) angivna siffrorna äro däremot något för låga, vilket framgår av vad nyss sagts i fråga om mom. 2 e) och i övrigt sammanhänger med tillvägagångssättet vid undersökningen.

Fartyg, åtnjutande förmåner enligt Lf § 1 mom. 2 e) och 4 a), förekomma huvudsakligen vid följande lotsplatser, nämligen Luleå, Sandhamn, Stockholm, Oxelösund, Malmö, Hälsingborg, Halmstad, Vinga och Göteborg.

Det synes lotsverkssakkunniga, att det i Lf § 1 mom. 2 e) och 4 a) i fråga om maskindrivna fartyg för lotsfrihet respektive sänkning av lotspenningarna fordrade antalet avgiftsbetalningar, nämligen 10, är väl högt. En sänkning därav framstår enligt lotsverkssakkunnigas mening såsom skälig. Dock hava lotsverkssakkunniga icke ansett sig kunna förorda bifall till det från sjöfartshåll framförda förslaget om minskning av antalet avgiftsbetalningar till 6. Medgivande av lotsfrihet och avgiftssänkning i så stor utsträckning, en dylik åtgärd skulle innebära, lär näppeligen för närvarande böra ifrågakomma, särskilt med hänsyn till den förhållandevis stora nedgång i lotspenningarna, koncentrerad till ett mindre antal lotsplatser, som därigenom kan förväntas inträda. Ett fastställande av antalet avgiftsbetalningar till 8 synes däremot lotsverkssakkunniga utgöra en lämplig avvägning. Sjöfarten erhåller härigenom viss lättnad, låt vara ej i begärd omfattning, utan



att lotspenninguppbörden därigenom röner inverkan i sådan mån, att statsverkets och lotspersonalens intressen kunna anses bliva obehörigen åsidosatta. Då det numera praktiskt taget undantagslöst är fallet, att segelfartyg, å vilka bestämmelserna i Lf § 1 mom. 2 e) och 4 a) kunna vinna tillämpning, äro försedda med hjälpmaskin, varför således jämväl för deras del det högre antalet avgiftsbetalningar nu måste uppnås för lotsfrihet eller avgiftssänkning, hava lotsverkssakkunniga ej funnit erforderligt, att i fortsättningen en särbestämmelse i förevarande avseende bibehålles för segelfartyg. Det föreslås därför, att för lotsfrihet eller avgiftssänkning fordran å 8 avgiftsbetalningar uppställles, utan att för segelfartyg något undantag härifrån stadgas.

Med de ändringar, som av det förestående föranledas, hava bestämmelserna i Lf § 1 mom. 2 e) upptagits under 3 mom. b) 9) av 2 § i lotsverkssakkunnigas förslag till lotsförordning samt föreskrifterna i Lf § 1 mom. 4 a) såsom 2 mom. a) hänförs till 28 § i nämnda förslag. Samtidigt hava några jämkningar av formell natur företagits. Då lotsverkssakkunniga i sitt Betänkande I föreslagit, att särskild hemväggersättning icke längre skall utgöras av fartygen, har antalet avgiftsbetalningar angivits skola hänföra sig till lotspenningar i stället för, såsom nu är fallet, lotsavgifter. Överflyttningen av de Lf § 1 mom. 4 a) ersättande bestämmelserna till 28 § i förslaget har skett med hänsyn därtill, att det synts lotsverkssakkunniga önskvärt, att, i den mån så lämpligen låter sig göra, i förordningen förekommande bestämmelser om lotspenningar sammanföras.

Beträffande Lf § 1 mom. 6 synes den däri stadgade lotsavgiftsplikten, som nu avser lotspenningar men ej hemväggersättning, ej böra — om hemväggersättningen upphör att utgå, därvid sjöfartens bidrag till kostnaderna för lotsarnas resor förutsattes bliva inkluderat i lotspenningarna — avse den del av lotspenningarna, som sålunda kan anses komma att motsvara hemväggersättningen. De ifrågavarande fartygen torde nämligen böra i fortsättningen liksom nu hava någon ekonomisk fördel av att ej anlita lots. Lotsverkssakkunniga hava med hänsyn härtill funnit skäligt föreslå, att ifrågavarande lotsavgiftsplikt framdeles skall omfatta 90 procent av vederbörande lotspenningar.

Det i sistnämnda moment nu förekommande uttrycket »befälhavare — — — må — — — själv lotsa sitt fartyg» har föranlett, att momentet flerstädes tillämpas, allenast då fartyget alltjämt föres av samma befälhavare. Det synes emellertid lotsverkssakkunniga, att då den i Lf § 1 mom. 2 e) och 4 a) [2 § 3 mom. b) 9) och 28 § 2 mom. a) i lotsverkssakkunnigas förslag] medgivna lotsfriheten eller avgiftssänkningen under del av visst kalenderår är knuten till visst fartyg, oberoende av eventuellt ombyte å befälhavarposten, detsamma bör vara förhållandet beträffande den för tid efter nämnda kalenderår medgivna, med skyldighet att erlagga lotspenningar förbundna lotsfriheten.

Mot Lf § 1 mom. 6 svarande bestämmelser, såvitt angår lotsavgiftsplikt för fartyg, som gör resor endast mellan svensk ort och utländsk innanför



linjen Lindesnäs—Hanstholm belägen plats, hava ansetts lämpligen böra tilläggas 2 § 3 mom. b) 9) i lotsverkssakkunnigas förslag, medan b) 10) i sistnämnda moment ersätter innehållet i övrigt i Lf § 1 mom. 6. Vid utformningen av de ifrågavarande bestämmelserna i förslaget hava iakttagits sådana förändringar, som föranledas av vad i de två nästföregående styckena här ovan anförts.

4 m o m. Första stycket överensstämmer med innehållet i Lf § 1 mom. 1 fjärde stycket med det undantag, att lotsverkssakkunniga föreslagit Kalmarsund i dess helhet skola anses såsom öppen sjö i lotsningshänseende, medan så nu är fallet i fråga om detta vatten endast söder om Grimskär och norr om Skäggenäs och alltså ej mellan dessa båda platser. Då emellertid, i enlighet med vad förut framhållits, vid genomförande av lotsverkssakkunnigas förslag om generell lotsfrihet i alla leder före sista öppen sjö respektive efter första öppen sjö den nuvarande lotsplikten mellan Skäggenäs och Grimskär för den genomgående trafiken i Kalmarsund kommer att upphöra, kommer givetvis anledning att saknas att ej anse jämväl denna del av sundet såsom öppen sjö enligt lotsförordningen.

Andra stycket ansluter sig till nu gällande ordning (Lf § 1 mom. 1 tredje stycket).

### 3 §. (Lf §§ 1, 2; lfk §§ 1, 2; lfs 2, 3 §§.)

*Lotsplikt på grund av särskilt förordnande m. m.*

1 m o m. Med vissa smärre förändringar, vilka föranletts av lotspliktsbestämmelserna i 2 § eller som äro av blott formell natur, överensstämmer momentet med 3 § 1 mom. första stycket i lotsförfattningssakkunnigas förslag.

2 m o m. Genom detta moment ersättas bestämmelserna i Lf § 1 mom. 1 första och andra styckena jämförda med Lf § 2.

3 m o m. Vad angår frågan om biträde av lots inom hamn, få lotsverkssakkunniga hänvisa till vad därom anförts å sid. 140 ff i lotsförfattningssakkunnigas betänkande. Till de synpunkter, varåt lotsförfattningssakkunniga för egen del givit uttryck, kunna lotsverkssakkunniga i allt väsentligt ansluta sig. På grund härav tillstyrka lotsverkssakkunniga det av lotsförfattningssakkunniga framlagda förslaget till kungörelse angående meddelande av bestämmelser om biträde av lots inom hamn, varjämte i här förevarande moment intagits erinran därom, att rörande anlitande av lotsbiträde inom viss hamn gälla de särskilda bestämmelser, som må vara intagna i hamnordning för hamnen eller eljest av Kungl. Maj:t meddelade. I den mån sådana bestämmelser icke utfärdas, skola givetvis rörande anlitande av lotsbiträde inom hamn vanliga i fråga om anlitande av lots gällande bestämmelser äga tillämpning.

Med hänsyn till att jämförelsevis lång tid uppenbarligen kommer att krävas för utarbetande av särskilda föreskrifter för olika hamnar i här förevarande avseende, vilja lotsverkssakkunniga förorda, att med ikraftträdandet av ovannämnda kungörelse får anstå till förslagsvis två år efter tiden för ikraftträdandet av ny lotsförordning, vilken sistberörda tidpunkt av lotsverkssakkunniga föreslagits till den 1 juli 1937.



## 4 §. (Lf §§ 1, 2; lfk § 2; lfs 2 §.)

I sak överensstämmer paragrafen med 2 § 1 mom. i lotsförfattnings-sakkunnigas förslag; jämför Lf § 1 mom. 3 och § 2.

*Anlitande av  
lots, då lots-  
plikt ej före-  
ligger.*

## 2 kap. Om lotsningen m. m.

## 5 §. (Lf § 4; lfk §§ 3, 4; lfs 4, 5 §§.)

2 m o m. Bestämmelser rörande de signaler, vilka skola anses såsom signaler för tillkallande av lots, äro i anslutning till ny internationell signalbok meddelade i kungörelsen den 20 oktober 1933 (nr 592) angående signaler för tillkallande av lots. Genom denna kungörelse, vilken trädde i kraft den 1 januari 1934, upphävdes kungörelsen den 30 april 1909 (nr 32 s. 1) angående signaler för tillkallande av lots samt sista stycket av § 4 lotsförordningen, sådant detta författningsrum löd enligt kungörelsen den 10 februari 1911 (nr 12 s. 1). Nämda stycke var till sin ordalydelse i det närmaste helt överensstämmande med § 2 kungörelsen den 30 april 1909. 5 § i lotsförfattnings-sakkunnigas förslag till lotsförordning återgiver, med några mindre förändringar, innehållet i sistnämnda kungörelse. Jämväl lotsförfattningskommitterade föreslogo en överflyttning av samma kungörelses innehåll till lotsförordningen. Lotsverkssakkunniga hava emellertid vid övervägande av frågan, huruvida i överensstämmelse med den av lotsförfattningskommitterade och lotsförfattnings-sakkunniga sålunda omfattade meningen de nu i förevarande ämne gällande, i kungörelsen den 20 oktober 1933 meddelade bestämmelserna böra överflyttas till lotsförordningen, funnit sig böra förorda, att så icke sker. Särskilt med hänsyn till dessa bestämmelsers tillämplighet i fråga om tillkallande av jämväl annan lots än kronolots synes det lämpligt, att desamma äro meddelade i en fristående författning. Lotsförordningen avser icke annan lotsning än den genom kronans försorg anordnade. I anslutning till det anförda har, i enlighet med vad lotsstyrelsen förordat, i lotsverkssakkunnigas förslag till lotsförordning icke upptagits några bestämmelser motsvarande de i 5 § av lotsförfattnings-sakkunnigas förslag till sådan förordning intagna föreskrifterna. Den omständigheten, att dylika bestämmelser icke införas i förordningen, har emellertid ansetts böra föranleda intagandet däri av en erinran därom, att särskilda bestämmelser äro meddelade annorstädes. Detta har skett genom här förevarande moment, som med någon jämkning av huvudsakligen formell natur överensstämmer med av lotsstyrelsen föreslagen formulering av stadgande i ämnet.

*Tillkallande  
av kronolots.*

## 6 §. (Lf § 5; lfk § 5; lfs 6 §.)

1 m o m. Beträffande lotsflaggas utseende hade lotsförfattningskommitterade upptagit detaljerade föreskrifter, medan lotsförfattnings-sakkunniga ansett dylika detaljföreskrifter — om flaggans längd i förhållande till bred-

*Kännetecken  
för lotsbåt.*



den, om det vita fältets plats i flaggan o. s. v. — rätteligen höra hemma i reglementariska föreskrifter, som utfärdas av lotsstyrelsen. Lotsverkssakkunniga hava anslutit sig till sistnämnda mening.

Lotsstyrelsen har framhållit, att det av lotsförfattningssakkunniga föreslagna stadgandet, att vid dager lotsbåt, som för storsegel, skall såsom kännetecken hava en röd duk däri, till vilket stadgande viss motsvarighet finnes i Lf § 5, numera saknar nämnvärd betydelse och bör utgå. Icke heller lotsverkssakkunniga hava funnit erforderligt att vidare stadga skyldighet för lotsbåtar under segel, vilka numera knappast förekomma, att vid dager föra ytterligare kännetecken än lotsflagga.

Enligt lotsförfattningssakkunnigas förslag skulle under mörker i svenskt inre farvatten å lotsbåtar i allmänhet föras ett vitt ljus samt på 1'5 meters avstånd under detta ett rött ljus, båda lysande runt horisonten, där ej för båtens manövrering erfordrades, att ljusen avskärmades över en mindre sektor rätt akterut. I enlighet med vad lotsstyrelsen förordat hava lotsverkssakkunniga funnit mera lämpligt föreslå avståndet mellan de båda ljusen skola utgöra omkring 1'5 meter.

I yttrande över lotsförfattningssakkunnigas förslag anförde överlotsen vid Hälsingborgs lotsplats, att därest ej minst två lampor komme till användning för vart och ett av berörda ljussken eller i varje fall för det röda skenet, det ej låte sig göra att på en båtmast eller påle anbringa ljusen på sådant sätt, att båda kunde lysa runt horisonten. Erfarenheten från lotsplatsen med dess livliga trafik under mörker hade emellertid givit vid handen, att det vore till fyllest med ljus, vilka sprede sitt sken som vanliga topplanternor. Överlotsens ifrågavarande yttrande återopades av lotskaptenen i södra lotsdistriktet. I anslutning härtill har lotsstyrelsen förordat en sådan omformulering av lotsförfattningssakkunnigas förslag i ifrågavarande del, att det förbehålls löst skulle medgivas, att ljusen må vara skymda inom en mindre sektor rätt akterut. Lotsverkssakkunniga för sin del hava funnit övervägande skäl av praktisk natur tala för ett stadgande av sådan innebörd och därför givit sin anslutning till den ifrågavarande, av lotsstyrelsen föreslagna ändrade författningslydelsen.

Lotsförfattningssakkunniga hava vidare föreslagit en bestämmelse av innehåll, att då lotsbåt, som under mörker går att möta fartyg, vilket tillkallat lots, kommit i så rent farvatten, att lotssökande fartyg kan utan fara närma sig lotsbåten, skall lotsbåten förutom ljus, som eljest föreskrivits, visa antingen vita bloss med lämpliga mellanrum eller omväxlande vita och röda ljussignaler. Från personalhåll har framhållits, att ifrågavarande bestämmelse kunde, därest mer än ett fartyg samtidigt önskade lots, bliva till fara för något eller några av dem, varför bestämmelsen borde utgå. Med anledning härav vilja lotsverkssakkunniga erinra därom att, såsom närmare framgår av vad lotsförfattningssakkunniga å sid. 262 i sitt betänkande anför, visst behov visat sig föreligga av bestämmelser, som uttryckligen giva vissa lotsbåts kännetecken eller signaler sådan betydelse, att fartygen kunna utan fara hålla kurs på dem. Dylika föreskrifter finnas icke för närvarande. Med



den bestämmelse, varom här är fråga, hava lotsförfattningssakkunniga avsett att tillgodose berörda behov, såvitt angår den mörka delen av dygnet. Det synes lotsverkssakkunniga sannolikt, att bestämmelsen, tillämpad på sätt, vartill grunden för dess tillkomst måste anses giva anledning, icke skulle behöva medföra någon fara för fartyg, som önska lots. Uppenbart torde nämligen vara, att de ifrågavarande blossen eller ljussignalerna icke skola visas, om ej samtliga fartyg — och alltså ej blott det fartyg, lotsbåten närmast går till mötes — vilka giva från lotsbåten uppfattningsbar lotssignal eller vilkas önskan att erhålla lots eljest är ombord å lotsbåten bekant eller av till hands liggande anledning förmodad, kunna utan fara närma sig lotsbåten. Den av lotsförfattningssakkunniga föreslagna bestämmelsen, att vid dager lotsflagga icke må föras, när det är förenat med fara för lotssökande fartyg (alltså eventuellt flera dylika) att närma sig lotsbåten, synes även analogivis leda till den nyss uttalade uppfattningen. Med hänsyn till vad sålunda anförts hava lotsverkssakkunniga för sin del funnit sig böra tillstyrka antagandet av bestämmelsen om blossande eller ljussignalering från lotsbåt, dock med viss av lotsstyrelsen föreslagen modifikation. Lotsstyrelsen har sålunda förordat en ändring därhän, att lotsbåt i den situation, varom här är fråga, ej ovillkorligen skall men väl bör, då omständigheterna därtill föranleda, visa de ifrågavarande blossen eller ljussignalerna. Häri genom undvikes, att så sker, där det ej är för ett praktiskt ändamål erforderligt, samtidigt som ytterligare garanti vinnes mot missförstånd med åtföljande risker för fartyg.

2 m o m. Detta moment innefattar en nyhet i förhållande till vad nu gäller. I likhet med lotsförfattningskommitterade och lotsförfattningssakkunniga föreslå lotsverkssakkunniga en bestämmelse om särskild ljudsignal — serier om tre tätt på varandra följande långa ljud — från lotsbåt till svar å ljudsignal från lotssökande fartyg. En dylik bestämmelse, som torde vara av behovet påkallad, kräver uppenbarligen, såsom även lotsförfattningssakkunniga framhållit, åtgärder till förhindrande, att enahanda signal användes för annat ändamål, t. ex. gives från mistsignalstation. Vidtagandet av dylika åtgärder torde ankomma på lotsstyrelsen.

#### 8 §. (Lf § 9; lfk § 8; lfs 8 §.)

Paragrafen överensstämmer helt med 8 § i lotsförfattningssakkunnigas förslag.

I vissa yttranden över nämnda förslag har vid förevarande paragraf frågan om lejdare för lotsens ombordstigning å och avgång från fartyget berörts. Sålunda har lotskaptenen i södra lotsdistriktet ifrågasatt, huruvida det ej vore lämpligt att i paragrafen göra en erinran om befälhavares åliggande att tillse, att hållfast lejdare tillhandahölles för omförmälda ändamål. Vidare har lotsförbundet föreslagit, att till första stycket måtte göras ett tillägg rörande tillhandahållande av stormlejdare av god typ och beskaffenhet samt med tryggad fastgöring. Lotsstyrelsen har föreslagit meddelande

*Försäktighets-  
åtgärder, då  
lots mottages  
å eller avgår  
från fartyg  
m. m.*



av föreskrift i ämnet, till vilket förslag lotsverkssakkunniga återkomma här nedan.

I 128 § andra stycket av kommerskollegii kungörelse den 30 juni 1927 med särskilda byggnads-, material- och utrustningsbestämmelser för fartyg (byggnadsreglemente) stadgas, att stormlejdare skall vara av betryggande konstruktion och att stegen å stormlejdare böra hava en bredd av minst 14 centimeter.

I rundskrivelse den 23 februari 1933 till samtliga fartygsinspektörer och extra funktionärer vid fartygsinspektionen har kommerskollegium anført följande:

»Vid tillsyn, huruvida stormlejdare är av betryggande konstruktion, skall tills vidare följande iakttagas. Stormlejdaren skall vara av sådan längd, att den, när fartyget är barlastat, når från överkant av ifrågakommande räcke eller brädgång till närheten av vattenytan. Därest i lejdaren ingår en löstagbar nedre del (bonnett), skola anordningar vara vidtagna för bonnettens säkra fästande till lejdaren i övrigt. Lejdarens steg böra vara anbragta med mellanrum av högst 35 cm. Stegen böra hava en längd av cirka 50 cm. samt vara av ek, bok eller annat hårt träslag. Deras kanter böra vara något avrundade. Stegen böra vara så fästade, att de ej kantra vid lejdarens nyttjande. Å lejdare, vars längd överstiger 4 meter, bör ungefär vart sjätte steg, uppifrån räknat, vara förlängt cirka 50 cm. åt vardera sidan eller försett med en å lejdarens insida najad latta av motsvarande längd. Lejdartåg bör utgöras av väl sträckt tågvirke av tillräcklig grovlek.

Vid inspektion av stormlejdare bör, i den mån så lämpligen låter sig göra, fartygsbefälets uppmärksamhet fästas på angelägenheten av, att lejdaren hålles fri från föroreningar och is, att lejdaren vid nyttjandet anbringas så, att den ligger an fartygssidan i möjligaste mån och ej kommer i närheten av avlopp i densamma, samt att fastgöringstamparna vid nyttjandet säkert fastgöras, därvid avståndet mellan fästpunkterna ombord bör motsvara minst lejdarens bredd.»

