

Nr 26.

Ankom till riksdagens kansli den 25 april 1924 kl. 12 midd.

Utlåtande i anledning av väckta motioner med förslag till lag angående fartygs bemanning m. m.

Första lagutskottet har till behandling förehåft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 43 i första kammaren av herr *Lindley m. fl.* och nr 71 i andra kammaren av herr *Lövgren m. fl.*

I motionerna, vilka äro lika lydande, har hemställts, att riksdagen måtte för sin del antaga ett vid motionerna fogat förslag till lag angående fartygs bemanning ävensom, därest detta bifölles, ett likaledes vid motionerna fogat förslag till lag angående läkarintyg för sjöfolk.¹

Beträffande den motivering, som anförts för dessa förslag, får utskottet hänvisa till motionerna.

Med anledning av motionerna hava till utskottet inkommit dels en skrift från Sveriges fartygsbefäls förening, utvisande, att föreningen vid sammanträden under februari innevarande år beslutat uttala sin anslutning till motionärernas förslag, dels en skrift från Nautiska Föreningen i Göteborg med avstyrkande av ifrågavarande förslag, dels ock två skrifter, den ena från Sjöfarande Kvinnors Förening och den andra från Svenska Kvinnors Medborgarförbund, med avstyrkande av förslagen i vad de avse inskränkning i eller förbud mot anställande av kvinnlig kökspersonal å fartyg.

Beträffande fartygs bemanning innehåller den gällande svenska rätten i huvudsak följande bestämmelser.

Den grundläggande bestämmelsen återfinnes i sjölagens 5 a §, som stadgar bland annat, att fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt. För resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste indelas i skift, må fartyget i intet fall hava mindre däckbesättning än som jämte befälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten å däck, medan fartyget är i gång, ej heller, om det är ångfartyg, mindre maskinbesättning än som jämte maskinbefälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång. Därjämte bestämmer paragrafen, att närmare föreskrifter om vad i förenämnda avseende skall iakttagas utfärdas av Konungen.

Den svenska rätts huvudsakliga bestämmelser om fartygs bemanning.

¹ Exemplar av motionen I: 43 finnas att tillgå hos kamrarnas vaktmästare.

Enligt 26 § sjölagen åligger det befälhavaren att tillse, att fartyget i samtliga de avseenden, som omförmälas i 5 a §, är i behörigt skick.

Den allmänna bemanningsbestämmelsen i sjölagens 5 a § kompletteras av åtskilliga specialbestämmelser, av vilka följande här må i korthet angivas.

Vad till en början angår *bemannings storlek*, hava i förordningen den 29 mars 1912 angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. (befälsförordningen) vissa föreskrifter meddelats rörande antalet befälspersoner å svenska fartyg. Vidare hava i förordningen den 23 december 1915 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg § 3 särskilda bestämmelser meddelats rörande maskinbesättningens vaktindelning å maskindrivna fartyg, som befinna sig på långresa å vissa utomeuropeiska farvatten, varjämte i § 4 föreskrivits att å maskindrivet passagerarfartyg i nordsjö- eller vidsträcktare fart skall för varje båt eller flotte, som fartyget skall föra, bland fartygets besättning finnas visst angivet minimiantal godkända båtsmän.

Bland bestämmelser, som äro ägnade att indirekt inverka reglerande på fartygsbesättningarnas storlek, må slutligen anmärkas de, som meddelats i lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen), vilken lag den 29 juni 1923 prolongerats att gälla till och med den 31 december 1926.

Vidkommande härefter de bestämmelser, som åsyfta att bereda fartygen en i *kvalitativt* avseende tillräcklig bemanning, hava i fråga om fartygsbefälet behörighetsregler uppställts i befälsförordningen. Rörande manskapet hava i förevarande avseende en del allmänna bestämmelser meddelats i sjölagen, sjömanslagen och andra författningar. Sålunda stadgas i 10 § sjömanslagen, att minderårig under fjorton år ej må användas i skeppstjänst och att den, som icke uppnått sexton års ålder, ej må användas i eldartjänst. I en den 30 december 1922 utfärdad förordning hava vidare uppställts vissa villkor beträffande hälsotillstånd och kroppsbeskaffenhet för vinnande av anställning å fartyg i uti förordningen närmare angiven fart, och i 32 § sjölagen har, bland annat, stadgats, att såsom utkiksman eller rorsman icke må nyttjas annan än den, som enligt läkares intyg, ej över fyra år gammalt, äger normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsselförmåga. Angående läkarintyg för sjöfolk hava föreskrifter givits i en den 31 december 1917 utfärdad förordning.

