

Nr 144.

Av herrar **Törnkvist** i Karlskrona och **Lövgren** i Nyborg,
angående överflyttning från kommerskollegium till socialstyrelsen av vissa sjöfartskontrollen rörande frågor.

När 1914 års senare riksdag antog av dåvarande regeringen framlagt förslag till lag om utvidgad statskontroll å fartygs sjövärdighet m. m., bestämmes även, att denna statskontroll skulle utövas av kommerskollegium, som högsta chefsmyndighet. Emellertid hade redan då starka och inflytelserika röster höjts för att den del av fartygstillsynen, som gällde människornas säkerhet ombord, bostadsförhållanden, yrkesskydd m. m. såsom sociala ärenden borde förläggas under socialstyrelsen. Kommerskollegium, såsom det centrala verket för näringarnas ekonomiska förkovran, ansågs från dessa synpunkter icke väl ägnat att rätt tillvarataga de intressen i fråga om fartygs utrustning och säkerhet, som kunde sägas vara passagerares och besättningsars och vilkas tillgodoseende naturligt måste betyda större eller mindre uppoffringar från näringens sida. Att dessa senare från nutida erfarenheters synpunkter ganska rimliga krav icke då beaktades av Kungl. Maj:t och riksdag, synes icke minst ha varit beroende av den brist på erfarenhet om hur en sådan till en hand förlagd kontroll över en näringsgrens såväl affärsekonomiska som sociala intressen, som vid tiden i fråga förelåg.

Även i det regeringsförslag till omförmäld lag, som den liberala regeringen förelade för 1913 års riksdag, ett förslag som emellertid senare återtogs, spårar man den osäkerhet i fråga om de sociala sjöfartsärendenas förläggning inom den centrala förvaltningen, som sedermera präglade statsmakternas handläggning av ärendet. Nämnda regerings finansminister anförde till statsrådsprotokollet vid propositionens remiss, att »det gäller för närvarande att taga ståndpunkt till detta spörsmål endast med hänsyn till den närmaste tiden». När föredragande departementschefen förklarade sig ämna förorda, att kommerskollegium och icke socialstyrelsen utses som chefsmyndighet även för den sociala kontrollen över sjöfarten, säger han sig stödja detta på de skäl sjöfartssäkerhetskommittén och kommerskollegium andragit. »Men», tillade ifrågavarande departementschef, »själva förläggningen till kommerskollegium bör ej hindra, att intresset av arbetsskydd inom sjöfartsnäringen vinner beaktande även under det stundande provisoriet.» Det är skäl att beakta detta förnyade understrykande av att förläggningen av den sociala sjösäkerhetskontrollen till

kommerskollegium avsågs blott att vara tillfällig. Det samarbete mellan kommerskollegium och socialstyrelsen i ärenden av social natur, som föredragande departementschefen själv i sitt statsrådsanförande uppdrog grundlinjerna till, ansåg han »visserligen vara förenligt med att gå något längre samt överväga spørsmålet om en tudelning av de sjöfartssäkerheten rörande förvaltningsfrågor därhän, att de som enbart eller i övervägande grad röra arbetskydd komma under direkt behandling av socialstyrelsen och denna underordnade organ. Men den av sjöfartssäkerhetskommittén och eljest i ämnet förebragta utredningen innefattar ej tillräcklig grund för att ett sådant steg må tagas, helst som ej heller tiden medgivit kommerskollegii och socialstyrelsens hörande över ett dylikt uppslag. Under nuvarande omständigheter får jag begränsa mig till ett uttalande, att denna fråga innefattar en framtidstanke, som förtjänar att efter vederbörlig utredning tagas i grundligt övervägande.»

Finansministern i den högerregering, som 1914 tog arvet efter den liberala regeringen, synes, att döma av de av honom i hans förslag av den 29 maj 1914 i samma ärende gjorda uttalanden, ha fullföljt sin företrädares synpunkter i förevarande angelägenhet. Han anför å sin sida, att »vid övervägande av de olika synpunkter, som gjort sig gällande i denna förlägningsfråga, kan jag ej annat än ansluta mig till den ståndpunkt, som enligt det förut sagda intagits av min företrädare i ämbetet, ävensom till den utförliga motivering, varå densamma grundats.» Det torde sålunda finnas fog för antagandet, att de båda i politiskt åskådningsavseende skilda regeringarna voro eniga om att den sociala fartygskontrollen visserligen för det dåvarande borde förläggas till kommerskollegium, såsom chefsmyndighet, men att denna förläggning skulle betraktas som provisorisk i avvaktan på förlägningsfrågans ytterligare grundliga utredning.