Lotsstyrelsens ovan berörda förslag, som av styrelsen motiverats därmed, att olyckstillbud förekommit, innebär, att till första stycket i paragrafen skulle läggas ett stadgande om skyldighet för befälhavare att tillse, att där för lotsens ombordgående finnes stormlejdare, denna är i fullgott skick, samt att de i sista punkten av kommerskollegii ovanstående skrivelse för fartygsbefälet angivna förhållningsreglerna iakttagas.

Med hänsyn till vad lotsstyrelsen framhållit såsom skäl för sitt ifrågavarande förslag äro jämväl lotsverkssakkunniga av den meningen, att det till förhindrande i möjligaste mån av olyckshändelser är av vikt, att närmare författningsbestämmelser rörande stormlejdare komma till stånd utöver de nu i byggnadsreglementet förekommande föreskrifterna i ämnet. Emellertid hava lotsverkssakkunniga inhämtat, att inom kommerskollegium förslag till bestämmelser i anledning av en konvention angående skydd mot olycksfall för arbetare sysselsatta med lastning eller lossning av fartyg är under utarbetande, och att det är ifrågasatt att därvid införa föreskrifter rörande stormlejdare i huvudsaklig överensstämmelse med kommerskollegii rundskrivelse den 23 februari 1933 ävensom föreskrift, att lejdare i öppen sjö skall utgöras av stormlejdare. På grund härav hava lotsverkssakkunniga, som förutsätta, att i en sålunda kommande författning intagas, bland annat,



i lämplig form de här ovan omnämnda förhållningsreglerna för fartygsbefälet, ansett införande i lotsförordningen av föreskrifter, varom här är fråga, icke vara erforderligt. Det må i detta sammanhang erinras om, att jämlikt lotsverkssakkunnigas förslag till förevarande paragraf befälhavaren är skyldig att överhuvud vidtaga sådana åtgärder att, såvitt av fartyget beror, ombordstigning må kunna ske med minsta fara för i lotsbåten befintliga personer. Därtill kommer, att kommerskollegii förenämnda rundskrivelse i viss mån provisoriskt ersätter de närmare författningsföreskrifter i förevarande avseende, varav behov kan anses föreligga.

#### 10 §. (Lf § 11; lfk § 10; lfs 10 §.)

Enligt § 11 i nu gällande lotsförordning åligger det lots, som av hårt väder eller av annan orsak hindras att gå ombord å fartyg, för vilket hans biträde påkallas, att från båt eller annat tjänligt ställe söka vägleda fartyget genom signalering med flagga eller annat väl synligt tecken. Därvid skall fartygets manövrering ledas genom signaltecknets handhavande på vissa föreskrivna sätt. Med visst tillägg och därjämte några mindre ändringar i formuleringen har berörda paragraf upptagits i 10 § av lotsförfattnings-sakkunnigas förslag. I yttrande över detta förslag har lotsstyrelsen anført, att med hänsyn till att under de förhållanden, varom här vore fråga, lotsen vanligen sökte vägleda fartyget genom att gå före detsamma med lotsbåten, här förevarande stadgandes ordalydelse borde på angivet sätt ändras. Då det således är vanligt, att vägledning under ifrågavarande omständigheter sker genom lotsbåtens framförande utan samtidig signalering, hava lotsverkssakkunniga i likhet med lotsstyrelsen funnit lämpligt, att stadgandet erhåller en redigering, som medgiver jämväl ett dylikt tillvägagångssätt. Lotsverkssakkunnigas för sådant ändamål föreslagna förändringar av § 11 i nuvarande lotsförordning avvika endast i formellt hänseende från vad lotsstyrelsen härutinnan föreslagit. I övrigt är lotsverkssakkunnigas förslag till 10 § likalydande med nyssnämnda paragraf i gällande förordning så när som på en mindre jämkning av formell art.

*Vägledning  
från ställe  
utom fartyget.*

Det ovan omförmälda, av lotsförfattnings-sakkunniga förordade tillägget avsåg att utsäga, att lotsen hade att lämna ifrågavarande vägledning, »därest befälhavaren det önskar». I motiveringen angavs tillägget såsom ett förtydligande. Fyra lotskapteners hava framhållit såsom sin mening, att de tillagda orden borde utgå. Såsom skäl härför har anförts, att om befälhavaren kallat lotsen, denne borde äga rätt att fullgöra lotsningen på bästa till buds stående sätt, samt att under hårt väder befälhavaren icke alltid kunde meddela sig med lotsen. Jämväl lotsstyrelsen har ansett tillägget lämpligen böra utgå. Lotsverkssakkunniga hava icke heller upptagit detsamma i sitt förslag. Tillägget torde sakna praktisk nytta men å andra sidan vid ett system med lotsplikt kunna leda till den missuppfattningen, att genom uteblivande av uttryck för befälhavarens önskan att erhålla den ifrågavarande vägledningen föreliggande lotsplikt skulle upphöra.



## 12 §. (Lf § 13; lfk § 12; lfs 12, 30 §§.)

*Aterkallelse  
av lots, vänte-  
tid.*

1 mom. Häri hava bestämmelser givits rörande den tid, befälhavare kan påfordra, att lots, som inställt sig ombord för att lotsa, avvaktar förrättningens påbörjande. Momentet är likalydande med 12 § i lotsförfattningssakkunnigas förslag.

2 mom. I detta moment har reglerats frågan om skyldighet för lots, som för att lotsa kallats att å viss tid och plats möta fartyg under resa, att avvakta fartygets ankomst. Innehållet i momentet är hämtat från 30 § 2 mom. i lotsförfattningssakkunnigas förslag, i vilket författningsrum bestämmelser i förevarande hänseende intagits i samband med föreskrifter om rätt till väntpenningar i enahanda fall. Lotsverkssakkunniga hava emellertid ansett riktigast, att samtliga föreskrifter om skyldighet för lots att avvakta lotsnings påbörjande sammanföras i en paragraf.

## 13 §. (Lf § 14; lfk § 13; lfs 13 §; TjR 23 §.)

*Uppgifter av  
befälhavaren  
till lotsen  
m. m.*

Första stycket av förevarande paragraf är avsett att utgöra ersättning för huvuddelen av 23 § 2 mom. tjänstgöringsreglementet och skiljer sig till innehållet endast i mindre grad från detta reglementes ifrågavarande föreskrifter. Andra stycket innefattar bestämmelser om den befälhavarens uppgiftsskyldighet gentemot lotsen, som utgör ett komplement till lotsens åligganden enligt första stycket.

Medan andra stycket helt överensstämmer med vad lotsförfattningssakkunniga i motsvarande del föreslagit, skiljer sig första stycket i vissa hänseenden från lotsförfattningssakkunnigas förslag, 13 § första stycket. I detta senare hade sålunda stadgats, att lotsen, när han kommit ombord, skulle av befälhavaren inhämta upplysning om jämväl det roderkommando, som komme att under lotsningen användas. Lotsverkssakkunniga hava emellertid funnit sig böra biträda av lotsstyrelsen framställt förslag om utslutning av berörda stadgande såsom varande obehövt, enär flertalet länder numera anslutit sig till genom konvention antaget internationellt roderkommando, och lotsens skyldighet att förskaffa sig visshet i här ifrågavarande hänseende i varje fall följer av den allmänna bestämmelsen i sista satsen av stycket. Däremot hava lotsverkssakkunniga likaledes på förslag av lotsstyrelsen i första stycket upptagit även fartygets nationalitet. Det må nämnas, att lotsförfattningssakkunniga föreslagit stadgande om skyldighet för fartygsbefälhavare att, då lotsen ankommer till fartyget, på dennes begäran uppgiva bland annat fartygets nationalitet. Utöver vad nu sagts förete lotsförfattningssakkunnigas och lotsverkssakkunnigas förslag till 13 § första stycket sinsemellan några skiljaktigheter av väsentligen formell natur.

I tredje stycket av förevarande paragraf enligt lotsförfattningssakkunnigas förslag hava lotsverkssakkunniga dels i anslutning till karantänskungörelsen den 4 maj 1934 (nr 142), genom vilken upphävs bland annat kungörelsen den 30 april 1920 (nr 297) angående åtgärder till förekommande av vissa smittsamma sjukdomars införande i riket, företagit smärre formella jämk-



ningar, dels ock, i anledning av tillkomsten av kungörelsen den 4 maj 1934 (nr 143) om rättutrotning å fartyg, i vilken kungörelse fartygsbefälhavare och lotspersonal ålagts vissa skyldigheter, intagit hänvisning jämväl till gällande bestämmelser i sistberörda hänseende. I 23 § 2 mom. tjänstgöringsreglementet förefinnes för närvarande en erinran om lotsarnas skyldigheter enligt gällande karantänskungörelse och kungörelse om rättutrotning å fartyg.

14 §. (Lf § 15; lfk § 14; lfs 14 §; TjR 23 §.)

Paragrafen överensstämmer i sak med motsvarande paragraf i lotsförfattningssakkunnigas förslag. Jämväl i fråga om motiveringen ansluta sig lotsverkssakkunniga till vad lotsförfattningssakkunniga i sådant hänseende anført. Beträffande första stycket har en jämkning i förtydligande syfte vidtagits av lotsverkssakkunniga.

*Lotsningen  
och man-  
övern.*

15 §. (Lf § 21; lfk § 16; lfs 15 §; TjR 23 §.)

Medan i 14 § regler givits beträffande kronolotsens och befälhavarens inbördes förhållande i allmänhet under lotsning, behandlas i första stycket av förevarande paragraf förhållandet mellan kronolotsen och befälhavaren vid fartygets ankring eller förtöjning i sådana fall, då kronolotsen icke avlöses av hamnlots.

*Ankring eller  
förtöjning.*

Lotsförfattningssakkunnigas förslag upptager bestämmelser i ifrågavarande ämne likaledes i 15 § första stycket, åt vilket givits följande lydelse:

»Då fartyg skall ankra eller förtöjas i farled eller hamn, där särskild hamnpersonal icke tager befattning med fartygets förläggande på behörig plats, rätte sig befälhavaren efter de uppgifter och anvisningar, kronolotsen lämnar rörande ankringen eller förtöjningen.»

I detta stadgande, som med vissa formella och i förtydligande syfte vidtagna jämkningar återgiver Lf § 21, hava lotsverkssakkunniga vidtagit vissa förändringar i enlighet med vad av det följande närmare inhämtas.

Dessa förändringar sammanhånga med regleringen av spørgsmålet om särskilda förtöjningspenningar till kronolots, i vilket hänseende bestämmelser meddelats i 33 § av såväl lotsförfattningssakkunnigas som lotsverkssakkunnigas förslag.

Det förekommer flerstädes — tämligen allmänt vid de norrländska lotsplatserna men även vid andra lotsplatser — att lotsarna efter avslutad lotsning eller före lotsnings påbörjande mot särskild ersättning av fartygsbefälhavaren lämna biträde med fartygs förtöjning respektive uttagande från förtöjningsplats, ett biträde som förmenas ligga utanför lotsarnas skyldigheter i tjänsten. Utöver den belysning, detta spørgsmål fått i avdelningen »Om biträde av lots inom hamn» i lotsförfattningssakkunnigas betänkande, har å sid. 298—299 i samma betänkande lämnats redogörelse för vissa av lotsstyrelsen, Kungl. Maj:t i regeringsrätten och underdomstol behandlade fall, där fråga varit om befogenheten att taga ersättning för ifrågavarande slags biträde. Av vad lotsförfattningssakkunniga sålunda anført — vartill lots-



verkssakkunniga tillåta sig hänvisa — framgår, att en viss osäkerhet råder rörande tillåtligheten av ifrågavarande slags ersättning. De av lotsförfattningssakkunniga omförmälda avgörandena synas gå ut på, att då lotsen ej gjort mera än lämnat uppgifter och anvisningar för förtöjningen — vartill han ansetts skyldig enligt Lf § 21 — särskild ersättning ansetts oberättigad, under det att i sådana fall, där lotsen gjort något därutöver, nämligen lett eller utfört arbete, förfarandet lämnats oanmärkt.

Lotsförfattningssakkunniga hava ansett, att sistnämnda spörsmål icke längre bör lämnas oreglerat, och därför i sitt förslag till lotsförordning upptagit följande bestämmelser (33 § första och andra styckena):

»Har kronolots å plats, där särskild taxa för lotsbiträde inom hamn icke finnes fastställd, efter slutad lotsning eller eljest, enligt särskild överenskommelse med fartygsbefälhavaren, lett arbete med fartygets förtöjning eller utfört arbete härvid, äger lotsen därför uppbära ersättning, som dock icke må bestämmas högre än till en krona för varje fullt 100-tal ton av fartygets bruttodräktighet och i intet fall till högre belopp än tjugufem kronor.

Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning vid fartygs avgång från förtöjningsplats.»

Till närmare motivering för detta stadgande hava lotsförfattningssakkunniga anfört följande.

Enligt den av de sakkunniga föreslagna 20 § i lotsförordningen skulle kronolots efter inlotsning av ett fartyg vara skyldig, såvida ej befälhavaren annat medgäve, att kvarstanna ombord, till dess fartyget kommit till ankars eller blivit förtöjt.<sup>1</sup> Han skulle därvid, såsom följde av 14 och 15 §§, lämna uppgifter och anvisningar för ankringen eller förtöjningen. Uppenbart vore, att lotsen icke kunde vara berättigad till ersättning därför utöver lotspenningarna. Annorlunda ställde sig saken, om lotsen utförde arbete vid fartygets förläggande eller rent av på uppdrag av befälhavaren ledde hela förtöjningsarbetet. Detta biträde, som icke kunde anses ingå i lotsens skyldigheter med avseende å lotsningen, syntes vara av befälhavarna högt skattat. Att förbjuda lotsarna att taga ersättning för detta slags biträde funne de sakkunniga med hänsyn till det nyss anförda icke böra ifrågakomma, då befälhavarna sannolikt därigenom i stor omfattning skulle gå miste om denna hjälp. Å andra sidan syntes det föga tilltalande att lämna ersättningen för biträdet till ett oreglerat köpsläende mellan lots och befälhavare. Enligt de sakkunnigas mening borde det uppställas vissa gränser för ifrågavarande ersättning, och ersättning borde överhuvud taget utgå först efter det särskild överenskommelse därom träffats. Lotsen skulle alltså innan han lämnade biträde uttryckligen angiva, att det skedde mot ersättning enligt givna bestämmelser, och ersättningen borde på förhand fixeras.

Vad sålunda föreskrivits för »förtöjning» i samband med lotsning borde gälla även sådant biträde som utfördes utan samband med egentlig lotsning (»eller eljest»).

I enlighet med det anförda hade de sakkunniga avfattat 33 §. Inom det angivna maximum skulle givetvis icke falla jämväl gottgörelse för motorbåt, som lotsen tilläventyrs ställt till förfogande för bogsering eller svängning. Ersättningen borde kunna upptagas å lotssedel men borde därvid särskilt attesteras av befälhavaren.

I yttrande över lotsförfattningssakkunnigas betänkande hava Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges redareförening i här förevarande ämne anfört följande.

<sup>1</sup> Så ock enligt 20 § i lotsverkssakkunnigas förslag.



Enligt 20 § i de sakkunnigas förslag finge kronolots icke efter påbörjad lotsning utan fartygsbefälhavarens tillstånd lämna fartyget vid lotsning till plats, där fartyget skulle förankras eller förtöjas, förrän fartyget kommit till ankars eller blivit förtöjt eller behörig hamnpersonal övertagit fartygets framförande till och förläggande å vederbörligt ställe. Enligt 15 §, jämförd med 14 §, skulle befälhavaren, då fartyg ankrade eller förtöjde i farled eller hamn, där särskild hamnpersonal icke toge befattning med fartygets förläggande på behörig plats, rätta sig efter de uppgifter och anvisningar kronolotsen lämnade rörande ankring eller förtöjning. Härav följde, att i kronolotsens åligganden inginge att i nämnd utsträckning medverka vid förankring eller förtöjning. De sakkunniga syntes därutinnan icke hava annan uppfattning. Däremot förmenade de sakkunniga, att »om lotsen utför arbete vid fartygets förläggande eller rent av på uppdrag av befälhavaren leder hela förtöjningsarbetet», särskild ersättning därför borde utgå. Föreningarna kunde icke ansluta sig till detta de sakkunnigas uttalande. I de flesta fall syntes det arbete, som kronolots utförde i samband med förtöjning eller förankring, vara av så ringa omfattning, att jämväl detta måste anses ingå i kronolotsens åligganden. En föreskrift som den föreslagna skulle helt säkert hava till följd, att kronolotsarna jämväl i dessa senare fall framställde krav på ersättning. Ett stort antal tvister skulle även på grund därav komma att uppstå. Föreningarna föresloge därför, att 33 § skulle utgå ur förslaget. Vad sålunda sagts borde mutatis mutandis gälla vid fartygs avgång.

Stockholms rederiförening har framfört enahanda synpunkter.

Kommerskollegium har i avgivet yttrande över lotsförfattningssakkunnigas betänkande anfört:

Kollegium hade icke kunnat undgå att finna, att bestämmelserna i de två första styckena av 33 § jämförda med föreskrifterna i 20 § b) måste befaras komma att i föreslagen avfattning medföra synnerliga olägenheter. Hårtill finge framhållas, hurusom i 15 § stadgades, att befälhavaren skulle *rätta* sig efter de uppgifter och anvisningar kronolotsen lämnade rörande ankringen eller förtöjningen. De sakkunniga inlade uttryckligen däri den betydelsen, att befälhavaren hade att taga lotsens tillsägelse till efterrättelse och ej blott som ett råd. Det ville synas, som om från en sålunda given utgångspunkt med fog skulle kunna göras gällande, att lotsen i fråga om fartygs förankring eller förtöjning alltid måste anses såsom ledare av det därvid förbundna arbetet. I uttrycket »utfört arbete» i 33 § syntes i det sammanhang, det förekomme, knappast kunna inläggas annan betydelse än verkställt rent manuellt arbete. Att uttrycket skulle fattas i sålunda inskränkt bemärkelse syntes emellertid icke stå i överensstämmelse med grunderna därför enligt motiven.

I själva verket syntes åsyftade bestämmelser i 33 §, även i belysning av omständigheterna i vissa förelupna ersättningstvister, för vilka redogörelser lämnats i betänkandet, inbjuda till antagande, att anspråk på särskild gottgörelse, varom här vore fråga, skulle bliva regel i stället för undantag, något som uppenbarligen icke varit förslagsställarnas avsikt och heller icke kunde vara rimligt eller skäligt. Härvid hade kollegium icke bortsett från att rätten till ersättning förbundits med villkor om särskild överenskommelse med fartygsbefälhavaren.

Kollegium ansåge sig med hänsyn till vad ovan anförts icke kunna i förevarande del tillstyrka de sakkunnigas förslag. Å andra sidan kunde icke bortses från att i vissa fall särskild ersättning, som förslaget förutsatte, kunde hava fog för sig. Emellertid syntes i huvudsaklig utsträckning dessa fall kunna och böra erhålla sin reglering genom förfarande, som med förslaget till kungörelse angående meddelande av bestämmelser om biträde av lots inom hamn avsåges. För andra fall åter, d. v. s. beträffande hamn, vars företrädare eventuellt underlåte att inhämta med-



givande, som i kungörelseförslaget åsyftades, ehuru omständigheterna borde därtill föranleda, borde Kungl. Maj:t likaledes vara oförhindrad att besluta om dylik ersättning, där tillräckliga skäl därtill vore. Härvid förutsattes särskild framställning från av saken berörda lotsar. I anslutning till det nyss anförda finge kollegium föreslå, att 33 § gäves i huvudsak följande lydelse.

»Kronolots må icke betinga sig eller mottaga särskild ersättning för biträde vid fartygs ankring eller förtöjning eller eljest i samband med lotsning, med mindre annat följer av bestämmelserna i denna förordning eller Kungl. Maj:t i avseende å viss hamn eller lastageplats därtill lämnat tillstånd.» Sålunda föreslaget stadgande avsåges att ersätta jämväl paragrafens sista stycke enligt förslaget.

I yttrande över lotsförfattningssakkunnigas betänkande har lotsstyrelsen rörande här ifrågavarande spörsmål anført följande.

De skäl, som av sakkunniga anförts, funne styrelsen tala för att särskild ersättning borde utgå för det arbete med fartygets förtöjning, som avsåges i 33 §. I anledning av vad vissa sjöfartssammanslutningar anført beträffande ifrågavarande spörsmål finge emellertid framhållas, att de fall, i vilka dylik ersättning finge utgå, icke blivit på ett fullt tydligt sätt avgränsade i den föreslagna författningstexten.