Kontrollen å efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs bemanning liksom av sjöfartssäkerhetslagstiftningen i dess helhet utövas jämlikt lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg (tillsynslagen) och förordningen den 31 december samma år med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg (tillsynsförordningen). Enligt 2 § tillsynslagen skall tillsynen utövas av fartygsinspektionens chefsmyndighet, som för närvarande är kommerskollegium, i vissa avseenden under samverkan med yrkesinspektionens chefsmyndighet (socialstyrelsen) samt, under förstnämnda myndighets överinseende och ledning, av fartygsinspektörer eller andra, som av fartygsinspektionens chefsmyndighet förordnas. Utom riket utövas tillsynen av konsulerna i den

utsträckning, som särskilt stadgas. I fråga om bemanningen utövas tillsyn jämväl av ombudsmännen vid sjömanshusen.

Enligt 4 § tillsynsförordningen åligger det fartygsinspektör att, da överträdelse av gällande föreskrift om sjöfartssäkerheten finnes hava ägt rum, omedelbart göra anmälan om förhållandet, i fråga om svenskt fartyg hos vederbörande polismyndighet för laga beivran, men i fråga om utländskt fartyg hos kommerskollegium, dock att beträffande förseelse av ringare beskaffenhet på fartygsinspektören må ankomma att låta sådan anmälan bero av huruvida rättelse i det anmärkta förhållandet åstadkommes inom viss skälig, av fartygsinspektören förelagd tid.

Beträffande den tillsyn i fråga om bemanningen, som åligger ombudsmännen vid sjömanshusen, finnas bestämmelser dels i förordningen den 13 juli 1911 angående sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och avmönstring m. m. (mönstringsförordningen), dels i tillsynsförordningen. Enligt 18 § i sistnämnda förordning åligger det ombudsmännen, bland annat, att vid utfärdande av sjömansrulla för svenskt fartyg samt eljest skyndsamt med ledning av mönstringsanteckningar eller den manskapsförteckning, som enligt mönstringsförordningen må hava inkommit till respektive sjömanshus, söka utröna, huruvida fartyget är behörigen bemannat, ävensom att, därest missförhållande härutinnan anses uppenbarligen föreligga, därom ofördröjligen underrätta förste fartygsinspektören inom fartygsinspektionsdistriktet. Det må anmärkas, att enligt § 41 i mönstringsförordningen besättningen skall uppehållas vid det antal, som vid påmönstringen uppgivits och varom anteckning gjorts i sjömansrullan.

Konsul åligger enligt 19 § tillsynsförordningen, bland annat, att, da särskild anledning därtill förekommer och i synnerhet då klagomål anföras beträffande bemanning m. m., verkställa inspektion å fartyget samt att, därest vid påmönstring av sjöfolk missförhållande i fråga om fartygs bemanning anses uppenbarligen föreligga, därom ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

Jämlikt tillsynslagens 24 § äger vederbörande tillsynsmyndighet, därest fartyg finnes vara så illa bemannat, att resa därmed skäligen kan antagas föranleda livsfara för dem, som äro ombord, i erforderlig utsträckning förbjuda fartygets nyttjande, intill dess missförhållandet blivit undanröjt. Förbud, som meddelats av annan tillsynsmyndighet än fartygsinspektionens chefsmyndighet, skall ofördröjligen underställas chefsmyndighetens prövning.