Ännu mera synes denna uppfattning bestyrkas av den omständigheten, att socialstyrelsen icke bereddes tillfälle att yttra sig om detta för den sociala folkomvårdnaden synnerligen viktiga spørsmål. Dess hörande gällde blott den ökning i styrelsens arbetskrafter, som skulle föranledas av dess samverkan i den sociala kontrollen, som regeringsförslaget om chefsmyndighetens förläggning till kommerskollegium upptog. Något socialstyrelsens uttalande rörande själva principfrågan torde ingen av de anförda regeringarna ha kunnat stödja sig på. Socialstyrelsen har tydligen å sin sida ansett sig sakna anledning att utforma ett principuttalande i ärendet, när uppdraget gällde uttalande om blott en infogning i ämbetsverket av en arbetskraft, som syntes styrelsen redan stå utanför ämbetsverkets dörar. Det bör nämligen bemärkas, att när socialstyrelsen anmodades yttra sig, var det om en enkel detalj i ett redan så gott som fullt utarbetat förslag.

Inom socialstyrelsen föreslog emellertid socialfullmäktigen Herman Lindqvist, att styrelsen likväl skulle upptaga frågan i hela dess vidd och

avge ett principiellt yttrande. När, som redan nämnts, socialstyrelsen bestämt sig för ett uttalande blott till det av regeringen begränsade uppdraget, vidfogade hr Lindqvist socialstyrelsens utlåtande följande reservation:

»De uppgifter, som skulle komma att åligga den föreslagna fartygsinspektionen, måste enligt min mening till stor, ja, måhända övervägande del anses fullfölja syften av social innebörd. Bestämmelserna om sjövärdighet ha ju i fråga om lastfartyg i främsta rummet till ändamål att skydda besättningen mot olycksfall i arbete. Beträffande passagerarefartyg ha berörda bestämmelser tydligen delvis samma ändamål, och ifrågasättas kan därjämte med skäl, om icke syftet med hänsyn till passagerarna jämväl är att anse som huvudsakligen socialt — föreskrifterna om emigranternas befordring till främmande världsdel räknas självklart till den sociala lagstiftningen. Andra till fartygsinspektionen hörande frågor, såsom rörande skyddsanordningar vid maskiner och redskap, åtgärder till främjande av arbetets sundhet, besättningens kost-, logi- och sjukvårdsförhållanden ombord, minderårigas användande m. m., äro uppenbarligen att hänföra till det sociala området.

Med hänsyn till motsättningen mellan sociala och ekonomiska intressen, måste de förra såvitt möjligt tillgodoses genom särskild lagstiftning och tillsyn. Så har beträffande flertalet slag av verksamhet skett genom lagen om arbetarskydd och yrkesinspektionen, och jag kan icke se, varför ej samma regel borde tillämpas jämväl i avseende å sjöfarten. Enklast skulle detta åvägabringas genom en utsträckning, måhända i samband med vissa förändringar av nämnda lag och inspektion till sjöfarten.

Genom att uppdraga den lokala fartygsinspektionen åt yrkesinspektionen, vilket i väsentlig mån antagligen låte sig väl göra, skulle ej blott de sociala intressena bliva bättre tillgodosedda, utan uppenbarligen även betydande besparingar göras för statsverket. Under vintertiden, då sjöfarten i åtskilliga hamnar är inställd och i de övriga är i betydlig grad inskränkt, skulle särskilda fartygsinspektörer på många platser få intet eller föga att göra. Införlivade med yrkesinspektionen åter skulle de kunna användas till andra göromål under vintertiden. Erforderlig sakkunskap är för övrigt, enligt vad jag inhämtat, redan till finnandes inom yrkesinspektionen.

Då sålunda från såväl socialpolitisk som statsfinansiell synpunkt med fog kan ifrågasättas att åt statskontrollen å fartygs sjövärdighet m. m. jämte i samband därmed tillämnade förändringar i sjölagstiftningen giva en helt annan gestaltning än den föreslagna, har jag ansett, att socialstyrelsen, oaktat den därom ej erhållit uppdrag, bort ingå i prövning av den föreliggande frågan i hela dess vidd och därefter avgiva det yttrande och förslag, vartill prövningen kunnat föranleda.»

Reservanten inom socialstyrelsen pekar, som synes, på, att statsverket uppenbarligen kunnat göra betydande besparingar, därest sjövärdighets-

kontrollen lagts under socialstyrelsen, som inom den upprättade yrkesinspektionen redan hade till sitt förfogande för ändamålet lämpade organ. Denna besparingssynpunkt är kanske nu ännu mera aktuell än den var för 10 år sedan och den förtjänar i varje fall att vinna beaktande. Sannolikt skulle vissa besparingar kunna uppnås, därest den dubbling av yrkesinspektionen, som nu råder, upphävdes och socialstyrelsens organ för arbetarskydd och yrkesinspektion på sin lott även fick uppgiften att handhava uppsikten över de sociala sjölagarnas efterlevnad. Därom kan emellertid först en utredning ge definitivt besked.