Denna bristande avgränsning av ersättningsfallen i 33 § framginge vid en jämförelse mellan denna paragraf och 15 §. Då befälhavaren enligt sistnämnda paragraf vore skyldig rätta sig efter lotsens anvisningar beträffande förtöjning, kunde det sägas, att lotsen därigenom komme att intaga en ledande ställning ifråga om förtöjningsarbetet. Då enligt 33 § det förhållandet, att lotsen lett förtöjningsarbetet, skulle utgöra förutsättning för rätt till särskild ersättning, skulle sannolikt anspråk på ersättning kunna uppkomma även i sådana fall, där de sakkunniga själva icke syntes ha avsett att ersättning skulle utgå. Stora svårigheter mötte emellertid vid försök att finna en formulering, som bättre avgränsade de fall, där arbetet med ordnandet av förtöjningen och den därför i anspråk tagna tiden skäligen borde medföra rätt till särskild ersättning. Såsom resultat av dessa sina försök finge styrelsen framlägga följande förslag till formulering av 33 § 1 st.

»Har å plats, där särskild taxa för lotsbiträde inom hamn icke finnes fastställd, kronolots i fall då fartygets storlek eller förhållandena å platsen påkalla ett mera omfattande förtöjningsarbete, efter slutad lotsning eller eljest, lett eller utfört dylikt arbete av beskaffenhet att icke hänföras till åliggande jämlikt 14 § jämförd med 15 § och 20 § b), äger lotsen, där han handlat på uttryckligt uppdrag av fartygsbefälhavaren, därför — — — tjugufem kronor.»

Uttrycket »efter slutad lotsning» hade bibehållits, enär styrelsen skulle vilja från ersättningsrätt utesluta de fall, då vid fartygets uppehåll i anledning av väderleksförhållanden och dylikt, arbete med förtöjning utförts, innan fartyget passerat hela den lotsled, varom vore fråga. Mot styrelsens förslag att med uttrycket »av beskaffenhet att icke hänföras till åliggande jämlikt 14 § jämförd med 15 § och 20 § b)» söka avgränsa ersättningsfallen, syntes visserligen erinringar kunna göras, men hade styrelsen ändock stannat för denna formulering såsom varande en utväg att jämte vad här i övrigt föreslagits ernå en lösning av spörsmålet.

I anledning av vad sålunda anförts finge styrelsen förorda, att ett stadgande i huvudsaklig överensstämmelse med här ovan återgivet förslag måtte komma att inflita i det slutliga författningsförslaget.

Skulle, med hänsyn till de framkomna erinringarna mot de sakkunnigas 33 §, denna icke ens efter styrelsens ändringsförslag kunna i huvudsak godtagas, syntes för frågans lösning endast återstå att i princip följa det förslag därutinnan, som kommerskollegium framlagt. Härvid ville styrelsen emellertid framhålla, att de ärenden, som enligt kollegii förslag skulle ankomma på Kungl. Maj:ts prövning, i allmänhet syntes bliva av sådan beskaffenhet, att avgörandet av desamma borde



kunna anförtros åt lotsstyrelsen i samråd med kommerskollegium eller eventuellt åt de båda ämbetsverken gemensamt, i vilket senare fall ämbetsverkens beslut borde få innebära ett slutligt avgörande i saken.

Slutligen finge anmärkas, att fall icke sällan kunde väntas uppkomma, då samtliga intresserade parter ansåge ersättning rimligen böra utgå, men tillstånd därtill av en eller annan anledning icke blivit utverkat. Sådana olägenheter skulle kunna undvikas med det förslag, som styrelsen ovan förordat till legalisering av dylika ersättningar.

För egen del vilja lotsverkssakkunniga ansluta sig till den av såväl lotsförfattningssakkunniga som uppenbarligen även kommerskollegium och lotsstyrelsen omfattade meningen, att avsaknaden i den nuvarande lotsförordningen av några som helst bestämmelser, huruvida och i vad mån särskild ersättning må utgå till kronolots för biträde vid fartygs förtöjning eller uttagande från förtöjningsplats — i vilka hänseenden ersättning nu vid sidan av författningen i stor omfattning förekommer — framstår såsom en påtaglig brist, vilken bör avhjälpas. Att, i enlighet med vad vissa sjöfartsorganisationer ansett, fortfarande låta förevarande spörsmål vara oreglerat, synes lotsverkssakkunniga icke böra ifrågakomma. Det lär icke heller, såvitt lotsverkssakkunniga finna, kunna i längden vara till gagn för sjöfarten, att bruket att uttaga sådan ersättning förblir en av lagstiftningen okontrollerad angelägenhet mellan lotspersonalen och fartygsbefälhavarna. För båda dessa parter måste det även vara en bestämd fördel att äga vetskap om, under vilka förutsättningar och efter vilka grunder personalen äger uppbära ersättning, som här avses. Med hänsyn till att sjöfartsorganisationerna uttalat farhågor för, att de av lotsförfattningssakkunniga föreslagna föreskrifterna i 33 § skulle komma att leda till uppkomsten av ett stort antal tvister, vilja lotsverkssakkunniga erinra om att den omständigheten, att bestämmelser på området hittills saknats, visat sig utgöra anledning till talrikt förekommande tvistigheter. Lotsverkssakkunniga hava fördenskull sökt att åstadkomma en sådan förtydligande avfattning av stadgandena i ämnet, att berörda olägenhet därigenom undanröjes.

Av vikt är emellertid, att vid frågans ordnande genom författningsbestämmelser en — i den mån omständigheterna medgiva — tydlig gränsdragning sker mellan å ena sidan lotsen åliggande uppgifter, för vilka någon ersättning utöver lotspenningarna icke bör ifrågakomma, och å andra sidan sådant biträde, vilket skäligen bör föranleda särskild ersättning. Vad i ärendet anmärkts därom, att med den av lotsförfattningssakkunniga föreslagna avfattningen av första styckena i 15 och 33 §§ oklarhet i förevarande avseende skulle komma att föreligga, äger enligt lotsverkssakkunnigas mening fog. Bestämmelsen i förstnämnda paragraf, att befälhavaren har att rätta sig efter de anvisningar, kronolotsen lämnar rörande förtöjningen, synes nämligen vara starkt ägnad att låta lotsen, så snart han lämnar dylika anvisningar, städse automatiskt framstå såsom den ledande vid förtöjningsarbetet. Han synes till följd därav då även kunna göra anspråk på ersättning enligt 33 §, enär det därstädes intagna stadgandet om särskild överenskommen med fartygsbefälhavaren såsom förutsättning för ersättnings utgående



vid berörda, nära till hands liggande tolkning av 15 § torde bliva endast en död föreskrift. Att sålunda lotsen skulle bliva berättigad till särskild ersättning för de i 15 § angivna åliggandena har uppenbarligen icke varit avsikten. Några reala skäl härför föreligga givetvis icke heller.

För ernående av en såvitt möjligt till missförstånd ej ledande reglering av förevarande spörsmål har det till en början synts lotsverkssakkunniga erforderligt, att den av lotsförfattningssakkunniga i 15 § första stycket föreslagna föreskriften »rätte sig befälhavaren efter de uppgifter och anvisningar, kronolotsen lämnar rörande ankringen eller förtöjningen» ersattes av ett stadgande av beskaffenhet att genom sina ordalag ej göra lotsens enbara lämnande av anvisningar om förtöjningen till ett biträdande av sådan ledande natur, att ersättning enligt 33 § kan ifrågasättas. Lotsverkssakkunniga hava funnit lämpligt att för ändamålet utbyta berörda föreskrift mot bestämmelsen »har kronolotsen att meddela erforderliga uppgifter och anvisningar rörande ankringen eller förtöjningen». Fartygsbefälhavaren kommer härigenom att, därest han icke jämlikt 33 § giver uttryck för annan önskan, förbli förtöjnings- (ankrings-) arbetets ledare. Härtill kommer, att genom omformuleringen — ehuru densamma icke ålägger lotsen några skyldigheter utöver vad redan nu enligt Lf § 21, varifrån lotsförfattningssakkunnigas ifrågavarande föreskrift är hämtad, anses åvila honom — likväl rörande dessa skyldigheter vinnes ett direkt stadgande, något som lotsförfattningssakkunnigas förslag i denna del och nämnda paragraf i lotsförordningen icke utgöra. Visserligen är i tjänstgöringsreglementet 23 § 4 mom. föreskrivet, att då fartyg skall ankra eller förtöjas å eller avgå från plats, där det icke finnes särskild hamnpersonal, som övertager bestyret med fartygets förläggande på behörigt ställe eller uttagande från ställe, där fartyget är förankrat eller förtöjt, lotsen skall lämna uppgifter och anvisningar för fartygets förläggande eller uttagande. För fartygsbefälhavarna torde det emellertid innebära en avgjord fördel, att en positiv föreskrift i ämnet är intagen i lotsförordningen, vartill de i allmänhet lära hava lättare tillgång än till tjänstgöringsreglementet. Jämväl i övrigt torde enahanda skäl, på grund varav i lotsförordningen ansetts böra intagas uttrycklig föreskrift om lotsens åligganden vid lotsning i allmänhet (14 § i lotsverkssakkunnigas förslag), tala för en motsvarande anordning i fråga om dennes skyldigheter vid förtöjning och dylikt.

Något behov i och för sig av en föreskrift om skyldighet för befälhavaren att rätta sig efter lotsens anvisningar rörande ankringen eller förtöjningen torde föreligga lika litet, som en dylik bestämmelse ansetts erforderlig beträffande av lotsen jämlikt 14 § i fråga om lotsningen lämnade anvisningar. För båda fallen torde i förevarande hänseende vara tillräckligt med det i 17 § meddelade stadgandet, att lotsen, därest fartygsbefälhavaren vid något tillfälle handlar mot lotsens anvisning, äger till sitt fredande fransäga sig allt ansvar för följderna därav.

Till det av lotsförfattningssakkunniga föreslagna första stycket av 15 § har av lotsverkssakkunniga dessutom gjorts ett tillägg av innehåll, att vad i



stycket stadgats skall äga motsvarande tillämpning i fråga om fartygs uttagande från förlägningsplats.

De uppgifter och anvisningar, lotsen jämlikt 15 § och således utan ersättning utöver lotspenningarna har att lämna, böra gälla t. ex. ström-, djup- och bottenförhållanden, platsen för fartygets förläggning och vilka förtöjningsanordningar, som böra förekomma. Härvid kan lotsen stundom hänvisa till lokala föreskrifter för hamnen, vilka befälhavaren givetvis har att följa.

Enligt den utredning, som av lotsförfattningssakkunniga förebragts, och vad därutöver av lotsverkssakkunniga i ämnet inhämtats, synes uppenbart, att fartygsbefälhavarna ej sällan hava behov av att för fartygens förtöjning erhålla biträde av lots utöver av sådan befattningshavare lämnade vederbörliga uppgifter och anvisningar. Antingen kunna förhållandena vara sådana, att förtöjningsarbetet lämpligast ledes av lotsen, eller också kan medverkan av lots vara erforderlig för arbetes utförande, t. ex. trossföring i land eller med båt till boj. Till sjöfartens tjänst synes sådant biträde i förekommande fall böra om möjligt lämnas. Då biträde av dylik art emellertid ej kan anses ingå i lotsens skyldigheter med avseende å lotsningen, synes vara skäligt, att särskild ersättning därför medges utgå. Ett förbud däremot skulle kunna befaras hava till följd, att sjöfartens behov av hjälp i förevarande avseende icke komme att bliva i tillbörlig mån tillgodosett. Nyss hava lotsverkssakkunniga föreslagit viss ändring i 15 § av lotsförfattningssakkunnigas förslag till förhindrande av att fartyg i sådant fall, då lots endast fullgör den honom jämlikt nämnda paragraf åliggande skyldigheten att lämna anvisningar för fartygets förtöjning, blir ersättningspliktigt enligt 33 §. Lotsverkssakkunniga hava funnit lämpligt, att denna ändring kompletteras med den jämkning i lotsförfattningssakkunnigas förslag till första stycket i sistnämnda paragraf, att orden »enligt särskild överenskommelse med fartygsbefälhavaren» utbytas mot »efter särskilt därom framställd anmodan av fartygsbefälhavaren». Härigenom avses att med större säkerhet, än som vid den av lotsförfattningssakkunniga föreslagna lydelsen kan förutsättas bliva fallet, förebygga, att ersättningsanspråk framställas i sådana fall, då det icke på förhand står fullt klart för fartygsbefälhavaren, att lotsen anlitas för biträde, som ej kan anses ingå i hans skyldigheter med avseende å lotsningen.

Beträffande storleken av den särskilda ersättningen skiljer sig lotsverkssakkunnigas förslag från lotsförfattningssakkunnigas därutinnan, att bruttodräktigheten ersatts av nettodräktigheten som beräkningsgrund. Lotsverkssakkunniga hava icke funnit denna förändring böra föranleda någon höjning av det av lotsförfattningssakkunniga föreslagna maximibeloppet (1 krona) för varje 100-tal ton, då även vid nettodräktigheten som beräkningsgrund tillräcklig ersättning torde kunna erhållas utan höjning av nämnda maximibelopp.

Det förekommer på sina håll, t. ex. i Visby, att för biträde med fartygs förtöjning eller uttagande från förtöjningsplats flera lotsar anlitas. Lots-



verkssakkunniga anse, att för sådana fall de av lotsförfattningssakkunniga föreslagna reglerna för ersättnings beräkning — med bruttodräktigheten utbytt mot nettodräktigheten — giva möjlighet till ernående av skäligen ersättningsbelopp till de anlidade lotsarna gemensamt, och hava därför i första stycket av 33 § intagit föreskrift därom, att ersättning enligt angivna grunder skall utgå, vare sig en eller flera lotsar för ändamålet tagits i anspråk.

De av lotsförfattningssakkunniga i sistnämnda stycke intagna orden »efter slutad lotsning eller eljest» hava såsom enligt lotsverkssakkunnigas mening obehöfliga uteslutits i lotsverkssakkunnigas förslag. Bestämmelserna skola tillämpas, även om lotsning ej föregår (eller efterföljer) biträde av ifrågavarande art.

Vad slutligen angår andra stycket i 15 § samt andra och tredje styckena i 33 §, råder härutinnan överensstämmelse mellan lotsförfattningssakkunnigas och lotsverkssakkunnigas förslag.

#### 18 §. (Lf § 17; lfk § 18; lfs 18 §; TjR 23 §.)

*Lotsens allmänna förhållande under tjänstutövning.*

1 m o m. Detta moment i lotsförfattningssakkunnigas förslag till motsvarande paragraf är, med en oväsentlig formell jämkning, hämtat från 27 § i tjänstgöringsreglementet av år 1923. Lydelsen av 23 § 6 mom. i 1935 års tjänstgöringsreglemente överensstämmer nästan helt med vad lotsförfattningssakkunniga sålunda föreslagit. Lotsverkssakkunniga för sin del hava på förslag av lotsstyrelsen funnit lämpligt göra ett tillägg om förbud för lotsen att under lotsning ägna sig åt sysselsättning, som kan vara till hinder för tjänstens behöriga utövande.

2 m o m. Detta stadgande överensstämmer helt med lotsförfattningssakkunnigas förslag i motsvarande del.

#### 19 §. (Lf § 23; lfk § 21; lfs 19 §.)

*Kost, sovplats.* Paragrafen skiljer sig från motsvarande paragraf i lotsförfattningssakkunnigas förslag, i vad angår avfattningen av första stycket.

Sålunda skulle enligt nämnda förslag kronolots och hans medhjälpare under vistelsen ombord erhålla, bland annat, tillräcklig och god kost. Emellertid har lotsförbundet i sitt yttrande över lotsförfattningssakkunnigas betänkande under åberopande av en vid internationella lotskonferensen i Antwerpen den 8—9 juli 1930 fattad resolution hemställt, att paragrafen i här ifrågavarande hänseende gives samma innehåll som motsvarande bestämmelser i Tyskland. I anslutning härtill har lotsstyrelsen, med framhållande att det av lotsförbundet sålunda framställda yrkandet icke hade avseende på förhållandena ombord å svenska fartyg, såsom tillägg till paragrafens första stycke föreslagit följande: »— — — medgiva; och skall kronolotsens kost vara likartad med den fartygsbefälhavaren må åtnjuta.» Lotsverkssakkunniga hava för sin del funnit lämpligt föreslå en bestämmelse av innehåll, att omförmälda funktionärer skola erhålla kost i överensstämmelse med vad som tillkommer befäl ombord.



## 21 §. (Lf §§ 20, 34; lfk § 20; lfs 21 §.)

Andra stycket ålägger befälhavaren skyldighet i visst avseende, när krono-  
lots, som efter slutad tjänstgöring skall avgå från fartyg, av is, storm eller *Avhämtnings  
eller ombyte  
av lots m. m.*  
annan dylik omständighet hindras att lämna fartyget. Enligt lotsförfatt-  
ningssakkunnigas förslag till lydelse av motsvarande stycke skulle det här-  
vid åligga befälhavaren tillse, att lotsen och honom åtföljande medhjälpare  
eller lotslärling finge så snart ske kunde återvända till sitt upppassningsställe.  
Mot den sålunda föreslagna bestämmelsen har från sjöfartshåll anmärkts, att  
man näppeligen kunde fordra, att en befälhavare skulle tillse, att vederbö-  
rande lotspersonal återvända till upppassningsstället. En uppmjukning av  
den föreslagna bestämmelsen borde därför äga rum. Även från lotsbefälets  
sida har givits uttryck åt enahanda uppfattning. Lotsverkssakkunniga hava  
i likhet med lotsstyrelsen och kommerskollegium funnit anmärkningen äga  
fog för sig. I överensstämmelse med vad ämbetsverken förordat, hava där-  
för lotsverkssakkunniga föreslagit en sådan bestämning av befälhavarens  
ifrågavarande skyldighet, att det åligger honom tillse, att lotsen och denne  
åtföljande medhjälpare eller lotslärling, så snart lämpligen ske kan, bere-  
das tillfälle att återvända till sin lotsplats. Det har ansetts vara riktigare  
att i förevarande sammanhang tala om lotsplats än om upppassningsställe.

## 22 §. (Lf § 25; lfk § 22; lfs 22 §.)

Enligt vad lotsverkssakkunniga inhämtat, förekommer på sina håll i viss *Lotsning, ut-  
förd av krono-  
lots, som är  
passagerare å  
fartyget.*  
utsträckning, att lotsar få avgiftsfritt färdas med passagerar- eller andra  
fartyg, därvid de ej sällan anse sig böra till gengäld avlösa befälhavaren eller  
rorrsmannen. Sådana fall regleras av de i denna paragraf meddelade be-  
stämmelserna, som givetvis även äro tillämpliga, när under resa verkligt  
behov uppkommer att anlita biträde av en såsom passagerare å fartyget  
medföljande kronolots.

Första stycket skiljer sig från motsvarande stycke i 22 § av lotsförfatt-  
ningssakkunnigas förslag endast såtillvida, att enligt sistnämnda sakkunniga  
skulle för lotsens rätt att biträda erfordras jämväl, att han vore »jämlikt  
gällande bestämmelser därtill oförhindrad». Enligt motiven har härmed  
åsyftats vederbörande föreskrifter om företrädesrätten till lotsning lotsarna  
emellan. Lotsverkssakkunniga hava emellertid ansett sig ej böra upptaga  
den sålunda uppställda fordran, enär paragrafens tillämplighetsområde där-  
igenom torde komma att inskränkas i större omfattning, än vartill omstän-  
digheterna i allmänhet lära giva anledning. Lotsverkssakkunniga hava för-  
denskull föreslagit bibehållande, med viss mindre jämkning, av gällande be-  
stämmelser i Lf § 25, vilka i praktiken icke lära hava givit anledning till miss-  
bruk.

I fråga om ersättning för förrättning, som här avses, är i andra stycket  
av sistnämnda paragraf stadgat, att lotsen äger åtnjuta lotspenningar för  
den lotsade väglängden, dock icke med mindre belopp än för en mils lots-  
ning. Någon ovillkorlig skyldighet för lotsen att av befälhavaren utkräva



lotspenningar är således icke föreskriven. Lotsförfattningssakkunnigas förslag på denna punkt innebär åter, att för förrättningen *skall* utgå ersättning enligt de för lotsning gällande bestämmelser. Motiven innehålla ingen upplysning om skälen för denna ändring. I yttranden över lotsförfattningssakkunnigas betänkande hava lotskaptenerna i östra och västra lotsdistrikten framhållit, att den ifrågavarande, av dessa sakkunniga föreslagna bestämmelsen med sannolikhet ofta skulle bliva föremål för överträdelser, åt vilken uppfattning jämväl representanter för lotsbefälet och lotspersonalen givit uttryck vid överläggningar med lotsverkssakkunniga. De befarade överträdelserna skulle bestå i ett fortsättande av ovan omförmälda, på sina ställen utbildade praxis i fråga om lotsarnas resor, enligt vilken befälhavaren i regel icke avkräves lotspenningar. Då, såsom av det förut anförda framgår, tillräckliga skäl torde saknas för ett inskridande mot detta system, hava lotsverkssakkunniga funnit sig böra föreslå, att för här avsedd förrättning *må* utgå ersättning enligt de för lotsning gällande bestämmelser. När lotsens ifrågavarande biträde är påkallat av ett verkligt behov, bör sådan ersättning givetvis erläggas av befälhavaren.