Det i svensk rätt tillämpade systemet, enligt vilket tillsynsmyndigheterna med ledning av allmänt hållna bestämmelser skola i varje särskilt fall avgöra, huruvida bemanningen är betryggande, har även i utlandet flerstädes kommit till användning. Understundom har man emellertid inslagit en annan väg, i det man uppställt en fullständig så kallad bemanningsskala, det vill säga på förhand bestämda regler, efter vilka besättningen till antal och kvalifikationer, speciellt ålder och utbildning, inom varje kategori av Utländsk rätt.

skeppstjänsten, skall i varje fall särskilt bestämmas. Sa har t. ex. skett i Norge, där genom en den 31 maj 1918 utfärdad kungl. resolution bemanningsskala fastställts.

I åtskilliga länder, vilka sakna en egentlig bemanningsskala, har man dock i olika avseenden givit bemanningsbestämmelserna en bestämdare karaktär än i Sverige.

Sålunda hava t. ex. i England och Tyskland bestämmelser om däcksbesättningens vaktindelning meddelats, i vilka angivits ej blott vakternas antal utan även det antal besättningsmän, som skola tjänstgöra i varje vakt, och i Frankrike har i fråga om maskinpersonalen ett visst minimiantal fastställts, vilket satts i relation till antalet eldstäder. I England har för vissa större fartyg föreskrivits, att däcksbesättningen skall hava viss minimistorlek. I Amerikas Förenta Stater har slutligen bestämts, att å fartyg av närmare angiven beskaffenhet besättningen till viss kvotdel skall bestå av folk, som uppnått viss ålder och under viss längre tid farit på sjön (»able seamen»). Beträffande de ovan angivna engelska bestämmelserna må tilläggas, att de meddelats i form av instruktionella föreskrifter, som av Board of Trade utfärdats till ledning för besiktningsmännen.

Tidigare behandling av frågan om bemanningsskala.

Den i förevarande motioner väckta frågan om införande av en bemanningsskala har här i landet redan tidigare vid olika tillfällen varit föremål för uppmärksamhet.

Sjöfartssäkerhetskommittén 1910.

Den så kallade sjöfartssäkerhetskommittén behandlade i sitt år 1910 angivna betänkande även frågan om en bemanningsskala. Kommittén anförde härom följande:

»För att ett fartygs bemanning för viss resa skall vara behörig fordras, att besättningen både till antal och beskaffenhet är sådan, att den, med hänsyn till de olika tjänster, som skola förrättas, under normala förhållanden erbjuder säkerhet för att det med resan förbundna arbetet må kunna på tillfredsställande och för fartyget betryggande sätt utföras. Frågan om bemanningen kräver fördenskull uppmärksamhet med hänsyn till:

- besättningens antal och lämplighet inom olika delar av skeppsarbetet;
- indelning av arbetstid och arbetsförhållanden i övrigt ombord å fartyg;
- utövningen av för fartygets säkerhet särskilt erforderliga tjänster.

Vad först angår besättningens antal har... på senare tid framkommit förslag om fastställande genom lag eller förordning av det antal, som borde finnas inom skilda kategorier av besättningen på olika fartyg. Även vid uppgörandet av en dylik bemanningsskala komma uppenbart samma grunder att göra sig gällande som vid bedömandet därförutan av frågan om besättningens tillräcklighet. Genom bestämmelser om vissa kompetensfordringar för besättningen, om normalarbetstid samt om indelning av arbetstiden i vakter bör emellertid, särskilt om vakternas storlek direkt eller indirekt bestämmas, erhållas en bättre garanti för besättningens tillräcklighet och fullgoda beskaffenhet än genom en förutbestämd bemanningsskala. Det torde nämligen redan möta svårighet att vid uppgörandet av en dylik skala träffa det rätta under de vid en viss tidpunkt rådande förhållandena. Men vidare

kan en dylik skala befaras bliva till hinder för utvecklingen såväl i den riktningen, att t. ex. förenklade arbetsmetoder och förändrade tekniska anordningar göra en del av besättningen överflödigt, som på det sätt, att nya förhållanden kunna pakalla en ökning i dess antal eller en förändring i dess kvalifikationer. Allmänna bestämmelser av den innebörd ovan angivits kunna däremot även under ändrade förhållanden äga giltighet.