Det »provisorium» i fråga om den sociala fartygskontrollens förläggning till kommerskollegium, som sålunda beslöts av 1914 års senare riksdag, upprätthålles alltjämt. Vi ha sålunda nu ungefär ett decenniums erfarenheter av hur det verkat från allmän och social synpunkt, att den sociala kontrollen över en näringsgren handhåfts av det statliga organet för samma närings ekonomiska intressen. Förvisso blir svaret på en fråga om, hur denna sammankoppling verkat, färgat av de intressen de båda uppgifterna, den ekonomiska och den sociala, var för sig varit avsedda att tillgodose. Utan tvivel skulle ett svar från den inom sjöfartsnäringsintresserade ekonomiska parten innehålla belåtenhet över den »framsynthet», lagstiftarna lade i dagen, när de 1914 lade i en hand både ansvaret för de sociala anordningarnas tillräcklighet ur trygghets- och hälsosynpunkt och ansvaret för ekonomin. Därmed har, enligt samma synpunkt, kraven på yttre och inre sjövärdighet kunnat hållas kraftigt tillbaka och näringsrent ekonomiska intressen verksamt kunnat skyddas. Ett svar återigen av den andra parten, den ombord å fartygen arbetande parten, blir det rakt motsatta. Där beklagas livligt, att det allmännas omsorger om den sociala sjölagstiftningens upprätthållande på ett för de sjöfarande tillfredsställande sätt icke kunna komma till sin fulla rätt på grund av chefsmyndighetens huvudinställning som närings ekonomiske målsman inom statsförvaltningen. Var det över huvud allvarlig mening med att ge den sociala sjöfartskontrollen en modern inriktning, torde man knappast kunna undgå att hitta den centrala svagheten i den nuvarande organisatoriska anordningen i fråga om denna kontroll. Denna svaghet avslöjar sig själv. Sannolikt torde den även ha upptäckts inom kommerskollegium, som med visshet under årens lopp fått mottaga en ofantlig mängd bevis om dess socialt synnerligen otillfredsställande funktion.

Vi skola nu icke anföra några detaljexempel på denna otillfredsställande funktion ur det rika material, som stå sjöfolksorganisationerna till buds. Men i detta sammanhang skola vi anföra ett uttalande om kommerskollegium, som chefsmyndighet för sjöfartens sociala angelägenheter över huvud, som så sent som 1918 fälldes av en framstående kännare av hithörande förhållanden, numera ledamot av riksdagens andra kammare. Han yttrade på tal härom:

»Huvudanledningen till kommerskollegiums försummelser — — synes oss ligga däri, att detta verk skall tillvarataga såväl sjöfartsnäringsens ekonomiska välfärd som sjöfolkets sociala omvårdnad. Dessa båda saker gå oftast stick i stäv mot varandra, och då kommerskollegium i första hand är och bör vara ett *näringsarnas* organ, så förstår man, att sjöfolkets rent sociala intressen därvid kommit till korta.

Det synes oss därför vara på tiden att verkställa den boskillnad, som för industriens vidkommande år 1912 skedde därigenom, att arbetarskyddet och övriga sociala frågor förlades till den nyupprättade socialstyrelsen, medan industriens näringsfrågor kvarstannade hos kommerskollegium. En sådan uppdelning borde även vidtagas för sjöfartens del.»

Detta uttalande avsåg att belysa kommerskollegii ställning till sjömanshusen, som författaren ansåg böra förläggas under socialstyrelsen, »men», tillade han, »fråga är, om icke även hela frågan om fartygsinspektionens förläggning borde underkastas förnyad prövning och liksom arbetarskyddet förläggas till socialstyrelsen. Det nuvarande hälftenbruket mellan ämbetsverken är en halvmessyr.

Med det som anförts, synes oss vara sakligt ådagalagt, att tiden nu måste anses vara inne för vidtagande av föreberedande åtgärder i syfte att till socialstyrelsen definitivt överföra ansvaret för uppsikten om våra sociala sjölagars effektiva efterlevnad. Det »hälftenbruk», med beslutanderätten lagd ensamt i näringsorganet kommerskollegium, med socialstyrelsens blott formella medverkan vid den sociala kontrollen, som riksdagen för ett tiotal år sedan beslöt, har befunnits icke hålla måttet inför de krav, man numera rimligen både kan och måste ställa på en väl ordnad sociallagstiftning.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära skyndsamt utredning av frågan om överflyttande från kungl. kommerskollegium till kungl. socialstyrelsen av de sjöfartskontrollen rörande frågor, som enbart eller i övervägande grad röra arbetarskyddet, samt att för riksdagen snarast framlägges förslag till sådan överflyttning i den omfattning, som genom utredningen kan ådagaläggas vara ändamålsenlig.

Stockholm den 22 januari 1926.

Algot Törnkvist.

O. W. Lövgren
i Nyborg.