25 §. (Lf § 31; lfk § 25; lfs 25 §.)

*Biträde med  
fortskaff-  
ning av per-  
soner, brev  
m. m.*

Paragrafen motsvarar första stycket i 25 § av lotsförfattningssakkunnigas förslag. Sistnämnda paragraf upptager jämväl ett andra stycke, innehållande hänvisning till särskilt stadgande om skyldighet för kronolots att från fartyg ilandföra annan kronolots efter utförd förrättning. I avgivet yttrande över lotsförfattningssakkunnigas förslag har lotsstyrelsen anført, att sistberörda stycke syntes styrelsen mindre egentligt, enär det stadgande, som där åsyftades, vore meddelat av styrelsen (TjR 27 § 2 mom.), på grund varav styrelsen ifrågasatte, huruvida stycket icke borde utgå. I anslutning till vad lotsstyrelsen sålunda anført hava lotsverkssakkunniga ansett övervägande skäl tala för uteslutning av ifrågavarande stycke, som icke torde äga saklig betydelse.

26 §. (Lf § 24; lfk § 26; lfs 26 §.)

*Lotssedel.*

Paragrafen skiljer sig från lotsförfattningssakkunnigas förslag till 26 § såtillvida, att lotsverkssakkunniga med hänsyn till föreskrifterna i 28 § 5 mom. — motsvarande 28 § 1) i lotsförfattningssakkunnigas förslag — funnit lämpligt i första stycket angiva, att lotssedel bör förekomma jämväl, då lots inställt sig för att stå till förfogande å isbrytare under expedition för isbrytning. Förslag om tillägg i förevarande hänseende har framställts även av lotsstyrelsen.

Därjämte hava lotsverkssakkunniga i anslutning till nu tillämpad praxis föreslagit, att vid bogsering av flera fartyg särskild lotssedel skall utfärdas för vart och ett av de bogserade fartygen. Den i lotsförfattningssakkunnigas förslag därom upptagna regeln är icke ovillkorlig.



### 3 kap. Om lotspenningar och andra ersättningar för biträde av kronolots.

I detta kapitel hava, liksom i lotsförfattningssakkunnigas förslag, sammanförts bestämmelser om lotspenningar och andra ersättningar, som i olika fall skola utgå för biträde av kronolots. Motsvarande stadganden återfinnas för närvarande i kungörelsen den 27 november 1896 angående lotsavgifternas beräkning (nr 88 s. 1) ävensom i Lf § 1 mom. 4 och 5, § 26 (ersättning för lotsning) samt §§ 30—36 (ersättningar i andra fall).

28 §. (KK 1896: 88; Lf § 1: 4, 5; lfk § 28; lfs 28 §.)

1 m o m. Vad beträffar de i detta moment intagna bestämmelserna, med undantag av föreskrifterna under e), äro desamma likalydande med lotsförfattningssakkunnigas förslag i motsvarande delar, fränsett några ändringar antingen av blott formell art eller sammanhängande därmed, att lotsverkssakkunniga — i enlighet med vad i Betänkande I vid behandling av spörsmålen om lotsavgiftssystemet och lotspersonalens andel i lotspenningarna närmare anförts — icke ifrågasätta någon utökning av det nuvarande antalet lotstaxor, såsom lotsförfattningssakkunniga föreslagit. Enär således lotstaxornas antal av lotsverkssakkunniga förutsattes bliva oförändrat, har under c) om särskilda vintertaxor föreskrivits, att, i överensstämmelse med vad nu gäller, såsom vintertaxa skall användas den lotstaxa, vilken är närmast högre än den, som eljest skolat tillämpas, medan enligt lotsförfattningssakkunnigas förslag härvidlag två nummer högre taxa än den eljest tillämpliga skulle komma till användning.

*Lotspenningar i allmänhet vid lotsning.*

De nuvarande för olika delar av riket ej till fullo sammanfallande tiderna för tillämpning av vintertaxa hava av lotsförfattningssakkunniga bibehållits oförändrade. I yttranden över sistnämnda sakkunnigas betänkande hava två lotskaptenen förklarat sig anse, att i förevarande hänseende en fullt gemensam tid för riket i sin helhet borde fastställas, därvid föreslagits tiden 1 oktober—31 mars. Lotsverkssakkunniga hava emellertid vid övervägande av denna fråga icke funnit tillräckliga skäl föreligga för ett frångående av den på området nu gällande ordningen.

Enligt e) första stycket gäller såsom huvudregel för lotspenningarnas beräkning i förhållande till fartygsstorleken, att fartyget skall hänföras till någon av de i lotstaxorna upptagna tontalsgrupperna efter sin nettodräktighet enligt här i riket gällande mätbrev. Lotsförfattningssakkunnigas förslag innehåller ett liknande stadgande, fränsett att däri bruttodräktigheten angivits såsom beräkningsgrund. Beträffande bibehållandet i ny lotsförordning av nettodräktigheten såsom grund för lotspenningarnas beräkning åberopa lotsverkssakkunniga vad därom ovan i framställningen rörande grunderna för sådan förordning m. m. anförts.

Andra stycket av e) upptager bestämmelser om beräkning av lotspenningar för fartyg, som icke äro försedda med här i riket gällande mätbrev. Nu-



varande lotsförordning innehåller inga motsvarande föreskrifter. Jämlikt lotsförfattningssakkunnigas förslag skulle, om bruttodräktigheten, då lotspenningarna skulle erläggas, ej vore styrkt genom företeende av här i riket gällande mätbrev, lotspenningarna utgå efter fartygets i annan tillgänglig mätningshandling angivna bruttodräktighet. Läte fartygsbefälhavaren inom trettio dagar efter lotsningens avslutande hos vederbörande lotsförman förete bevis om bruttodräktigheten vid lotsningstillfället enligt här i riket gällande mätbrev, skulle såsom fartygets tontal anses sistnämnda dräktighet samt, där högre avgift än på denna dräktighet belöpte blivit erlagd, rättelse ske. Enligt motiven komme under ifrågavarande stadgandes tillämpning fartyg, som ej vore mätningsskyldiga, samt fartyg, vilka utan att anlöpa svensk hamn passerade genom svenskt farvatten, ävensom fartyg, som omedelbart skulle mätas eller ommätas eller ock mätts men ej ännu hunnit utfä mätbrev.

Sedermera har lotsstyrelsen genom cirkulär den 4 september 1934 och däri vidtagen rättelse till ledning vid beräkning av avgiftsskyldiga dräktigheten i och för debitering av lotspenningar för maskindrivna lustfartyg, som saknade svenskt mätbrev eller som sådant gällande, i hemlandet utfärdat mätbrev, med åberopande av ett utav kommerskollegium den 29 augusti 1934 avgivet yttrande meddelat följande.

I de fall, där uppgifter enligt engelska regeln för skeppsmätning föreläge, borde det tontal, som angäve den engelska nettodräktigheten, ökas med en tredjedel. Föreläge uppgifter om fartygets storlek i ton allenast enligt det s. k. »Thames measurement» borde endast två tredjedelar av tontalet enligt denna beräkningsmetod tagas i betraktande vid avgiftsberäkning. Funnes inga tontalsuppgifter men väl uppgifter om fartygets huvuddimensioner, längd, bredd och djup, angäve produkten av desamma (längden gånger bredden gånger djupet) multiplicerad med 0.25, om dimensionerna angäves i meter, och multiplicerad med 0.007, om dimensionerna angäves i fot, det tontal som lämpligen kunde läggas till grund vid avgiftsberäkningen.

Vid överbäggande av spörsmålet om utformandet av bestämmelser rörande beräkning av lotspenningar för fartyg i avsaknad av här i riket gällande mätbrev hava lotsverkssakkunniga av kommerskollegii nyss omförmälda yttrande funnit, att med hänsyn till växlingarna vid skilda fartygsstorlekar i förhållandet mellan svensk och engelsk nettodräktighet samt mellan svensk nettodräktighet och tontalet enligt »Thames measurement» de i lotsstyrelsens cirkulär meddelade direktiven för sådana fall, där uppgifter enligt engelska regeln för skeppsmätning eller allenast enligt »Thames measurement» föreligga, äro ägnade att i tillämpningen leda till mången gång ej oväsentliga ojämnheter i avgiftsbelastningen, vid jämförelse olika fartyg emellan. Denna olägenhet, som synes gälla särskilt lustfartyg, bör enligt lotsverkssakkunnigas mening i möjligaste mån undvikas. Det av lotsförfattningssakkunniga föreslagna stadgandet, att då här i riket gällande mätbrev saknas, lotspenningarna skola utgå efter fartygets i annan tillgänglig mätningshandling angivna bruttodräktighet, är icke av beskaffenhet att medföra ogynnsamma verkningar av nyss berört slag. Stadgandet synes emel-



lertid böra kompletteras med en föreskrift, att därest icke heller dylik handling finnes att tillgå, fartyget skall hänföras till den tontalsgrupp, inom vilken fartygets bruttodräktighet med hänsyn till fartygets storlek och byggnad kan antagas falla. Lustfartyg torde nämligen i regel vara i avsaknad av varje mätningshandling. Det synes lotsverkssakkunniga skäligt, att, på sätt lotsförfattningssakkunniga föreslagit, bestämmelser meddelas om tillfälle till styrkande av nettodräktigheten enligt här i riket gällande mätbrev och om återbetalning av för högt erlagd avgift. Med hänsyn till vad sålunda anförts hava i andra stycket av e) intagits föreskrifter i huvudsaklig anslutning till de förut här ovan återgivna, av lotsförfattningssakkunniga förordade bestämmelserna med angiven komplettering. Lotsverkssakkunniga hava ansett, att, om nettodräktigheten ej styrkes genom här i riket gällande mätbrev, lotspenningarna skola utgå efter bruttodräktigheten — sådan densamma är angiven i mätningshandling eller eljest beräknas — enär härigenom dels säkerhet kommer att föreligga för att brist ej uppstår i avgiftsbetalningen, dels ock för fartygen uppkommer intresse av att anskaffa bevis om den avgiftspliktiga nettodräktigheten.

2 mom. I detta moment angivas fall, i vilka lotspenningarna skola utgå allenast med hälften av det belopp, som eljest bort utgöras.

Beträffande föreskrifterna under a) hänvisas till vad därom ovan anförts vid 2 § 3 mom. b) 9), 10). Lotsförfattningssakkunnigas förslag upptager icke några bestämmelser om halva lotspenningar efter visst antal resor i samma led, bestämmelser som hava sin grund i lotsplikten.

I Lf § 1 mom. 4 b) medgives nedsättning av lotspenningarna till hälften för sådana fall, då fartyg, som enligt samma paragraf mom. 2 d) äro befriade från lotsplikt, likväl anlita lots; dock att rätt till sådan reducering av lotspenningarna icke tillkommer fartyg, som på grund av ogynnsam väderlek anlöper hamn eller redd och därvid, ehuru lotsfritt enligt mom. 2 d), dock använder lots. Undantagen från lotsplikt enligt Lf § 1 mom. 2 d) hava av lotsverkssakkunniga ansetts böra utökas på sätt närmare framgår av 2 § 3 mom. b) 5)—8) i lotsverkssakkunnigas förslag till lotsförordning. Dessa frågor hava förut här ovan behandlats. I huvudsak enahanda skäl, som tala för lotsfrihet i sådana fall, vilka avses i nämnda punkter 5)—8), torde kunna åberopas för att lotspenningarna, därest trots sålunda medgiven lotsfrihet lots anlitas, böra utgå med nedsatt belopp, därvid i överensstämmelse med Lf § 1 mom. 4 b) en reducering med hälften lämpligen torde böra äga rum. Föreskrifter härom hava i lotsverkssakkunnigas förslag intagits under b)—e) av det moment, varom här är fråga. Därvid hava dock fartyg, som anlöpa hamn eller redd för ogynnsam väderlek, bibehållits vid skyldigheten att erlagga fulla lotspenningar, vilken skyldighet på sin tid av lotsstyrelsen motiverats med att det vore obilligt, att i dessa fall, då lotsens arbete vore mest krävande, mången gång livsfarligt, endast halva lotspenningar skulle utgå.

Icke heller bestämmelserna under b)—e) i detta moment hava till någon del sin motsvarighet i lotsförfattningssakkunnigas förslag, vilket förhållan-



de närmast torde sammanhånga därmed, att enligt detta förslag, som bygger på lotsfrihet såsom allmän princip, lotspenningarna i samtliga fall, då lots anlätades, skulle utgå med blott omkring hälften så stora belopp som enligt gällande taxor.

Samtliga föreskrifter i detta moment äro tillämpliga endast å svenska fartyg samt sådana utländska fartyg, vilka traktatsenligt skola i avseende å skyldighet att anlita kronolots vara med svenska fartyg likställda. Detsamma är nu förhållandet beträffande de i Lf § 1 mom. 4 a) meddelade bestämmelserna om nedsättning av lotspenningar. Lf § 1 mom. 4 b) äger däremot enligt ordalydelsen tillämplighet å alla fartyg, vilket emellertid uppenbarligen är beroende på redaktionsfel.

3 m o m. Under a) givas föreskrifter rörande lotspenningars beräkande, då lotsbiträde lämnas vid bogsering av fartyg.

I Lf § 1 mom. 5 stadgas, att då lots tjänstgör på fartyg, som bogserar annat eller andra fartyg, lotspenningar och hemväggersättning skola utgå för bogserbåten samt lotspenningar utgöras för det eller de bogserade fartygen sålunda, att för det bogserade fartyget eller för det av dem, som har största avgiftspliktiga dräktigheten, erlägges hela och för varje av de övriga fartygen, som icke har lots ombord, halva det belopp, som skolat för fartygen utgå, i händelse desamma gått vart och ett under ledning av ombord varande lots. Beträffande bogsering innehåller Lf § 1 ytterligare ett stadgande, nämligen att från skyldighet att anlita kronolots befrias fartyg, vars avgiftspliktiga dräktighet icke överstiger 40 ton, så framt det icke bogserar lotspliktigt fartyg (mom. 2 a). Berörda bestämmelser i gällande lotsförordning hava tidigare i lotsverkets praxis övervägande tolkats sålunda, att för varje i ett lotspliktigt pråmsläp ingående fartyg lots skulle anlitas samt följaktligen fulla lotspenningar och hemväggersättning erläggas för samtliga fartygen, i den mån lotsar stode att erhålla. Å andra sidan hava utövare av bogseringsrörelse hävdadt, att blott en lots behövde anlitas även å lotspliktigt boggersläp, samt att lotspenningar vid bogsering under alla förhållanden vore att beräkna jämlikt Lf § 1 mom. 5. Sedan frågan dragits under domstols prövning, har Göta hovrätt, i likhet med underrätten, godkänt den senare ståndpunkten i särskilda den 28 januari 1929 meddelade utslag, mot vilka justitiekanslersämbetet ansett sig icke böra följä talan. Härefter har lotsstyrelsen i cirkulär den 22 mars 1929, efter redogörelse för utfallet av dessa rättegångar, uttalat, att den tolkning av gällande bestämmelser om lotsplikt och lotsavgifter vid bogsering, som genom oförmälda domstolsprövning blivit fastslagen, syntes lotsstyrelsen böra för framtiden lända till efterrättelse.

Enligt 28 § g) i lotsförfattningssakkunnigas förslag till lotsförordning skulle, då lotsbiträde lämnades vid bogsering av fartyg, för varje särskilt fartyg utgå lotspenningar enligt vanliga bestämmelser, dock att lotspenningar icke skulle beräknas för sådant bogserande fartyg, som huvudsakligen användes för bogsering. Därest vid bogsering av fartyg, som icke vore försett med maskineri eller segel som framdrivningsmedel (pråmfartyg), mer



än en lots tjänstgjorde, skulle för varje pråmfartyg, därå sådan ytterligare lots anlätades, utgå ett tillägg till lotspenningarna av 50 procent.

Såsom motivering härför hava lotsförfattningssakkunniga anført huvudsakligen följande.

Från utövare av bogseringsrörelse hade klagats över att de lotsavgifter, som utkrävdes för pråmfartyg förenade i samma släp, ställde sig dyrare än avgifterna för maskindrivna fartyg eller seglare, som hade en mot det samlade pråmtonnaget svarande dräktighet (lastförmåga). Den i lotstaxorna innefattade principen om förhållandevis lägre avgift vid högre tonnage borde komma i tillämpning å pråmsläpen såsom enheter. Även om pråmsläpen ej kunde inflyttas i samma taxeringsklass som fartyg av motsvarande dräktighet, borde åtminstone en medelväg kunna finnas, antingen så att pråmarna finge en särskild klassificering eller att avdrag beräknades efter andra grunder än de nu gällande (Stockholms handelskammare i framställning till lotsstyrelsen den 9 april 1926).

Anmärkningen, att lotsavgifterna vid bogsering ställde sig dyrare än eljest, hade redan väsentligen förlorat sitt berättigande, sedan den av bogseringsrörelsens utövare hävdade tolkningen av hithörande lotspliktsbestämmelser numera vunnit allmän tillämpning.

Det hade emellertid även framhållits, att en högre avgiftsbelastning för pråmtrafiken föranleddes därav, att pråmar (läktare) hade en i förhållande till sin lastförmåga (i dödviktton) större nettodräktighet (nettoton) än maskindrivna fartyg, varjämte tillkomme avgift för bogserbåten. På framställning av de sakkunniga hade inom kommerskollegium gjorts en undersökning rörande förhållandetalet, vid lika lastförmåga (inklusive bränslefforråd) i dödviktton, mellan nettodräktigheten av maskindrivna fartyg å ena sidan och pråmar å andra sidan inom de storleksgrupper med avseende å lastförmåga, som representerades av pråmar i här avsedd trafik (225—1 300 dödviktton). Därvid hade å förhållandet mellan maskindrivet fartygs nettodräktighet och pråms nettodräktighet framräknats medeltalet 0·837 (vid 500 dödviktton); förhållandetalet vore något lägre för större lastförmåga och högre för mindre lastförmåga (omkring 0·9). Å förhållandet mellan pråms nettodräktighet och maskindrivet fartygs nettodräktighet hade erhållits medeltalet 1·193. — Liknande jämförelser hade utförts med avseende å bruttodräktigheten vid lika lastförmåga. Därvid hade å förhållandet mellan maskindrivet fartygs bruttodräktighet och pråms bruttodräktighet framräknats medeltalet 1·212 (jämväl vid 500 dödviktton); förhållandetalet vore något lägre för större lastförmåga och högre för mindre lastförmåga (omkring 1·5). Å förhållandet mellan pråms bruttodräktighet och maskindrivet fartygs bruttodräktighet hade erhållits medeltalet 0·821.

Av denna utredning framginge, att därest, såsom de sakkunniga föreslagit, i fråga om lotspenningarnas beräkning övergång skedde från nettodräktigheten till bruttodräktigheten, anmärkta större avgiftsbelastning för pråmtonnaget icke blott försvunne utan till och med förbyttes i mindre avgiftsbelastning i förhållande till lastförmågan jämfört med maskindrivna fartyg.

Med hänsyn till det anförda hade de sakkunniga funnit sig böra föreslå, att vid bogsering lotspenningar skulle utgå för varje bogserat fartyg enligt vanliga regler. Vidare innebure förslagets bestämmelser om avgiftsberäkning för det bogserande fartyget i regel en lindring i avgifterna, då flera fartyg bogserades.

Det föresloges nämligen, att lotspenningar icke skulle utgå för sådant bogserande fartyg, som huvudsakligen användes för bogsering. Att utsträcka denna frihet till varje bogserande fartyg hade ansetts icke riktigt i betraktande av exempelvis sådana fall, då ett (större) fartyg, som vanligen icke utförde bogsering, tillfälligt bogserade något fartyg, särskilt om detta vore det mindre. Det kunde ifrågasättas att från friheten undantaga egentligt bogserfartyg, då det tillika förde last. En sådan föreskrift hade emellertid ansetts kunna i tillämpningen föranleda tvivel om vad som



skulle anses som last. Sådana båtar som exempelvis Shellbolagets båtar, vilka som last förde bensin o. dyl. samt tillika hade anordning för bogsering och jämväl utförde bogsering, fölle enligt de sakkunnigas mening utanför kretsen av de bogserfartyg befrielsen avsåge.