De sjöfartsrikande länder, inom vilkas handelsflottor av ålder utbildats vissa allmänna regler för tjänstgöringen ombord a fartyg, hava ej heller hittills ansett införandet av bemanningsskala, gällande för fartyg i allmänhet, vara av behovet pakallat. Där lagstiftning i ämnet tillkommit, har denna icke avsett annat än fastslående av vad redan enligt gott sjömansbruk ansetts erforderligt. Förutom fordran på vissa egenskaper och bestämd minimialder hos de personer, vilka skola i skeppstjänst anställas, hava de engelska, tyska och franska lagarna för den vidsträcktare farten lagfäst den hävdvunna indelningen i vakter, därvid de engelska och tyska föreskrifterna särskilt fordra tillseende av, att varje vakt på däck är tillräcklig för att ställa en man vid rodet, en man på utkik och en man för uträttande av olika göromål, under det att den franska lagen huvudsakligen söker garantera besättningens tillräcklighet genom föreskrifter om arbetstidens längd i normala fall. De franska reglerna bestämma därjämte, att det skall finnas minst en eldare för tre eldstäder i maskinen. De engelska föreskrifterna innehålla även bestämmelse om däcksbesättningens minimistorlek på angfartyg i utrikes fart, men stadgandet härom äger ej karaktären av bemanningsskala, utan utgör ett Board of Trades tillkännagivande om vad som ansetts erforderligt för att på olika fartyg varje vakt skall vara tillräcklig för utförande av de nyssnämnda särskilda tjänsteförrättningarna på däck. Bemanningsskala i egentlig mening finnes däremot införd i Storbritannien allenast för segelfartyg, vilka föra emigranter, samt i Frankrike rörande fartyg i det så kallade Newfoundlandfisket. För fartyg i allmänhet har, så vitt för kommittén är känt, allenast Nya Zeeland infört bemanningsskala, antagligen på den grund att inom dess jämförelsevis unga sjöfartsnäring några fasta regler icke i praxis utbildat sig till ledning för bemanningens rätta bestämmande.

Under angivna förhållanden har den svenska sjöfarten ej ansetts böra bindas genom fastställandet av detaljerade bemanningsbestämmelser för annat fall, än om det visade sig, att svenska fartyg vore i regel till den grad underbemannade, att dylika bestämmelser vore behövlige för att bereda en fast utgångspunkt för införandet av god sed och ordning. För utredande av frågan härom samt om arbetsförhållandena i allmänhet ombord å svenska fartyg har kommittén låtit verkställa en omfattande undersökning genom infordrande av fullständiga uppgifter från sjömanshus och delare angående å fartyg anställda personers ålder och antal inom olika delar av skeppstjänsten, och har därvid befunnits, att svenska fartyg i allmänhet äro med avseende på besättningens antal minst lika väl bemannade som därmed jämförlige inom andra nationers handelsflottor. Särskilt äro förhållandena i detta hänseende goda beträffande de stora fartygen, vilka gå i utrikes fart, så att å dessa fartyg ofta finnes större däcksbesättning än enligt Board of Trades fordringar. Som regel torde kunna sägas, att däcksbesättningarna a sådana fartyg äro tillräcklige för en indelning i vakter med en man till rors, en man på utkik samt en reservman under fartygets gång.

Beträffande skeppstjänsten i maskinen kunna olika faktorer läggas till grund för bedömandet av frågan om maskinpersonalens tillräcklighet. Därest man härvid beträffande ångfartyg utgår från kolåtgången per dygn, antalet

eldstäder eller maskinens styrka och enbart tillämpar en av dessa beräkningsgrunder, torde man vid olika fartyg komma till skilda resultat i fråga om fordringarna å en tillräcklig maskinpersonal, och även med behörig hänsyn till alla de förhållanden, vilka härvid inverka, lär det näppeligen vara genomförbart att till efterrättelse fastslå tillfredsställande detaljbestämmelser om maskinpersonalens antal efter viss arbetsfördelning. Dylika bestämmelser skulle för övrigt alltid lida av det felet, att deras tillämpning vore inskränkt till ångfartygen och näppeligen kunde tagas till någonsomhelst ledning för motorfartyg och liknande. Emellertid synes även härvidlag vara fullt tillräckligt att stadga vissa allmänna föreskrifter rörande vaktindelning och arbetstid, så mycket hellre som de nuvarande maskinbesättningarna å svenska fartyg i allmänhet försvarligen fylla vad skäligen kan fordras. Liksom beträffande däcksbesättningarna bliva därför bestämmelser motsvarande de engelska och franska i själva verket allenast ett fastställande av redan tillämpad praxis. I likhet med däcksbesättningen är även maskinpersonalen vanligen tillräcklig för behörig indelning i vakter där så erfordras, och i den vidsträcktare farten lära maskinbesättningarna i allmänhet förslå att skiftesvis tjänstgöra med tre vakter, på sätt enligt de ovan nämnda främmande lagstiftningarna är föreskrivet.