Eftersom varje fartyg i ett bogsersläp — eventuellt med undantag av bogserfartyget — skulle erlægga vanliga lotspenningar, även om blott en lots tjänstgjorde, erfordrades regler för det fall, att mer än en lots påkallades, nämligen till undvikande att kostnaden bleve densamma vare sig en eller flera lotsar anlätades, vilket kunde medföra påkallande av lots i större utsträckning än nödigt vore. Det föresloges med hänsyn därtill, att för varje lots utöver den första skulle utgå ett tillägg av 50 procent till lotspenningarna för det fartyg, där lotsen tjänstgjorde. Denna regel hade dock ansetts böra begränsas till pråmbogsering. Pråmfartyg bleve som ovan nämnts förhållandevis mindre avgiftsbelastade än maskindrivna fartyg, vartill i regel komme bogserfartygets befrielse från lotspenningar vid bogsering av pråmar. En utsträckning av detta tillägg å 50 procent till andra fartyg — vilka för övrigt sällan bogserades flera tillsammans — skulle i vissa fall innebära en icke rimlig förhöjning av lotsningsavgiften, exempelvis då två segelfartyg, som seglat vart och ett under ledning av lots, sloge sig tillsammans om en bogserbåt och fortfarande behölle lotsarna.

I yttranden över lotsförfattningssakkunnigas betänkande har av lotskaptenen i södra lotsdistriktet och personalen vid vissa lotsplatser därstädes ävensom lotsförbundet påyrkats den ändringen i samma sakkunnigas förslag rörande lotspenningars beräkning vid bogsering av fartyg, att i sådana fall, då lots tjänstgör såväl å det bogserande fartyget som å bogserat fartyg, lotspenningar skola erläggas även för det bogserande fartyget.

I fråga om ändringar i Lf § 1 mom. 5 hava Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges redareförening i yttrande över lotsförfattningssakkunnigas betänkande anfört följande.

Befälhavare å bogserfartyg kunde i allmänhet anses äga sådan kännedom om de farleder, som dessa fartyg trafikerade, att lots icke syntes vara erforderlig för bogserbåtens manövrering. Följaktligen borde bogserbåten icke i denna sin egenskap hava skyldighet anlita lots. Om skyldigheten att erlægga lotspenningar ansåges böra bibehållas för de bogserade fartygen, borde i varje fall dylik avgift beräknas efter andra grunder än i stadgandet föreskrevs. Det kunde nämligen icke anses billigt och rättvist, att full lotsavgift avkrävdes det största av de bogserade fartygen, under det att de övriga fartygen erlade halv lotsavgift. Enligt föreningarnas åsikt borde i varje fall lotsavgifterna för samtliga fartyg reduceras och desamma därjämte uppdelas i särskild, bestämd proportion mellan fartygen i fråga.

Även ur annan synpunkt syntes det vara motiverat, att bogserbåten befriades från lotsavgiften, nämligen ur den, att bogserbåten vore de bogserade fartygens framdrivningsmedel.

I yttrande över lotsförfattningssakkunnigas betänkande har Stockholms rederiförening givit uttryck för liknande synpunkter under framhållande, att i avgiftshänseende ett pråmsläp borde betraktas såsom en enhet och likställas med ång- och motorfartyg av motsvarande lastkapacitet.

Beträffande frågan om beräkning av lotspenningar vid bogsering av fartyg vilja lotsverkssakkunniga till en början understryka, att det vid ett system med lotsplikt i princip är av vikt för åvägabringande av en väl avvägd reglering av nämnda spörsmål, att klarhet råder därom, huruvida bestämmelserna om skyldighet att anlita lots kräva användande av en lots



för varje i ett lotspliktigt bogsersläp ingående fartyg, eller om det jämlikt desamma är tillräckligt med en lots för ett dylikt bogsersläp. Några uttryckliga föreskrifter härom finnas icke för närvarande, men i överensstämmelse med vad tidigare anförts är sedan ett antal år tillbaka den ordningen vedertagen, att vid bogsering av fartyg endast en lots behöver anlitas. Då således en klar och enligt lotsverkssakkunnigas mening riktig praxis i förevarande avseende finnes utbildad, hava lotsverkssakkunniga icke ansett nödigt att i sitt förslag till lotsförordning upptaga några särskilda bestämmelser i ämnet. Lotsverkssakkunniga förutsätta alltså, att i ifrågavarande hänseende nuvarande ordning kommer att vinna tillämpning jämväl efter utfärdandet av ny lotsförordning.

Framställningen utgår i det följande från, att då lotsbiträde lämnas vid bogsering av fartyg, blott en lots kommer till användning. Frågan om lotspenningarnas storlek, då vid sådan bogsering mer än en lots anlitas, upptages särskilt för sig till behandling senare.

Beträffande till en början spørsmålet om erläggande av lotspenningar för det bogserande fartyget har, på sätt ovan anförts, från sjöfartens sida yrkats befrielse från den nu härutinnan föreliggande skyldigheten, till stöd för vilket yrkande åberopats bland annat, att bogserbåten vore de bogserade fartygens framdrivningsmedel. Härmed har givetvis avsetts att framhålla, att bogserbåten icke har någon egen lastkapacitet, som kan tagas i anspråk för fraktfart. Lotsverkssakkunniga hava särskilt i anseende till sistberörda omständighet ansett skäl föreligga för ett tillmötesgående i huvudsak av sjöfartens ifrågavarande önskemål. Befrielse för varje bogserande fartyg från skyldighet att erlægga lotspenningar skulle emellertid lätteligen leda till att lastförande fartyg kunde genom att taga annat fartyg på släp utan reala skäl undgå erläggande av lotsavgifter. I anslutning till det sagda föreslå lotsverkssakkunniga, att lotspenningar skola beräknas för det bogserande fartyget, allenast försåvitt detsamma icke uteslutande eller huvudsakligen nyttjas för bogsering. 28 § g) i lotsförfattningssakkunnigas förslag till lotsförordning innehåller en bestämmelse av liknande innebörd. Att från befrielsen undantaga egentligt, i allmänhet ej lastförande bogserfartyg, då detsamma tillfälligtvis vid bogsering tillika för last, hava lotsverkssakkunniga ej funnit påkallat. Icke heller lotsförfattningssakkunnigas förslag innefattar ett sådant undantag.

Vad härefter angår frågan om beräkning av lotspenningar för bogserade fartyg är att märka, att för utövare av bogseringsrörelse — från vilket håll krav på nedsättning av de i berörda hänseende för närvarande utgående lotspenningarna framställts — en ej oväsentlig avgiftslättnad kommer att inträda till följd av regeln, att lotspenningar skola beräknas för det bogserande fartyget, allenast för såvitt detsamma icke uteslutande eller huvudsakligen nyttjas för bogsering. Vid antagande av ett sådant stadgande och i anseende därtill, att vid bogsering endast en lots behöver användas, finnes enligt lotsverkssakkunnigas mening knappast fog för uppfattningen, att den omständigheten i och för sig, att vid bogsering samtliga fartyg i framdriv-



ningshänseende utgöra en enhet, skäligen bör beträffande beräkning av lotspenningar för bogserade fartyg föranleda förmånligare bestämmelser än i Lf § 1 mom. 5. Att vid bogsering av endast ett fartyg bogseringsförhållandet såsom sådant icke bör under förutsättningar, som nyss avsetts, utgöra anledning till att detta fartyg undgår erläggande av fulla lotspennningar, synes fullt uppenbart. Men icke heller i sådana fall, när flera fartyg bogseras, lär under de givna förutsättningarna gemensamheten i fråga om framdrivningsmedlet utgöra tillräcklig anledning för införande av för sjöfarten gynnsammare beräkningsgrunder än i Lf § 1 mom. 5 stadgas, såvitt angår bogserade fartyg. Särskilt må härvid framhållas, att en beräkning efter fartygens sammanlagda tonnage — vilket beräkningssätt skulle för sjöfarten innebära en fördel såtillvida, som lotstaxorna ej stiga proportionellt i förhållande till fartygsstorleken utan långsammare — ej synes riktig, då det under vissa förhållanden torde vara mera krävande att lotsa flera fartyg å tillhoppa ett visst tontal än ett fartyg å samma tontal.

Det sagda innebär emellertid icke, att överbärande skäl kunna anses tala för att för alla bogserade fartyg lotspenningarna böra utgå med hela respektive halva belopp. Särskilda skäl föreligga enligt lotsverkssakkunnigas mening för införande av en ordning, enligt vilken för fartyg, som icke äro försedda med eget framdrivningsmedel (pråmfartyg), en reducering av ifrågavarande belopp äger rum. Detta sammanhänger med den omständigheten, att, såsom framgår av vad lotsförfattningssakkunniga i ämnet anført, pråmfartygen vid avgiftsberäkning efter nettodräktigheten få en större avgiftsbelastning i förhållande till lastförmågan än maskindrivna fartyg. Vid övergång till beräkning efter bruttodräktigheten skulle denna större avgiftsbelastning förbytas i mindre avgiftsbelastning i förhållande till lastförmågan jämfört med maskindrivna fartyg. Då nu emellertid beräkning efter nettodräktigheten bibehålles, synes befogat, att särskilda åtgärder vidtagas för utjämnande av den förevarande olikheten mellan pråmfartygens och de maskindrivna fartygens avgiftsbelastning. Den av lotsförfattningssakkunniga förebragta utredningen synes visa, att en beräkning av de bogserade pråmfartygens lotspenningar på det sätt, att för dessa fartygs vidkommande hela lotspenningar ersättas av lotspenningar med fyra femtedels belopp och halva lotspenningar av lotspenningar med två femtedels belopp, är ägnad att leda till en lämplig avvägning i det hänseende, varom här är fråga.

Med hänsyn till vad sålunda anförts föreslå lotsverkssakkunniga, att då lotsbiträde lämnas vid bogsering av fartyg, lotspenningar för det eller de bogserade fartygen skola utgöras sålunda, att för det bogserade fartyget eller för det av dem, som har största nettodräktigheten, skall erläggas hela eller, i fråga om fartyg, som icke är försett med maskineri eller segel som framdrivningsmedel (pråmfartyg), fyra femtedelar av det belopp, som med tillämpning av eljest meddelade bestämmelser skolat för fartyget utgå, i händelse detsamma gått under ledning av ombord varande lots, samt för varje av de övriga fartygen hälften eller, i fråga om pråmfartyg, två femtedelar av motsvarande belopp.



Vad ovan anförts avser, såsom ock tidigare angivits, sådana fall av bogsering, då endast en lots tjänstgör. Det synes lotsverkssakkunniga, att därest vid bogsering av fartyg mer än en lots anlitas, sjöfarten bör hava att i anledning därav erlægga lotspenningar utöver vad i sådant hänseende enligt ovan angivna grunder skall utgå. För varje lots som anlitas utöver den första torde sålunda viss förhöjning av eljest utgående lotspenningbelopp böra inträda. Det är nämligen naturligt, att om sjöfarten tager i anspråk lotspersonal i vidare mån än gällande lotspliktsbestämmelser föranleda, kostnaderna därför böra stå i relation till den omfattning, vari ett sådant in- språktagande äger rum. En dylik förhöjning tjänar även till förhindrande av att biträde påkallas av flera lotsar, än vartill omständigheterna giva anledning. Enligt lotsförfattningssakkunnigas förslag skulle, därest vid bogsering av fartyg mer än en lots tjänstgjorde, för varje pråmfartyg, därå sådan ytterligare lots anlidades, utgå ett tillägg till lotspenningarna av 50 procent. Om vid bogsering endast en lots anlidades, skulle jämlikt lotsförfattningssakkunnigas förslag för bogserat fartyg alltid utgå hela lotspenningar, varå alltså tillägget i anledning av anlitage av mer än en lots skulle beräknas. Den ifrågavarande beräkningsgrunden för tillägg till lotspenningarna synes emellertid i och för sig lämplig och skäligen jämväl vid det av lotsverkssakkunniga förordade systemet för beräkning av lotspenningar för bogserade fartyg, då endast en lots anlitas. Det procentuella tillägget får därvid i förekommande fall beräknas å vederbörande reducerade lotspenningbelopp. — Lotsverkssakkunniga hava emellertid, i motsats till lotsförfattningssakkunniga, funnit, att tillägget bör utgå för varje sådant bogserat fartyg, ej blott pråmfartyg, varå vid anlitage av flera lotsar någon av dem tjänstgör. Åberopade skäl för och ändamål med tillägget gälla enligt lotsverkssakkunnigas mening i lika hög grad maskindrivna fartyg och segelfartyg som pråmfartyg. Det av lotsförfattningssakkunniga för tilläggets begränsning till pråmbogsering angivna skälet, att pråmfartygen bleve förhållandevis mindre avgiftsbelastade än maskindrivna fartyg, är dessutom ej bärande vid tillämpning av de av lotsverkssakkunniga föreslagna grunderna för beräkning av lotspenningar för bogserade fartyg. Med dessa grunder avses att i görligaste mån ernå likställighet i avgiftshänseende mellan de ifrågavarande fartygsgrupperna.

Bestämmelserna under b) och c) äro hämtade från 28 § h) och i) i lotsförfattningssakkunnigas förslag.

4 m o m. Föreskrifterna motsvara 28 § j) och k) i sistnämnda förslag.

5 m o m. Här hava bestämmelser givits om lotspenningars beräkning, då kronolots står till förfogande å isbrytare under expedition för isbrytning. Bestämmelserna skilja sig från 28 § l) i lotsförfattningssakkunnigas förslag såtillvida, att enligt sistnämnda stadgande kunde angående lotspenningarnas storlek träffas överenskommelse mellan fartygets befälhavare och förmanen vid den lotsplats lotsen tillhörde; om sådan överenskommelse icke träffades, skulle lotspenningarna beräknas enligt de i förevarande moment av lotsverkssakkunniga upptagna grunderna, fränsett att enligt lotsförfattnings-



sakkunnigas förslag den efter fartygets storlek bestämda delen av lotspenningarna skulle utgå efter bruttodräktigheten i stället för efter nettodräktigheten.

I sitt över lotsförfattningssakkunnigas betänkande avgivna yttrande har lotsförbundet i överensstämmelse med av överlotsen i Hälsingborg uttalad mening framhållit, att till förhindrande av konkurrens närliggande lotsplatser emellan föreskrifterna om träffande av överenskommelse i här förevarande avseende borde utgå. Tillika har från personalhåll givits uttryck åt farhågor för att de ifrågavarande föreskrifterna skulle kunna leda till missköligheter mellan förmannen och lotsarna vid en och samma lotsplats. I synnerhet den av lotsförbundet framhållna konkurrenssynpunkten synes lotsverkssakkunniga icke kunna frångämmas betydelse. Ett starkt skäl mot införande av möjlighet att träffa överenskommelse anse emellertid lotsverkssakkunniga jämväl ligga i den omständigheten, att lotspenningarna skola fördelas mellan statsverket och lotspersonalen. Det torde vara olämpligt att låta lotspersonalen och fartygsbefälhavaren träffa förfogande, på sätt förutsetts, rörande storleken av inkomstmedel, varav viss andel tillkommer statsverket. Enligt lotsförfattningssakkunnigas förslag skulle däremot inflytande lotspenningar i sin helhet tillfalla lotspersonalen.

29 §. (Lf § 30; lfk §§ 29, 31; lfs 29 §.)

*Lotspenningar för biträde å förankrat fartyg m. m.*

Enligt Lf § 30 äger lots njuta ersättning efter överenskommelse, då han lämnar biträde ombord å fartyg under kryssning på station eller då fartyget ligger å redd eller i hamn. Lika med lotsförfattningssakkunniga hava lotsverkssakkunniga ansett, att ersättning för dylikt biträde — biträde under förstangivna förhållande mera egentligt betecknat såsom lotsning då fartyg ligger och håller — bör utgå i form av lotspenningar enligt viss fastställd beräkningsgrund. Då ersättningen får karaktär av lotspenningar, skall densamma givetvis fördelas mellan statsverket och lotspersonalen enligt härutinnan beträffande lotspenningar i allmänhet gällande regler.

Paragrafens lydelse överensstämmer helt med lotsförfattningssakkunnigas motsvarande förslag.

30 §. (Lf § 33; lfk § 36; lfs 30 §.)

*Väntpenningar under avvaktan å lotsnings påbörjande eller fortsättande.*

Frånsett i 2 mom. vidtagna förändringar, vilka äga samband med vad ovan under 12 § 2 mom. anförts rörande sammanförande i en paragraf av samtliga föreskrifter om skyldighet för lots att avvakta lotsnings påbörjande, är förevarande paragraf till innehållet överensstämmande med 30 § i lotsförfattningssakkunnigas förslag.

Mot vissa delar av paragrafen hava i yttranden över sistnämnda förslag anmärkningar framställts av Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening och Stockholms rederiförening. Härom må anföras följande.

2 m o m. Enligt sista punkten i detta moment må väntpenningar ej be-



räknas för mera än sex timmar efter den för lotsens inställelse utsatta tiden, såvida icke lotsen anmodats vänta längre eller lotsen ändock kvarstannat samt blivit anlitad för fartygets lotsning. Av ovannämnda föreningar har framhållits, att orden »eller lotsen ändock kvarstannat samt blivit anlitad för fartygets lotsning» borde utgå. Om lotsen väntat utöver sex timmar utan att vara därtill särskilt anmodad, borde nämligen fartyget icke vara skyldigt betala väntpenningar för den överskjutande tiden, även om lotsen komme att utföra lotsning av fartyget. Kommerskollegium har förklarat sig kunna biträda föreningarnas framställning i förevarande hänseende. Lotsstyrelsen däremot har framhållit det berättigade i det ifrågavarande stadgandet, exempelvis för det fall att lotsen inhämtat upplysning om fartygets ankomst till avtalad mötesplats och inväntat fartyget under mera än sex timmar, i vilket fall lotsen borde erhålla ersättning även för tiden utöver de sex timmarna. Anslutande sig till vad lotsstyrelsen sålunda anfört hava lotsverkssakkunniga funnit sig böra upptaga bestämmelsen ifråga i sitt förslag.

3 mom. Jämlikt här meddelade föreskrifter skola vid sådant uppehåll i fartygs framförande under lotsning, som är föranlett av ogynnsamma naturförhållanden, väntpenningar i allmänhet ej utgå. Förenämnda föreningar hava ansett skäligt, att detta utsträcker att gälla även i övriga fall av force majeure. Denna mening har biträts av kommerskollegium, medan lotsstyrelsen ansett någon ändring av momentet icke böra äga rum. Att under ogynnsamma naturförhållanden biträda fartyg hörde enligt styrelsen till en av lotsens främsta uppgifter, och övriga fall av force majeure kunde, såvitt nu vore fråga, icke jämföras därmed. Jämväl lotsverkssakkunniga hava funnit uppehåll under lotsningen, framtvingna av ogynnsamma naturförhållanden, böra i här förevarande avseende intaga en särställning i förhållande till avbrott i lotsningen av andra orsaker. Enligt lotsverkssakkunnigas uppfattning saknas fördenskull tillräckliga skäl för den ifrågasatta utsträckningen av befrielse från erläggande av väntpenningar.

### 31 §. (Lf §§ 32, 34; lfk §§ 32, 34, 38; lfs 31 §.)

Frågan om ersättande av kostnaderna för lotsarnas resor och det därmed nära sammanhängande spörsmålet om dessa befattningshavares båthållning hava gjorts till föremål för utförlig behandling i lotsverkssakkunnigas Betänkande I, sid. 159 ff. Lotsverkssakkunniga få hänvisa till vad därstädes anförts och här endast framhålla följande.

De utgifter, som för lotsarna äro förenade med hållandet av tjänstebåtar — vartill lotsarna i allmänhet äro ägare — och med resor med allmänna färdmedel, skola för närvarande bestridas medelst de till lotsplatserna i samband med lotsningarna från fartygen inflytande hemvägsersättningarna, om vilka närmare stadgas i kungörelsen den 27 november 1896 (nr 88) angående lotsavgifternas beräkande. Emellertid hava de belopp, som sålunda skola utgå i ifrågavarande hänseende, visat sig icke vara tillräckliga för bestridande av de kostnader, för vilka de äro avsedda. På grund härav har

*Resersätt-  
ning till lots  
m. m.*



från och med år 1915 årligen anvisats ett anslag å lotsverkets omkostnadsstat till bidrag till lotsbåtar, genom vilket anslag lotsstyrelsen satts i tillfälle att lämna bidrag till båtkostnaderna, jämte det alltsedan år 1918 årligen föreskrifter meddelats om provisorisk förhöjning av hemvägsersättningarna i åtskilliga fall i avsikt att göra ifrågavarande ersättningar tillräckliga för resekostnadernas bestridande. 1928 års lotsförfattningssakkunniga hava förordat båthållningens vid lotsverket ordnande genom införandet i enlighet med närmare angivna grunder av ett legosystem, kompletterat med inrättandet av en statlig fond för tillgodoseende av lotsarnas behov av lån för anskaffning av och större reparationer å båtar och motorer. Frågan om ersättning för lotsarnas resekostnader skulle enligt lotsförfattningssakkunniga göras till en lotsverkets inre angelägenhet, och dessa kostnader skulle således i första hand ersättas av statsverket. Vid lotsning skulle hemvägsersättning från fartygen alltså ej längre utgå. Den ökade kostnad, som härigenom skulle åsamkas statsverket, skulle enligt lotsförfattningssakkunniga kompenseras såtillvida, som de sakkunniga vid de beräkningar av kostnaderna för lotsinrättningen, vilka skulle ligga till grund för fastslående av det belopp, som skulle ersättas genom avgifter från sjöfarten, inräknat ett belopp, ungefärligen svarande mot den genomsnittliga summan av årligen utgående hemvägsersättningar. Lotsverkssakkunniga för sin del hava tillstyrkt en nyordning på området i huvudsaklig överensstämmelse med vad lotsförfattningssakkunniga föreslagit samt på grundval av lotsförfattningssakkunnigas förslag i ämnet utarbetat förslag till dels kungörelse angående tjänstebåtarna vid rikets lotsplatser, dels ock reglemente angående resekostnads- och traktamentsersättning till lotspersonal vid resor i samband med lotsning m. m. (resereglemente för lotsar). (Se Bil. 12 och 13 till lotsverks-sakkunnigas Betänkande I.)

1 mom. Här har givits uttryck åt den allmänna principen, att ersättning till lotspersonalen för kostnaderna för inställelser till och hemresor från lotsning i allmänhet skall utbetalas av statsmedel. I samma moment hava därjämte upptagits vissa fall, då i stället fartygsbefälhavaren skall ersätta i anledning av begärd lotsning uppkommande inställelse- och hemressekostnader. Emellertid kan lotspersonalen tagas i anspråk jämväl för andra förrättningar än lotsning, vid vilka resekostnader kunna uppstå. Av sådana förrättningar åsyfta lotsverkssakkunniga i detta sammanhang biträde å förankrat eller förtöjt fartyg. Bestämmelser om erläggande av lotspenningar för dylikt biträde hava intagits i 29 § i såväl lotsförfattningssakkunnigas som lotsverkssakkunnigas förslag till lotsförordning. Någon föreskrift om reseersättning till lots, som kallats till dylik förrättning, återfinnes icke i lotsförfattningssakkunnigas förslag till lotsförordning, men i 1 § i samma sakkunnigas förslag till resereglemente är stadgat, att med lotsning likställes bland annat biträde å förankrat eller förtöjt fartyg. Såvitt lotsverkssakkunniga kunnat finna, skulle alltså enligt lotsförfattningssakkunniga ersättning för resekostnader, då lots kallats att biträda å förankrat



eller förtöjt fartyg, alltid — med den inskränkning, som följer av bestämmelserna i 32 § i lotsförfattningssakkunnigas förslag till lotsförordning — gäldas av statsmedel. Lotsverkssakkunniga anse emellertid skäl icke förefinnas för att i ifrågavarande hänseende åtskillnad göres mellan å ena sidan lotsning och å andra sidan biträde som nyss avsetts. Omständigheter, som, vad angår lotsning, enligt lotsförfattningssakkunnigas förslag till 31 § lotsförordningen konstituerar skyldighet för fartygsbefälhavaren att ersätta resekostnaderna, böra därför enligt lotsverkssakkunnigas mening tilläggas liknande verkan, då biträde i här förut angivna hänseenden begärts. För uppnående härav hava lotsverkssakkunniga funnit lämpligt att till första stycket av förevarande moment göra ett tillägg av innehåll, att med lotsning likställes förrättning, som avser biträde å förankrat eller förtöjt fartyg.

3 mom. Momentet överensstämmer till sitt innehåll med lotsförfattningssakkunnigas förslag i motsvarande del. I yttranden över sistnämnda förslag har från sjöfartshåll föreslagits, att momentet skulle utgå såsom varande alltför strängt för fartygens vidkommande. Åtminstone syntes hänvisningen till 1 mom. a) böra bortfalla, enär fartygen i däri berörda fall ej varit vållande till att lotsbåten fått medfölja längre väg än som vederbort.

Gentemot vad sålunda anförts har lotsstyrelsen framhållit följande.

Då lots efter slutad lotsning hade att i öppen sjö lämna det lotsade fartyget, skedde detta numera i allmänhet med anlitande av lotsbåt, som för sådant ändamål utgått till fartyget, och mera sällan med båt, som medtagits på släp av det lotsade fartyget. De fall, då lotsbåt i och för lotsens återfärd måst till följd av is, storm eller annan dylik omständighet medfölja fartyget längre väg än som vederbort, kunde uppenbarligen icke bli talrika. Än sällsyntare måste de fall bli, då kostnaderna för båtens hemförskaftande skulle uppgå till sådant belopp, att fråga uppkomme att i stället ersätta båtens värde. På grund därav och då i varje fall en dylik situation icke syntes uppkomma under andra förhållanden, än då fartygsbefälhavaren på förhand haft möjlighet att avväga å ena sidan intresset att få utföra resan och fullfölja transporten och å andra sidan skyldigheten att ikläda sig därmed förbundna ekonomiska förpliktelser, hade styrelsen för sin del icke funnit lotsförfattningssakkunnigas förslag i nu förevarande del obilligt.

Lotsverkssakkunniga, som ansett sig kunna i huvudsak instämma i vad lotsstyrelsen enligt ovanstående anført, hava med hänsyn härtill i sitt förslag upptagit momentet i enlighet med lotsförfattningssakkunnigas formulering.

### 33 §. (Lf —; lfk —; lfs 33 §.)

Rörande denna paragraf hänvisas till vad därom ovan anförts under 15 §.

*Förtöjnings-  
penningar  
o. dyl.*

### 34 §. (KBr <sup>5</sup>/<sub>3</sub> 1920, nr 122; Lf § 30; lfk §§ 30, 33, 34, 36; lfs 34 §.)

I denna paragraf hava sammanförts bestämmelserna om ersättning för lotsbiträde vid fartygs färd utanför de till rikets lotsplatser hörande lotsningsområdena. Genom ett dylikt sammanförande undvikes, att ett flertal

*Ersättning för  
biträde utan-  
för lotsnings-  
områdena.*



paragrafer tyngas med omnämmande av eller hänsynstagande till ifrågavarande, mera sällan förekommande slag av förrättning.

1 m o m. I Lf § 30 stadgas bland annat, att om fartygsbefälhavare åstundar biträde av lots över öppen sjö, som icke utgör lotsled eller del därav, och lots kan utan hinder av andra tjänsteåligganden sådant sig åtaga, han skall åtnjuta ersättning efter överenskommelse.

Sedermåra har emellertid Kungl. Maj:t genom brev till lotsstyrelsen den 5 mars 1920, »i avvidan på slutförande av pågående utredning angående omarbetning av gällande förordning angående lotsverket och därmed sammanhängande författningar», föreskrivit, att, då lots jämlikt Lf § 30 och § 39 i förnyade tjänstgöringsreglementet för lotsverket den 23 december 1914 (nr 442) åtagit sig fartygs lotsning över öppen sjö, som icke utgör lotsled eller del därav, följande skall tills vidare gälla i fråga om ersättning för dylik lotsning, nämligen

att lotspenningar beräknas

vid lotsning från ort, belägen norr om 60:e breddgraden, enligt den jämlikt nådigt brev den 1 oktober 1914 fastställda taxa 4 å lotsavgifter förutom hemvägsersättning under tiden från och med den 16 april till och med den 31 augusti och enligt den genom samma nådiga brev fastställda taxa 5 å dylika avgifter under övriga tiden av året, samt

vid lotsning från ort, belägen söder om 60:e breddgraden, enligt taxa 4 under tiden från och med den 1 april till och med den 15 september och enligt taxa 5 under övriga tiden av året,

under iakttagande därjämte att för den distans, som överstiger 75 latitudsminuter, lotspenningar beräknas för varje påbörjad distans av 5 latitudsminuter lika med skillnaden i lotspenningar för i taxorna upptagna väglängderna 66—70 och 71—75 latitudsminuter,

att de sålunda utgående lotspenningarna skola avlämnas till den lotsplats, till vilken lotsen hör, för att fördelas i enlighet med föreskrifterna i §§ 81 och 82 i ovan åberopade tjänstgöringsreglemente, samt

att hemvägsersättning beräknas i enlighet med de bestämmelser, som gälla i fråga om sådan ersättning vid distanslotsning.

I fråga om lämnande av sådant biträde, varom här är fråga, har såsom 24 § i förevarande författningsförslag intagits den med motsvarande paragraf i lotsförfattningsakkunnigas förslag likalydande föreskriften, att om fartygsbefälhavare önskar hava biträde av kronolots vid fartygets framförande utanför de till rikets lotsplatser hörande lotsningsområden, kronolots, som icke är hindrad av andra tjänstegörömmål, må lämna sådant biträde. Beteckningen »biträde utanför lotsningsområdena» har ansetts lämpligare än uttrycket »biträde över öppen sjö», enär det senare, i enlighet med vad närmare framgår av vad som anförts å sid. 279 ff i lotsförfattningsakkunnigas betänkande, kan anses såsom i viss mån vilseledande.

Vad angår frågan om ersättning för biträde av här avsedd art, har i 34 § i lotsförfattningsakkunnigas förslag till lotsförordning intagits stadgande av innehåll, att för biträde av kronolots vid fartygs framförande utanför de



till rikets lotsplatser hörande lotsningsområden skulle erläggas dels lotspenningar beräknade sålunda, att för varje påbörjad tidrymd av tolv timmar under förrättningen utginge femtio kronor tillika med en krona för varje fullt 100-tal ton av fartygets bruttodräktighet, dels ock ersättning för lotsens inställelse till och hemresa från förrättningen med belopp enligt de i resereglementet för statens lotspersonal angivna grunder. Såsom motiv till stadgandet, i vad rör lotspenningarnas beräkande, har anförts, att det med hänsyn därtill, att fartygen vanligen under lotsens tjänstgöring tillryggalade långa sträckor samt lotsen därunder icke oavbrutet toges i anspråk, syntes vara lämpligast, att ersättningen utginge efter en annan beräkningsgrund än enligt viss angiven lotstaxa. Det förordades därför, att ersättningen beräknades dels efter den i anspråk tagna tiden, dels efter fartygets storlek.

Mot det av lotsförfattningssakkunniga förordade sättet för beräkning av lotspenningar vid biträde utanför lotsningsområdena hava anmärkningar framställts i yttranden från södra lotsdistriktet. Det har sålunda av förmännen vid vissa lotsplatser framhållits, att med den föreslagna bestämmelsen lotspenningarna mången gång vid jämförelsevis korta väglängder skulle komma att bli alltför höga såväl i anseende till den tid, som åtgått för tillryggaläggande av väglängderna i fråga, som ock vid jämförelse med vid lotsledslotsning utgående lotspenningar. Vidare har anförts, att särskilt för medelstora och mindre fartyg verkningarna av den föreslagna beräkningsgrunden skulle bli olämpliga. För övrigt komme all beräkning av lotspenningar efter tid att verka orättvist. Moderata taxor borde i stället komma till användning. Jämväl lotskaptenen i sagda distrikt har förklarat sig befara, att den ifrågavarande beräkningsgrunden i många fall ej skulle komma att visa sig ändamålsenlig, varför särskilda distanstaxor vore att föredraga. Lotspersonalen i Malmö har ansett tidsperioden av 12 timmar vara för lång. Stundom inträffade, att fartyg betjänade sig av lots hela vägen från Malmö till Ystad eller från Malmö till Åhus. Ehuru den senare distansen vore mer än dubbelt så lång som den förra, skulle vid tillämpning av de av lotsförfattningssakkunniga föreslagna bestämmelserna lotspenningarna för ett och samma fartyg komma att utgå med lika stora belopp i båda dessa fall. En sådan ändring av paragrafen ifrågasattes, att för de första sex timmarna skulle utgå en avgift av 50 kronor och därefter 30 kronor för varje påbörjad period om sex timmar.

Lotsverkssakkunniga för sin del hava funnit de resta betänkligheterna mot lotsförfattningssakkunnigas förevarande förslag förtjänta av beaktande i väsentliga delar. I lotstaxorna äro avgifterna bestämda i förhållande till fartygets storlek och den lotsade vägens längd. Man har alltså funnit riktigt att vid utmätande av lotspenningarna taga hänsyn såväl till fartygets ekonomiska bärkraft som ock till den omfattning, i vilken fartyget tager lotsbiträde i anspråk. Omförmälda förslag av lotsförfattningssakkunniga synes innebära, att den ekonomiska bärkraften åtminstone ej alltid skulle få lika stor relativ betydelse för avgiftsbelastningen, som denna faktor till-



lagts i taxorna. Mot förslaget är emellertid särskilt att erinra, att hänsynstagande till den omfattning, i vilken fartyget tager lotsbiträde i anspråk, skulle äga rum efter använd tid i stället för efter tillryggalagd väg. Härigenom kunna fartygets fart och maskinkraft samt rådande väderleksförhållanden komma att utöva ett ej oväsentligt inflytande å lotspenningarnas storlek. En sådan inverkan av dessa omständigheter synes emellertid icke vara lämplig. En ändring i den av lotspersonalen i Malmö föreslagna riktningen är icke av beskaffenhet vare sig att förminska de nu anmärkta olägenheterna eller att annat än ofullständigt motverka den menliga följden av den här ifrågavarande, av lotsförfattningssakkunniga tillstyrkta bestämmelsen, att för väsentligt olika väglängder lotspenningarna under i övrigt likartade förhållanden mången gång komma att utgå med enahanda belopp. Sammanfattningsvis torde kunna sägas, att bestämmelsen sannolikt skulle komma att av skilda anledningar medföra ogynnsamma verknin-  
gar, för fartygen stundom tämligen betungande. På grund av vad sålunda anförts hava lotsverkssakkunniga funnit sig böra föreslå, att jämväl framdeles lotspenningar för biträde utanför lotsningsområdena skola utgå efter lotstaxa. Beträffande frågan om de närmare bestämmelserna i ämnet hava lotsverkssakkunniga funnit lämpligt att till här förevarande moment överflytta i Kungl. Maj:ts ovannämnda brev den 5 mars 1920 meddelade föreskrifter om lotspenningars beräkning. Medan emellertid enligt brevet taxa 4 är sommartaxa och taxa 5 vintertaxa, hava lotsverkssakkunniga föreslagit taxa 3 till sommartaxa och taxa 4 till vintertaxa. Efter hemvägsersättningens borttagande förutsättas nämligen lotspenningarna beräknade sålunda, att därigenom uttages jämväl sjöfartens bidrag till statsverkets kostnader för lotspersonalens resor. På grund härav och då gottgörelse för lotsarnas av här ifrågavarande uppdrag föranledda resekostnader emellertid torde böra gäldas direkt till personalen av fartyget, icke av statsverket, synes lämpligen ett nummer lägre lotstaxa böra komma till användning, än eljest skulle varit fallet. I formellt avseende har den i momentet intagna bestämmelsen om lotspenningars beräkning givits en lydelse i anslutning till föreskrifterna i 28 § 1 mom. c).

I enlighet med vad av det föregående närmare framgår finnas i brevet den 5 mars 1920 föreskrifter om lotspenningars beräkning för distans, som överstiger 75 latitudsminuter, samt om lotspenningars avlämnande och fördelning, allt avseende lotspenningar för biträde av lots över öppen sjö eller sålunda utanför lotsningsområdena. Bestämmelser i först berörda hänseende finnas för närvarande icke meddelade för distans- och lotsledslotsning; lotstaxorna upptaga icke längre distanser än 75 latitudsminuter. Emellertid hava lotsverkssakkunniga i sitt Betänkande I (sid. 127) förordat meddelande av föreskrift, gällande lotsleds- och distanslotsning, angående beräkning av lotspenningar, därest lotsad distans överstiger 75 latitudsminuter. Denna föreskrift — som enligt lotsverkssakkunniga borde utformas i huvudsaklig enlighet med den motsvarande bestämmelsen i brevet den 5 mars 1920 — lär böra meddelas i anslutning till taxorna och med hänsyn till det



av lotsverkssakkunniga nu framlagda förslaget om lotspenningars beräkning vid biträde av lots utanför lotsningsområdena utsträckas att avse jämväl dylik förrättning. Vid sådant förhållande hava lotsverkssakkunniga icke i här förevarande paragraf upptagit föreskrift i ämnet. Icke heller torde i paragrafen erfordras några bestämmelser om avlämnande och fördelning av lotspenningar för biträde utanför lotsningsområdena. Därutinnan skall givetvis gälla vad i berörda hänseenden är stadgat om lotspenningar i allmänhet.

Lotsverkssakkunnigas förslag rörande reseersättning till lots vid förrättning som nyss sagts överensstämmer till innehållet med vad lotsförfattningssakkunniga därom föreslagit. Resekostnaderna böra gäldas av fartygsbefälhavaren, även om kallad lots ej anlitas.

Sista stycket i momentet är med några formella jämkningar likalydande med sista stycket i 34 § av lotsförfattningssakkunnigas förslag. Rörande viss skiljaktighet mellan lotsförfattningssakkunnigas och lotsverkssakkunnigas förslag till bestämmelser om lotspenningar, när lots står till förfogande å isbrytare under expedition för isbrytning, hänvisas till vad ovan under 28 § 5 mom. anförts.

2 mom. Lotsförfattningssakkunniga hava anført, att då ersättningen för biträde utanför lotsningsområdena skulle utgå efter den i anspråk tagna tiden, någon motsvarighet till bestämmelserna om väntpenningar vid lotsning ej borde upptagas. Då emellertid lotsverkssakkunniga föreslagit taxsystemets användning jämväl vid biträde utanför lotsningsområdena, har som 2 mom. upptagits en föreskrift av innehåll, att vad i 30 § är stadgat om väntpenningar under avvaktan å lotsnings påbörjande eller fortsättande skall äga motsvarande tillämpning i fråga om förrättning, som i 1 mom. avses.

### 37 §. (Lf § 27; lfk § 41; lfs 37 §.)

Med några smärre förändringar, företagna bland annat för inbegripande av fall, då lots ej blivit kallad till avgiftspliktigt fartyg, överensstämmer paragrafen till sin lydelse med 37 § i lotsförfattningssakkunnigas förslag. *Avgifters betaltning.*

### 39 §. (Lf —; lfk §§ 43, 44; lfs 39 §.)

1 mom. Detta moment, som handlar om restitution av för högt erlagt lotsavgiftsbelopp, är likalydande med 39 § i lotsförfattningssakkunnigas förslag, dock med en mindre jämkning, som av lotsverkssakkunniga vidtagits i avsikt att göra bestämmelserna tillämpliga jämväl å lotsavgifter, vilka blivit erlagda utan att lots anlitas. *Restitution av lotsavgift.*

I likhet med lotsförfattningssakkunniga anse jämväl lotsverkssakkunniga, att restitutionssökanden bör, därest hans framställning finnes befogad, direkt av statsmedel utfå vederbörligt belopp i dess helhet utan att vara hänvisad att av personalen uttaga vad densamma för mycket uppburit. Lotsstyrelsen torde således böra bemyndigas att i fall, varom här är fråga, besluta om utanordning av statsmedel. Efter en sådan utanordning böra givetvis åtgärder



vidtagas för återkrävande av personalen av på densamma belöpande, för högt uppburet belopp.

I yttrande över lotsförfattningssakkunnigas förslag har lotsstyrelsen anfört, att då tidpunkten för avgifts erläggande icke antecknades i lotsdagbok och i övrigt kunde vara svår att efteråt fastställa, styrelsen föresloge — även om restitutionssökanden finge förutsättas i allmänhet förete kvitto å erlagda avgifter — att restitutionsansökning skulle för att vinna avseende göras inom två år från dagen för avslutandet av den förrättning, avgiften avsåge, i stället för två år efter avgiftens erläggande. Den av lotsstyrelsen sålunda föreslagna bestämmelsen synes lotsverkssakkunniga erfordra ett komplement för sådana fall, då förrättning ej ägt rum. Även om för dylika fall lämpliga regler i anslutning till nyss avsedda föreskrift skulle låta sig uppställa, torde dock preskriptionstidens räknande från tiden för avgiftens erläggande bättre än bestämmelser i den av lotsstyrelsen angivna riktningen överensstämma med allmänna rättsregler. Vederbörligt kvitto, som restitutionssökande torde hava att förete, bör givetvis lämna upplysning om dagen för avgiftens erläggande. På grund av vad sålunda anförts hava lotsverkssakkunniga icke funnit skäl att förorda ändring i vad lotsförfattningssakkunniga i ifrågavarande hänseende föreslagit.