Om sålunda för kommittén tillgängliga upplysningar giva vid handen, att de vanliga fordringarna i fråga om besättningsantalet i praxis redan iakttagas, synes det mera tvivelaktigt, huruvida befogade anspråk på besättningens lämplighet och utbildning inom de olika delarna av skeppstjänsten, och särskilt på ett rätt förhållande mellan antalet fullt utbildade sjömän och yngre årsklasser, kunna anses skäligen tillgodosedda. De anmärkningar, som må kunna framställas beträffande den svenska handelsflottans rekrytering och sjömanskap, hava dock sina rötter djupare, än att de kunna undanrödjas genom bestämmelser i siffertal, vilka till sina grunder bleve mer eller mindre godtyckliga och till sina verkningar oberäknliga. Ej heller här synes därför lagstiftningen på grundval av den erfarenhet, som hittills kunnat förvärfvas, böra sträcka sig längre än till stadgandet av bestämmelser för bättrande av påvisliga brister i fråga om villkoren dels för att vinna och behålla anställning till sjöss och dels för att därunder förrätta vissa tjänster, vilka kräva särskilda förutsättningar hos den anställde för behörigt utförande. Samtidigt ligger vikt uppå att tillse, att sådan skeppstjänst, som särskilt äger betydelse för fartygets navigering och säkerhet i övrigt, verkligen på ett trygghande sätt kommer till utförande.

De av kommittén sålunda anförda synpunkterna ligga till grund för de bemanningsbestämmelser, som genom lag den 16 oktober 1914 införlivades med sjölagen. För grunddragen av dessa bestämmelser har ovan redogjorts i samband med framställningen av den gällande rätten.

Efter att hava redogjort för huvudpunkterna i kommittéförslaget anförde kommittén vidare:

»Närmare bestämmelser än de sålunda föreslagna rörande fartygs bemanning och därmed sammanhängande frågor har kommittén icke funnit vara av förefintligt behov påkallade. Skulle emellertid erfarenheten giva vid handen, att bestämmelser i den av kommittén föreslagna riktning icke äro tillräckligt trygghande, torde Kungl. Maj:t med ledning av bestämmelsernas verkan i tillämpningen under en skärpt kontroll, utan väsentlig rubbning i de allmänna grunderna, kunna, med större säkerhet än för närva-

rande kommittén, i detalj bedöma, vilka ytterligare föreskrifter tilläventyrs må vara nödiga och nyttiga».

Beträffande frågan om fartygs bemanning uttalades inom kommittén avvikande meningar av tre ledamöter. En av dessa ansåg skäl föreligga att införa närmare bestämmelser om däcksbesättningen samt påyrkade införande av ett slags bemanningsskala för maskinbesättningen. En annan ansåg, att mera bestämda regler än kommittén föreslagit bort utarbetas för att möjliggöra bedömandet i varje särskilt fall av det förhållande, huruvida ett fartyg vore att anse såsom underbemannat. Den tredje reservanten förklarade, att kommittén bort framlägga förslag till fullständig bemanningsslag, innehållande bemanningsskalor.

Vid föredragning av kommitténs förslag i statsradet den 7 mars 1913 anförde föredragande departementschefen rörande frågan, huruvida närmare bestämmelser än de, kommittén föreslagit, borde antagas beträffande fartygs bemanning, bland annat, följande:

*Departements-
chefen 1913*

»Då bestämmelser av mera detaljerad natur ej heller i detta fall, enligt vad jag tidigare anført, böra hava sin plats i sjölagen, kunde det synas obehövt att här upptaga denna fråga till bedömande. Men då densamma är av mycket stor betydelse för sjöfartssäkerheten, lär det vara lämpligt att redan i detta samband beröra det förhållande, huruvida utöver de nu föreslagna allmänna bestämmelserna i sjölagen ytterligare lagstiftning i detta ämne kan finnas vara av nöden.