2 m o m. Lotsförfattningsskommitté föresloge i § 44 i sitt förslag till lotsförordning, att lotsstyrelsen skulle äga att, då lots fällts till ansvar för grundstötning under lotsning, efter omständigheterna förordna om restitution från statsverket av lotspenningar, som erlagts för lotsningen, såvida ansökning därom gjordes hos styrelsen inom tre månader efter det vederbörande domstolsutslag vunnit laga kraft. En sådan bestämmelse vore enligt lotsförfattningsskommitté skälig.

Härom hava lotsförfattningssakkunniga anfört:

Då kronolots vållat grundstötning, kunde det, såsom lotsförfattningsskommitté yttrat, befinnas skäligt, att avgift för förrättningen återbetalades. De sakkunniga hade ansett förfarandet därutinnan lämpligast kunna anordnas så, att vederbörande domstol i grundstötningssmålet, på yrkande av målsägaren, efter omständigheterna förpliktade lotsen att utge avgift, som utgått för förrättningen. Härigenom vunnes den fördelen, att frågan bleve avgjord samtidigt med nämnda mål, och betalningsskyldigheten för den, som borde i sista hand bära restitutionen, bleve omedelbart fastställd.

Såsom framhållits kunna omständigheterna vid grundstötning, som kronolots under lotsning vållat, vara sådana, att avgift för förrättningen skäligen bör återbetalas. Det synes lotsverkssakkunniga, som om en i författning reglerad möjlighet att i sådana fall få frågan om restitution prövad i administrativ väg, därvid vid bifall till ansökningen hela restitutionsbeloppet utbetalas av statsmedel, bör finnas att tillgå. Billigheten torde kräva, att vederbörande, i den mån hans restitutionsanspråk är befogat, får rätt att av statsverket utfå beloppet i dess helhet. Processledes torde en sådan möjlighet icke alltid stå till buds. Vidare synes det icke vara rimligt, att den omständigheten, att restitutionsanspråkets framställande i grundstötningssmålet



eventuellt förbises, skulle kunna utgöra anledning till restitutions uteblivande. Slutligen lär anordnandet av ett administrativt förfarande, varom här är fråga, ligga närmare tillhands, när statsverket har del i lotspenninguppbörden, än då, såsom lotsförfattningssakkunniga föreslagit, lotspenningarna oavkortade tillfalla personalen.

På grund av vad sålunda anförts hava lotsverkssakkunniga i här ifrågavarande moment upptagit ett stadgande i huvudsaklig enlighet med § 44 i lotsförfattningskommitterades förslag till lotsförordning. Sakligt sett skiljer sig momentet från nämnda paragraf såtillvida, att lotsverkssakkunniga ansett sig böra i förevarande avseende likställa sammanstötning med grundstötning, att restitutionsmöjligheten ansetts böra omfatta icke blott lotspenningar utan även i förekommande fall jämlikt 31 § erlagd reseersättning — varför ordet lotsavgift använts såsom en sammanfattande benämning — samt att ansökningstiden satts till sex i stället för tre månader från utslagets lagakraftvinande. I viss del har momentets formulering skett med ledning av ordalagen i 317 § sjölagen.

Jämväl efter restitution, som här avses, böra givetvis åtgärder för utkrävande från personalen av vederbörligt belopp företagas.

40 §. (Lf —; lfk § 45; lfs 40 §.)

Med vissa förändringar, som dels äro av endast formell natur, dels ock vidtagits i syfte att göra bestämmelserna tillämpliga jämväl i sådana fall, då förrättning ej ägt rum, är paragrafen överensstämmande med lotsförfattningssakkunnigas förslag i ifrågavarande del. *Efterdebitering av lotsavgift.*

#### 4 kap. Om fyrar och andra säkerhetsanordningar för sjöfarten.

41 §. (Lf § 37: 1, § 38; lfk § 46: 1, § 47; lfs 41 §.)

Med hänsyn till att radiofyrar numera inrättas för den allmänna sjöfartens betryggande hava lotsverkssakkunniga, i enlighet med förslag av lotsstyrelsen, till andra stycket i lotsförfattningssakkunnigas förslag till förevarande paragraf gjort ett tillägg, avseende ansökning om tillstånd att anordna sådan fyr. Därjämte hava vissa redaktionella ändringar företagits i sistnämnda sakkunnigas ifrågavarande förslag, likaledes i huvudsaklig överensstämmelse med vad lotsstyrelsen förordat. *Säkerhetsanordningars inrättande.*

42 §. (Lf § 37: 2; lfk § 46: 2; lfs 42 §.)

I anslutning till lotsverkssakkunnigas avfattning av nästföregående paragraf har jämväl i lotsförfattningssakkunnigas förslag till här förevarande paragraf en smärre jämkning av formell art vidtagits av lotsverkssakkunniga. *Kommuners m. fl:s säkerhetsanordningar.*



## 43 §. (Lf § 39; lfk § 48; lfs 43 §.)

*Fyrars lystid.* I fråga om fyrars lystid för varje dygn innehåller lotsförfattningssakkunnigas förslag till 43 §, att samtliga däri omförmälda fyrar skola hållas lysande minst från en fjärdedels timme efter solens nedgång till dess uppgång. I anledning av förekomsten av fiskefyrar och andra för särskilt ändamål anordnade fyrar, för vilka en kortare lystid för dygn kan ifrågakomma, hava emellertid lotsverkssakkunniga, efter förslag av lotsstyrelsen, givit paragrafen en avfattning, varigenom för styrelsen möjliggöres att beträffande fyrar av ifrågavarande slag medgiva en dylik begränsad lystid. I formellt hänseende har härutöver en mindre ändring i lotsförfattningssakkunnigas förslag ägt rum.

## 44 §. (Lf § 40; lfk § 49; lfs 44 §.)

*Fyrskipp, bojar m. m.* Frånsett vissa detaljändringar i lydelsen överensstämmer paragrafen med motsvarande stadgande i lotsförfattningssakkunnigas förslag.

## 45 §. (Lf § 41; lfk § 50; lfs 45 §.)

*Mistsignaler m. m.* 45 § i lotsförfattningssakkunnigas förslag har med en ändring av formell innebörd upptagits såsom första punkt i här förevarande paragraf. Andra punkten har tillagts efter förslag av lotsstyrelsen, ehuru avfattningen något avviker från den av styrelsen förordade.

## 47 §. (Lf § 43; lfk § 52; lfs 47 §.)

*Tillsyn å säkerhetsanordningar.* Paragrafen överensstämmer med 47 § i lotsförfattningssakkunnigas förslag, dock att i första stycket vidtagits vissa formella jämkningar.

I utlåtande över lotsförfattningssakkunnigas betänkande har, i enlighet med däröver av vissa lotskapteners avgivna yttranden, lotsstyrelsen — under erinran att styrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 augusti 1932 förordat, att tjänstetitlarna lotskapten och lotslöjtnant skulle utbytas mot titlarna distriktschef och distriktskapten, vilket förslag styrelsen förväntade komma under omprövning i samband med lotsverkssakkunnigas utredning — beträffande denna och vederbörande efterföljande paragrafer föreslagit härav betingade ändringar. I lotsverkssakkunnigas uppdrag har emellertid icke ingått att taga befattning med lotsdistriktsorganisationen och därmed sammanhängande förhållanden, varför frågan om lotsbefälets tjänstetitlar icke av lotsverkssakkunniga upptagits till övervägande.

## 48 §. (Lf § 42; lfk § 51; lfs 48 §.)

*Anmälan om felaktighet rörande säkerhetsanordning.* Utöver en mindre ändring av blott formell art företer paragrafen den skiljaktigheten från motsvarande paragraf i lotsförfattningssakkunnigas förslag, att jämväl det fall, att från radiofyr ej givas föreskrivna signaler, blivit i enlighet med av lotsstyrelsen framställd erinran omförmält.



## 5 kap. Ansvarsbestämmelser m. m.

### 49—53 §§.

Med de undantag, som framgå av vad nedan beträffande 49 och 51 §§ an-  
föres, överensstämman här förevarande paragrafer med motsvarande para-  
grafer i lotsförfattningssakkunnigas förslag.

*Ansvarsbe-  
stämmelser.*

De i sistnämnda förslag, vilket bygger på lotsfrihet i princip, förekommande bestämmelserna rörande påföljd för fartygsbefälhavare för underlåtenhet att anlita kronolots hänföra sig till sådana fall, då särskilt förordnande om lotstvang meddelats, och återfinnas i 49 § 1 mom. av förslaget. Enligt dessa bestämmelser förskyller dylik underlåtenhet böter, minst 50 högst 1 000 kronor, varjämte befälhavaren skall vara skyldig utgiva stadgade lotspenningar. Lotsverkssakkunniga hava att utforma sitt förslag till bestämmelser i ämnet med utgångspunkt från bibehållandet av nuvarande lotsplikt såsom allmän princip.

I § 3 andra stycket gällande lotsförordning är stadgat, att var, som underlåter att taga lots, då han därtill är skyldig och lots finnes att tillgå, straffes med böter, minst 50 högst 500 kronor, och vare jämväl skyldig att till kronans lotsar utgiva lotspenningar och hemvägsersättning. Stadgandet, som tillkom den 13 april 1894 i samband med återinförandet av lotsplikt, ehuru därvid föreskrevs skyldighet att utgiva — i stället för »lotspenningar och hemvägsersättning» — »fulla lotspenningar», var till en början icke kompletterat med nuvarande tredje stycket i paragrafen. Rörande detta styckes tillkomst må här anföras följande.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 7 maj 1909 anförde lotsstyrelsen:

Sveriges fartygsbefälsförenings styrelse hade föreslagit, att i § 1 av förordningen angående lotsverket skulle intagas bestämmelsen, att befälhavare å från utrikes ort ankommande svenskt fartyg vid ingående från öppen sjö till första hamn, där lossning eller lastning skulle ske, skulle äga frihet att efter eget beprövande anlita kronolots eller icke, dock med bibehållen skyldighet att även i sistnämnda fall erlägga lotsavgift.

Enligt vad av nämnda befälsförenings styrelses skrivelse framginge vore anledningen till denna anhållan närmast att söka däri, att man i angivna fall velat undkomma tillämpningen av den i § 3 av förordningen angående lotsverket givna bestämmelsen om bötesstraff för befälhavare, som underlåtit att taga lots, då han därtill varit skyldig och lots funnits att tillgå.

Av samma anledning hade Ängfartygsbefälhavaresällskapet i Stockholm framställt begäran, att påföljden för underlåtenhet att anlita kronolots skulle begränsas till skyldigheten att erlägga lotsavgift, även om lots ej anlåtats, men sådan uraktlåtenhet icke därutöver kunna medföra ansvar för befälhavare; varande till stöd härför anför, bland annat, att det icke syntes vara billigt att i lotsstadgan intet annat undantag gjorts än det, då lots icke kunnat påträffas; att fall otvivelaktigt kunde inträffa, då ett fartyg sattes i större risk genom att i hårt väder och svårt farvatten uppehållas för signalering efter och inväntande av lots, än genom att utan avbrott fortsätta sin väg till hamn under ledning av med farvattnet fullt förtrogen befälhavare samt att det knappast torde vara att befara, att bötesbestämmelsens



bortfallande skulle kunna föranleda missbruk därhän, att lots ej anlätades i sådana fall, där det för fartygets trygghet vore välbehöfligt, då sådant förebyggdes genom de villkor, som i allmänhet gällde för erhållande av assurans å fartyg och last.

I anslutning till förestående föreslog lotsstyrelsen ett tillägg till § 3 av följande lydelse:

»Befälhavare, som underlåtit att taga lots, då han därtill är skyldig och lots finnes att tillgå, men, innan stämning till domstol för att där stå ansvar för dylik underlåtenhet blivit honom delgiven, till kronans lotsar emot vederbörligt kvitto erlagt lotspenningar och hemvägsersättning, vare fri från den för dylik underlåtenhet här ovan stadgade påföljd av böter.»

Häröver yttrade kommerskollegium i utlåtande till Kungl. Maj:t den 25 november 1909 följande.

Enligt det föreslagna tillägget skulle blott och bart underlåtenheten att fullgöra en betalningsskyldighet kunna för befälhavare medföra straffrättsligt ansvar i form av böter. Då den princip, som därigenom fåt uttryck, måste anses vara för svensk rättsåskådning fullkomligt främmande, kunde kollegium icke tillstyrka ett antagande av en bestämmelse, sådan som den av lotsstyrelsen föreslagna.

Det av Sveriges fartygsbefälsförenings styrelse och Ångfartygsbefälhavaresällskapet i Stockholm framställda och i själva verket förut av såväl kollegium som lotsstyrelsen åsyftade önskemålet, att påföljden för underlåtenhet att anlita kronolots måtte begränsas till skyldigheten att erlægga lotsavgift, syntes lämpligare kunna ernås genom borttagande helt och hållet av den i § 3 stadgade straffpåföljd för dylik underlåtenhet och bibehållande av endast föreskrift om betalningsskyldighet.

Häremot framhöll lotsstyrelsen i utlåtande till Kungl. Maj:t den 14 januari 1910, att exempel på sådant fritagande, helt och hållet eller delvis, från straff, som styrelsen ifrågasatt, förekomme i allmänna strafflagen kap. 23: 6 och kap. 25: 11. Enligt kommerskollegii bevisföring kunde det även med avseende å dessa fall sägas, att blott och bart underlåtenheten att fullgöra en betalningsskyldighet skulle kunna medföra straffrättsligt ansvar eller ökat straffrättsligt ansvar. Då emellertid detta oaktat återopade stadganden fått ingå i allmänna strafflagen, syntes den av kollegium gjorda anmärkningen icke kunna tillmätas avgörande betydelse.

Det av lotsstyrelsen föreslagna tillägget till § 3 i lotsförordningen blev icke fastställt. I stället blev genom kungörelse den 10 februari 1911 nuvarande tredje stycket i paragrafen tillagt densamma. Häri är stadgat, att den, som under i andra stycket nämnda omständigheter underlåtit att taga lots, vare dock befriad från erläggande av böter, därest på grund av hårt väder eller annan orsak det varit förenat med stor olägenhet eller fara för fartyget att invänta lots samt lotspenningar och hemvägsersättning erläggas till vederbörlig lotsplats vid ankomsten till första hamn.

För egen del vilja lotsverkssakkunniga till en början erinra därom, att det sedan lång tid tillbaka i stor utsträckning förekommer, att för lotspliktiga fartyg erläggas såväl lotspenningar som hemvägsersättning eller undantagsvis endast lotspenningar, utan att lots anlitas. Därvid torde endast mera sällan föreligga sådan anledning till uraktlåtenheten att begagna lots, som avses i sistberörda stadgande. Oftast beror sålunda ifrågavarande underlåtenhet blott och bart därpå, att befälhavaren anser sig äga erforderlig kän-



nedom om farvattnet för att själv kunna framföra fartyget därstädes. Det är emellertid endast i ett eller annat fall, som åtal anställes mot befälhavare för förseelse, varom här är fråga. Under tiden 1930—1935 uppgick antalet lotspliktiga fartyg, för vilka lotsavgifter erlades utan att lots anlätades, i allmänhet till mellan 4 000 och 5 000 om året, medan, såvitt av lotsstyrelsens ämbetsberättelser framgår, ansvarstalan för underlåtenhet att begagna lots endast väcktes i tre fall under hela nämnda sexårsperiod.

De lotspliktiga fartyg, vilka erlägga lotsavgifter utan att använda lots, äro visserligen mestadels av mindre storlek, varför, därest lotsfrihetsgränsen höjes till 100 ton, deras antal kommer att väsentligen nedgå. Även större fartyg än å 100 ton äro emellertid att räkna hit i ej obetydlig omfattning, var till komma de till ett förhållandevis stort antal uppgående finska fartygen å högst 100 ton, vilka ej beröras av en utsträckning på angivet sätt av lotsfriheten. På grund härav lär jämväl efter införande av en dylik lättnad i lotspliktshänseende den fartygsgrupp, varom här är fråga, komma att uppvisa ett avsevärt antal fartyg.

Såsom av det förut anförda framgår skall jämlikt gällande bestämmelser underlåtenhet att i fall av lotsplikt anlita tillgänglig lots medföra, förutom skyldighet att utgiva lotsavgifter, i regel jämväl bötesstraff, vars användning emellertid numera lär vara inskränkt till de ytterst få fall, då en anmodan att trots uraktlåtenheten att begagna lots erlägga lotsavgifter förblir utan verkan. Bötesstraffet har sålunda kommit nästan helt ur bruk, utan att därigenom de intressen, lotsförordningen avser att tillgodose, kunna anses hava blivit lidande. Vid sådant förhållande är det enligt lotsverkssakkunnigas mening knappast ändamålsenligt att stadga ovillkorlig bötespåföljd i förevarande avseende. Det synes lämpligast att i stället söka åstadkomma bestämmelser, vilka stå i överensstämmelse med en långvarig praxis på området, innebärande begränsning av rättegångarna angående underlåtenhet att taga lots till sådana fall, då dylik underlåtenhet äger sin grund i avsikt hos befälhavarna att undandraga sig ej blott lotsplikten utan även lotsavgifternas erläggande. Med hänsyn härtill hava lotsverkssakkunniga funnit sig böra föreslå en bestämmelse, anslutande sig till innehållet i det av lotsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 7 maj 1909 föreslagna tillägget till § 3 i gällande lotsförordning. Sålunda bör enligt lotsverkssakkunnigas mening befälhavare, som innan stämning för underlåtenhet att anlita lots blivit honom delgiven, i vederbörlig ordning erlagt lotspenningarna, vara befriad från bötespåföljd. Härvid blir en föreskrift motsvarande innehållet i tredje stycket av nyssnämnda paragraf överflödig. Därest stämning uttagits, böra med stämningsförfarandet förbundna kostnader ersättas.

I enlighet med vad förut nämnts har kommerskollegium i utlåtande till Kungl. Maj:t den 25 november 1909 framställt viss anmärkning mot en sådan bestämmelse, som nu av lotsverkssakkunniga förordats till antagande. Till vad lotsstyrelsen i anledning därav anført i sitt ovan omförmälda utlåtande till Kungl. Maj:t den 14 januari 1910 vilja lotsverkssakkunniga i huvudsak ansluta sig. Särskilt må framhållas, att då, såsom lotsstyrelsen



erinrat, fullgörande av betalning kan medföra befrielse från frihetsstraff för vissa brott enligt allmänna strafflagen, inga mera allvarliga betänkligheter i och för sig torde behöva resas mot en motsvarande anordning beträffande böter för sådan förseelse utan egentlig brottskaraktär, varom här är fråga.

49 § 1 mom. i lotsverkssakkunnigas förslag har utarbetats i enlighet med vad här ovan anförts. Böterna hava bestämts i dagsböter, därvid i anslutning till det av lotsförfattningssakkunniga för underlåtenhet att anlita lotsföreslagna, liksom för närvarande i sådant hänseende gällande bötesminimum av 50 kronor lägsta antalet dagsböter bestämts till fem.

Vad angår frågan om påföljd av underlåtenhet att anlita lots i fall, som avses i 3 § 1 mom. av lotsverkssakkunnigas förslag, förutsätta lotsverkssakkunniga, att därom stadgas i samband med utfärdande av förordnande om lotsplikt, varom i nämnda moment förmäles.

Till kommentering av 49 § 1 mom. hava lotsförfattningssakkunniga anmärkt, att, då i fall av lotstvang, som i momentet avses, olaga lotsbiträde anlitas, underlåtenheten att taga kronolots ansetts konsumera anlitaendet av olaga lotsbiträde, så att straff skulle ådömas blott för angivna underlåtenhet. I 2 mom. hava lotsförfattningssakkunniga upptagit bestämmelser om påföljd av anlitaende av olaga lotsbiträde i sådana fall, då lotsplikt ej förefinnes. Med hänsyn till den av lotsverkssakkunniga föreslagna lydelsen av 1 mom. och då bestämmelserna rörande påföljd av anlitaende av olaga lotsbiträde icke böra vara till innehållet olika, allt eftersom lotsplikt föreligger eller ej, hava lotsverkssakkunniga utvidgat 2 mom. att avse alla fall av anlitaende av olaga lotsbiträde, oberoende av huruvida lotsplikt eller lotsfrihet är för handen. 1 mom. i lotsverkssakkunnigas förslag är alltså icke avsett att äga tillämpning i sådana fall, då underlåtenheten att använda kronolots tillika innefattar anlitaende av olaga lotsbiträde.

49 § 3 mom. i lotsverkssakkunnigas förslag motsvarar samma moment hos lotsförfattningssakkunniga.

Beträffande böternas angivande i dagsböter i 49 § 2 och 3 mom. gäller detsamma som i detta hänseende sagts ovan vid 1 mom.

Lotsförfattningssakkunniga hava föreslagit utökade strafflatituder för vad som från gällande lotsförordning upptagits såsom straffbart i samma sakkunnigas förslag, 49—53 §§. I yttrande över lotsförfattningssakkunnigas betänkande hava Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges redareförening anført, att orsaken till ifrågavarande höjningar av bötesmaxima syntes vara, att lotsförfattningssakkunnigas förslag till lotsförordning vore grundat på lotsfrihet, samt hemställt, att då emellertid enligt givna direktiv för lotsverkssakkunniga lotsplikt vore avsedd att utgöra grundval för den nya lotsförordningen, gällande bötesmaxima, som enligt föreningarna måste anses fullt tillräckliga, måtte bibehållas. Stockholms rederiförening har givit uttryck för liknande mening. Kommerskollegium har förklarat sig kunna biträda de framställda förslagen om nedsättning av bötesmaxima. I likhet



med lotsstyrelsen finna lotsverkssakkunniga för sin del — såvitt angår de fall, där dagsböter ej böra förekomma — tillräckliga skäl icke föreligga för sänkning av de av lotsförfattningssakkunniga upptagna högsta bötesbeloppen i vidare mån, än att i 51 § böterna föreslagits till högst 300 kronor i stället för av lotsförfattningssakkunniga upptaget belopp av högst 500 kronor. Den omständigheten, att den nya lotsförordningen liksom den nuvarande bygger på lotsplikt i princip, synes icke utgöra anledning till bibehållande av nuvarande tämligen låga bötesmaxima, särskilt i betraktande av penningvärdets sjunkande.

54 §. (Lf § 60; lfk § 65; lfs 54 §.)

Enligt Lf § 60 skola böter, som ådömas enligt förordningen, tillfalla lotsverkets enskilda pensionskassa. Denna föreskrift har upptagits av lotsförfattningssakkunniga. I yttrande över dessa sakkunnigas betänkande har emellertid lotsstyrelsen framhållit, att något tvång ej längre föreläge för personal vid lotsverket att ansluta sig till lotsverkets enskilda pensionskassa och att denna kassa icke längre vore i något som helst behov av det understöd av statsmedel, böter utdömda enligt lotsförordningen utgjorde. På grund härav har styrelsen tillstyrkt, att stadgandet ersättes med en föreskrift om att böterna skola tillfalla kronan. Jämväl riksräkenskapsverket har i utlåtande över lotsförfattningsskommittéens förslag uttalat sig för att böter enligt lotsförordningen skola tillfalla kronan. Ämbetsverkens mening i ifrågavarande hänseende har biträts av lotsverkssakkunniga.

*Adömda  
böter.*

55 §. (Lf § 53; lfk § 66; lfs 55 §.)

I Lf § 53 är stadgat, att om befäl eller besättning å fartyg, som icke tillhör flottan, angives för överträdelse mot förordningen, därom skall rannsakas och dömas vid rådhusrätten i den stad, inom vilkens område överträdelsen skett, eller, om den timat utom stads område, vid rådhusrätten i närmast belägna stad eller, om den skett under resa, vid rådhusrätten å destinationsorten eller, om rådhusrätt där icke finnes, i närmast därintill belägna stad. Dessa forumregler för befäl och besättning överensstämmer i allt väsentligt till innehållet med de i 328 § sjölagen meddelade föreskrifterna rörande forum i brottmål, som bör bedömas efter nämnda lag. Vidare upptager Lf § 53 erinran därom, att angående laga domstol för behandling av mål rörande fel och försummelser i tjänsten av den vid lots- och fyrstaten anställda personalen stadgas i vederbörande tjänstgöringsreglemente, ävensom en punkt av innehåll, att i övrigt gäller angående domstols behörighet vad i allmänna lagen och, beträffande förseelser av befäl eller manskap å flottans fartyg, vad i krigslag stadgas.

*Domstol.*

Första stycket i här förevarande paragraf — vilket överensstämmer med lotsförfattningssakkunnigas motsvarande förslag och enligt vilket om domstol i mål rörande förseelse, varför straff finnes bestämt i förordningen, skall gälla vad i 328 § sjölagen stadgas angående brott mot samma lag — inne-



fattar huvudsakligen den förändringen i förhållande till innebörden av nuvarande bestämmelser, att från tillämpningen av allmänna lagens forumbestämmelser undantagits jämväl åtal mot person, som icke tillhör fartygs befäl eller besättning eller den vid lots- och fyrstaten anställda personalen. Detta har befunnits motiverat av lämplighetsskäl.

I förevarande sammanhang hava lotsverkssakkunniga ansett sig böra erinra om ifrågasatt ny lagstiftning rörande forum i sjörättsmål. Enligt statsrådsprotokollet över justitiedepartementets ärenden den 24 april 1936 har Kungl. Maj:t beslutat inhämta lagrådets utlåtande över ett inom berörda departement upprättat förslag till lag om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål. I 1 § av detta lagförslag är stadgat, att om med stöd av lagen om stads och landsbygds förenande i judiciellt avseende förordnats, att rådhusrätt i stad skall upphöra och staden i judiciellt avseende förenas med domsaga, Konungen äger förordna, att häradsrätten i orten skall äga upptaga sjörättsmål, för vilka rådhusrätten skolat vara rätt domstol; skolande förordnande som sist är sagt ej verka inskränkning i den behörighet att upptaga sådant mål, som enligt lag eller författning må tillkomma närmaste rådhusrätt. Samma paragraf innehåller föreskrift, att med sjörättsmål avses i lagen mål och ärenden, som skola bedömas efter sjölagen eller sjömanslagen ävensom andra mål och ärenden, beträffande vilka, enligt vad särskilt stadgats, de i någon av nämnda lagar givna regler om domstols behörighet eller ock bestämmelserna i ifrågavarande behörighetslag skola gälla.

Beträffande de sålunda föreslagna bestämmelserna rörande omfattningen av sjörättsmål anförde departementschefen till statsrådsprotokollet, att till sådana mål syntes böra hänföras, förutom mål och ärenden enligt sjölagen och sjömanslagen, jämväl mål och ärenden enligt ett flertal andra sjöfarten berörande författningar, vilka i fråga om forum antingen direkt hänvisade till sjölagens eller sjömanslagens stadganden eller ock innehölle bestämmelser av huvudsakligen samma innebörd som sjölagen. Till den senare gruppen hörde mål och ärenden enligt bland annat förordningen angående lotsverket §§ 53 och 54 samt instruktionen för lotsverket 56 §. Såvitt anginge mål och ärenden, som skulle bedömas efter författningar tillhörande den första gruppen, syntes den nya lagens bestämmelser kunna göras tillämpliga genom ett allmänt stadgande. I övrigt syntes de för sådant syfte erforderliga föreskrifterna böra införas i respektive författningar.

Mål, beträffande vilka särskilda forumregler jämlikt Lf § 53 äro tillämpliga, hava alltså förutsatts skola hänföras under den nya behörighetslagen genom en för dylikt ändamål i förordningen meddelad föreskrift. I enlighet med vad ovan anförts innebär emellertid lotsverkssakkunnigas förslag till 55 § första stycket i den nya lotsförordningen ett ersättande av nämnda regler med en hänvisning till 328 § sjölagen. De i 1 § förslaget till lag om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål införda bestämmelserna om vad med sådana mål i lagen avses skulle därvid få till omedelbar följd, att lagen bleve tillämplig å här ifrågavarande mål enligt lotsförordningen. Frågan om intagande i förordningen av särskild föreskrift härom skulle alltså



förfalla. — Annorlunda ställer sig förhållandet beträffande ärenden angående sådan undersökning, som avses i Lf § 54.

Andra stycket i här förevarande paragraf företer endast den skiljaktigheten från lotsförfattningssakkunnigas förslag, att medan enligt det senare expeditionshavanden skulle insända avskrift av domstolsutslaget, lotsverkssakkunniga ansett lämpligare, att i enlighet med vad lotsstyrelsen ifrågasatt denna skyldighet åläggas domstolen.

#### 57 §. (Lf § 54; lfk § 68; lfs 57 §.)

Paragrafen, som, frånsett några formella jämkningar, är av samma lydelse som motsvarande paragraf i lotsförfattningssakkunnigas förslag, skiljer sig sakligt från Lf § 54 såtillvida, att undersökning vid rådhusrätt angivits kunna påkallas jämväl då personal omkommit eller försvunnit.

*Under-  
sökning.*

Av vad som anförts under 55 § framgår, att därest det därstädes omförmälda förslaget till lag om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål genomföres, ärenden angående undersökning, varom här är fråga, torde böra hänföras under denna lag genom meddelande i lotsförordningen av föreskrift i sådant hänseende. Lotsverkssakkunniga föreslå därför, att om lagförslaget upphöjes till lag, till förevarande paragraf i lotsförordningen fogas ett andra stycke av följande lydelse: »Vad i lagen om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål är stadgat skall ock gälla beträffande ärende, varom i denna paragraf sägs.» Till förebild för ifrågavarande tillägg har tjänat bestämmelse i förslag till lag om tillägg till 38 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) om inteckning i fartyg, vilket lagförslag upprättats i anslutning till förslaget till behörighetslagen och samtidigt med detta senare överlämnats till lagrådet för utlåtande.

Enligt vad lotsverkssakkunniga inhämtat är lagrådets utlåtande över de båda lagförslagen att emotse före utgången av innevarande år.

### 6 kap. Allmänna stadganden.

#### 59 §. (Lf § 56; lfk § 71; lfs 59 §.)

I Lf § 56 säges, att i fråga om det skydd, personalen vid lotsverket bör i och för sin tjänst åtnjuta, gäller vad i allmänna strafflagen stadgas angående ansvar för förgripelser mot statens ämbets- och tjänstemän. Nämda paragraf har i oförändrat skick upptagits såsom 59 § i lotsförfattningssakkunnigas förslag. I yttrande över detta har lotsstyrelsen anført, att därest i paragrafen, som i lotsförfattningssakkunnigas avfattning endast innehölle en upplysning, skydd skulle beredas jämväl sådan personal vid lotsverket, som icke ägde dylikt redan jämlikt allmänna strafflagen, åt paragrafen borde givas i huvudsak följande lydelse: »Envar tillhörande lotsverket äge i och för sin tjänst det skydd, varom i allmänna strafflagen stadgas beträffande tjänsteman.» Vid ett bibehållande av lotsförfattningssakkunnigas formule-

*Straffskydd  
för lotsverkets  
personal.*



ring ifrågasatte styrelsen, huruvida icke »bör» borde utbytas mot »äger». Lotsverkssakkunniga för sin del hava icke funnit skäl föreligga för ändring i det ifrågavarande stadgandets hittillsvarande lydelse i vidare mån, än att uttrycket »bör åtnjuta» ansetts lämpligen böra ersättas med »åtnjuter».

61 §. (Lf § 58: 1; lfk § 73; lfs 61 §.)

*Biträde av  
vissa myndig-  
heter.*

I 61 § i lotsförfattningssakkunnigas förslag äro bland dem, av vilka kronolots vid utövningen av sin tjänst äger påkalla biträde, upptagna bland andra polistjänsteman och kronobetjäning. Då samtliga de befattningshavare, som härmed avses, jämlikt lagen om polisväsendet i riket äro att hänföra till polispersonal, har »kronobetjäning» av lotsverkssakkunniga utslutits. Jämför t. ex. 67 § i karantänskungörelsen den 4 maj 1934 (nr 142).

63 §. (Lf —; lfk tjr § 104; lfs 63 §.)

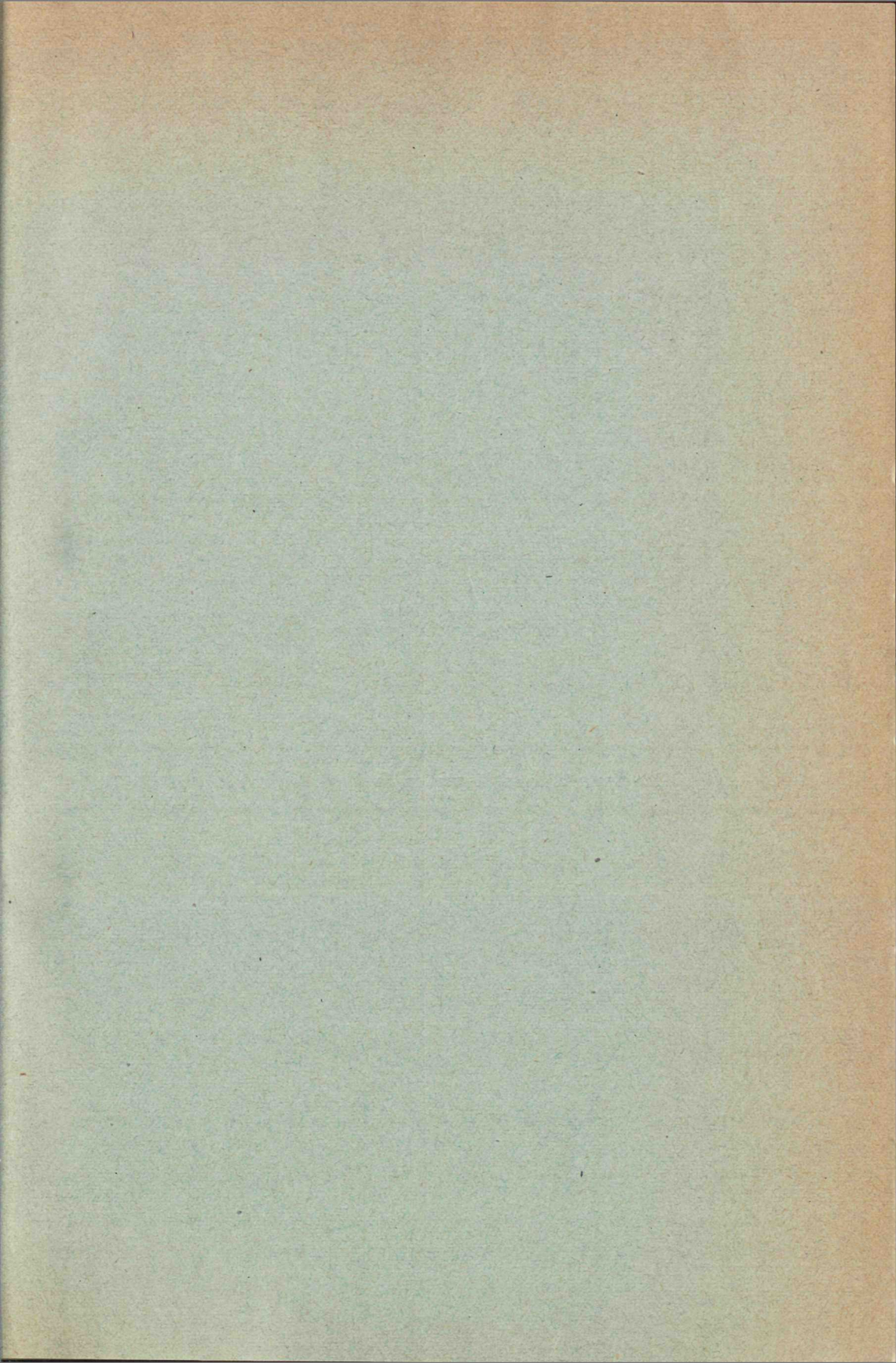
*Utmätning  
för avgift.*

Frånsett en ändring, avsedd att göra bestämmelserna tillämpliga jämväl då förrättning ej ägt rum, ävensom en jämkning av blott formell natur överensstämmer paragrafen med lotsförfattningssakkunnigas förslag.

*Ikraftträdande.*

Det synes lotsverkssakkunniga lämpligt, att den nya förordningen träder i kraft den 1 juli 1937. Särskilt i anseende därtill, att bestämmelserna i förordningen torde komma att föranleda ändringar i det av lotsstyrelsen utfärdade tjänstgöringsreglementet för lots- och fyrstaten, samt för beredande av tillfälle för lotsstyrelsen att i övrigt vidtaga med hänsyn till förordningens tillämpning erforderliga åtgärder är det angeläget, att utfärdandet av förordningen äger rum i god tid före nämnda dag.







# Statens offentliga utredningar 1936

## Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

### Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag till lag om behandling av förbrytare, hemfallna åt alkoholmissbruk, m. m. [4]  
Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. [17]  
Utredning ang. revision av bestämmelserna om tingshusbyggnadsskyldigheten. [37]

### Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Betänkande om socialstyrelsens organisation. [29]  
Betänkande med förslag rörande förhandlingsordning för statstjänstemän. [41]

### Kommunalförvaltning.

Förslag till vissa ändringar i kungl. byggnadsstyrelsens normalförslag till gatukostnadsbestämmelser enligt 49 § stadsplanlagen. [33]

### Statens och kommunernas finansväsen.

Undersökningar rörande det samlade skattetrycket i Sverige och utlandet. [18]  
Promemoria ang. ändring av bestämmelserna rörande kommunernas underställningsfria lånerätt. [35]

### Politi.

Betänkande med förslag ang. revision av lagstiftningen rörande tillverkning, beskattning och försäljning av maltdrycker. [5]

### Nationalekonomi och socialpolitik.

Utredning med förslag rörande bidrag åt barn till ånkor och vissa invalider samt åt föräldralösa barn. [6]  
Socialiseringsproblemet. Allmänna synpunkter. [7]  
Ur socialiseringsens »europiska» idékrets. [8]  
Socialiseringsidéer och socialiseringspraxis i Sovjetunionen. 1. [9]  
Betänkande ang. förlossningsvården och barnmorskewäsendet samt förebyggande mödra- och barnavård. [12]  
Betänkande ang. familjebeskattningen. [13]  
Betänkande ang. dels planmässigt sparande och dels statliga bostättningslån. [14]  
Betänkande ang. moderskapspenning och mödrahjälpen. [15]  
Arbetslöshetsundersökningen den 31 juli 1935. [21]  
Betänkande ang. åtgärder för avhjälpande av de inom vissa delar av Norrbottens läns lappmark yppade missförhållanden samt rörande de kostnader som därav kunde föranledas m. m. [23]  
Svensk arbetslöshetspolitik åren 1914—1935. [32]

### Hälso- och sjukvård.

Betänkanden 1 rörande serafimerlasarettets ekonomisamt 2 rörande lasarettets ställning och verksamhet. [1]

### Allmänt näringsväsen.

Ang. kontrollen över elektriska starkströmsanläggningar. [27]

### Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Betänkande med förslag om vissa föreskrifter beträffande konsumtionsmjölk. [3]  
Sociala jordutredningens betänkande med förslag till revision av lagstiftningen ang. avstyckning m. m. [26]  
Betänkande med förslag rörande jaktlagstiftningsfrågor. 1. Förslag till lag om rätt till jakt samt jaktstadga ävensom andra därmed sammanhängande författningar. [38]  
Sociala jordutredningens betänkande med förslag till åtgärder för att bereda ökade möjligheter för den mindre bemedlade befolkningen på landsbygden att förena småbruk med hemindustri, hantverk, hemsloyd, pälsdjuruppfödning m. m. [39]  
Betänkande med förslag till omorganisation av den med statsmedel understödda kemiska analys- och kontrollverksamheten. [40]  
Betänkande med utredning och förslag rörande rikets ekonomiska kartläggning och därmed sammanhängande organisationsspörsmål angående rikets landkarteverk. [42]

### Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till lagstiftning ang. skydds skogar m. m. [19]  
Betänkande med förslag till lagstiftning ang. skogar & städer och enskilda tillhöriga flygsandsfält i Hallands län. [30]

### Industri.

### Handel och sjöfart.

Statligt kaffemonopol. [10]  
Den svenska sjöfartsnärigen. Statistisk-ekonomisk undersökning. [22]  
1935 års lotsverkssakkunniga. Betänkande 2. Förslag till lotsförordning. [43]

### Kommunikationsväsen.

Utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel. [16]  
Betänkande med förslag i anledning av verkställd granskning av 1932 års trafikutrednings förslag till förordning ang. allmän automobiltrafik. [20]

### Bank-, kredit- och penningväsen.

Betänkande med förslag till lag ang. ändring i vissa delar av lagen den 29 juni 1923 (nr 286) om sparbanker m. m. [25]

### Försäkringsväsen.

### Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. [11]  
Kyrkogodset i Skåne, Halland och Blekinge under dansk tid. [28]  
Betänkande med utredning och förslag ang. åtgärder för särskild undervisning och utbildning av psykiskt efterblivna i barn- och ungdomsåren. [31]  
Utredning rörande de svenska universitets- och högskolestudenternas sociala och ekonomiska förhållanden. Bilaga till betänkande med undersökningar och förslag i anledning av tillströmningen till de intellektuella yrkena. [34]  
Psalmbok för svenska kyrkan. Förslag avgivet den 29 febr. 1936, överarbetat av inom eklesiastikdepartementet tillkallade sakkunniga. [36]

### Försvarsväsen.

### Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Förslag till konvention mellan Sverige och Schweiz om erkännande och verkställighet av domar och skiljedomar m. m. [2]  
Betänkande med förslag till lag om internationella rättsförhållanden rörande arv, testamente och boutredning m. m. [24]