Det bör härvid till en början fastslås, att i fråga om fartyg i vidsträcktare fart de engelska och franska bestämmelserna gälla även beträffande bemanningen åtminstone så till vida, att ett fartyg, som efter dessa regler anses underbemannat, utsättes för deras tillämpning. Bemanningsskala i den mening, att för varje fartyg på förhand finnas bestämda regler om besättningens antal och kvalifikationer är väl icke för dessa länders fartyg i allmänhet införd, ehuru starka krav därpå gjort sig gällande. Men i allt fall gälla härför långt mera bestämda föreskrifter än enligt kommittéförslaget. Sälunda innehåller den engelska lagstiftningen, liksom för övrigt den tyska, föreskrift icke allenast om vaktindelning i längre fart, på sätt nu även enligt förevarande förslag skulle bestämmas, utan jämväl om däcksvaktens tillräcklighet för att utföra skilda göromål (styrning, utkik och diverse sysslor). De engelska och tyska föreskrifterna innehålla därjämte bestämmelse om däcksbesättningens minimistorlek å ångfartyg i vidsträcktare fart, men gå icke så långt som de franska, vilka sistnämnda dels giva närmare föreskrifter om maskinpersonalens antal och kvalifikationer, dels även bestämma ett visst förhållande mellan mera utbildat sjöfolk och yngre, varifrån avvikelser icke får ske till bemanningens försvagande.

Kan det med hänsyn till dylika och eventuellt skärpta bestämmelser rent av bli nödvändigt att för tryggande av de svenska fartygens obehindrade fart på främmande hamnar, införa närmare föreskrifter rörande bemanningen jämväl i vårt land, torde det å andra sidan icke kunna med fog förnekas, att utfärdandet av sådana är i och för sig av behovet påkallat. Även kommitténs majoritet har vitsordat, att icke allt är som det bör vara särskilt i fråga om förhållandet mellan äldre årsklasser av

utbildat sjöfolk och unga, oerfarna sjömän. Att detta icke varit något ogrundat antagande, varför kommittén för övrigt icke bör misstänkas, har blivit ytterligare bekräftat genom den ovannämnda utredningen om förhållandena å våra fartyg, vari för det berörda missförhållandet synnerligen belysande uppgifter inkommit. Ett sådant sakernas tillstånd måste ju i olika riktningar medföra fara, dels för överansträngning av underåriga, dels med hänsyn till säkerheten ombord och dels slutligen med avseende därå, att därest företrädesvis ungt folk inmönstras å en del av våra fartyg, men icke få kvarstanna under lönevillkor, som efter hand förbättras, detta måste medverka till vad här förut anmärkts där-om, att vårt utbildade sjöfolk övergår till främmande nationers fartyg, och att även rekryteringen inom den svenska handelsflottan försvåras.

Med hänsyn såväl härtill, som till frågans internationella läge anser jag, att utöver de bestämmelser, som i lagen må givas rörande besättningens tillräcklighet för skeppstjänstens utförande i vakter, ytterligare föreskrifter till tryggande av en behörig bemanning böra, efter verkställd utredning, med det snaraste komma till stånd. I första hand bör en sådan lagstiftning avse att i säkerhetens intresse förekomma underbemanning, och torde hithörande bestämmelser i allmänhet vara av beskaffenhet att jämväl med hänsyn till eventuellt erforderliga förhandlingar med andra makter, böra till Kungl. Maj:ts utfärdande överlämnas.»

1914 års
senare riks-
dag.

Då kommittéförslaget genom proposition, nr 116, förelades 1914 års senare riksdag, väcktes av herr *Lindley* inom första kammaren en motion, nr 85, vari, bland annat, hemställdes, att riksdagen genom skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att snarast möjligt få sig förelagt ett förslag till bemanningslag. Särskilda utskottet nr 2 avstyrkte motionen i avgivet utlåtande, nr 1, därvid utskottet uttalade sin anslutning till det genom propositionen framlagda förslaget, enligt vilket det på anförda skäl borde tillkomma Kungl. Maj:t att i administrativ ordning utfärda specialbestämmelser på förevarande område; de i sjölagen meddelade föreskrifterna vore allenast avsedda att utgöra minimibestämmelser, som sålunda skulle av Kungl. Maj:t kunna kompletteras. Riksdagens beslut fattades i enlighet med utskottets hemställan.

Justitieom-
budsmannen
1918.

I en den 15 januari 1918 till Kungl. Maj:t avlåten framställning framhöll justitieombudsmannen, att underbemanning i ej ringa utsträckning förekomme å våra handelsfartyg, mest i kvalitativt och mindre i kvantitativt hänseende, att uppenbart vore, vilka vådor dylik underbemanning kunde medföra för liv och egendom, och att det föreläge ett oavvisligt behov av närmare föreskrifter rörande bemanningen ombord å fartyg utöver de redan befintliga bestämmelserna i ämnet, samt hemställde, att Kungl. Maj:t måtte taga i övervägande att vidtaga åtgärder för åvägbringande av gemensam skandinavisk lagstiftning rörande bemanningen ombord å fartyg.

Vid denna tid hade redan de så kallade skeppstjänstkommitterade tillkallats för utredning angående erforderliga bestämmelser rörande fartygsbesättnings arbets- och levnadsförhållanden, särskilt rörande frågan om bemanningens

tillräcklighet (bemanningsskala) ävensom beträffande tillsynen från det allmännas sida i berörda hänseenden. Till dessa kommitterade överlämnades justitieombudsmannens framställning.

Skeppstjänstkommitterade avlämnade år 1920, bland annat, förslag till förordning angående fartygs bemanning och förslag till förordning angående läkarintyg för sjöfolk. Då, såsom i det följande närmare skall utvecklas, dessa förslag i det väsentliga ligga till grund för nu ifrågavarande motioner, skall följande här förutskickas rörande förslagens innebörd och allmänna motivering.

Skeppstjänst-
kommitterade
1920.

Efter en redogörelse för verkställda utredningar rörande bemanningsförhållandena å svenska fartyg anförde kommitterade beträffande *behovet av ytterligare bemanningsbestämmelser och lämpligaste sättet för deras anordnande*:

»Såsom av den ovan lämnade redogörelsen för verkställda utredningar rörande bemanningen å svenska fartyg torde hava framgått, hava de undersökningar, som avsett bemanningsförhållandena under tiden efter det de på grundval av sjöfartssäkerhetskommitténs förslag utarbetade bestämmelserna i fråga om bemanningen trätt i kraft, ådagalagt, att dessa bestämmelser icke varit nog verksamma att åstadkomma någon fullständig eller ens mera väsentlig förbättring av de missförhållanden, som nämnda kommitté fanu föreligga i bemanningshänseende. Härigenom har bekräftelse givits åt den uppfattning, som kommitterade redan på grund av gjorda erfarenheter bildat sig i saken, nämligen att ytterligare lagstiftningsåtgärder äro oundgängligen nödvändiga för att vinna säkerställandet av en ur sjöfartssäkerhetssynpunkt fullt betryggande och i övrigt tillfredsställande bemanning å svenska fartyg.

Då det nu gällt för kommitterade att uppgöra förslag till ytterligare bestämmelser rörande fartygsbemanning, har den frågan uppställt sig, av vad art och vilken omfattning de nya bestämmelserna böra bliva. I avseende härå hava i stort sett tvenne alternativ förelegat. Det ena är att följa den av sjöfartssäkerhetskommittén inslagna vägen att uppställa vissa allmänna bestämmelser i ämnet till ledning för ett bedömande av vad som skall förstås med att ett fartyg är bemannat på ett betryggande sätt, det andra att söka direkt fastställa vad som i ena eller andra fallet skall erfordras i bemanningshänseende, det vill säga uppgöra en bemanningsskala. Vad angår den förra utvägen, vilken ju, som sagt, redan i viss mån prövats utan mera framträdande resultat, synes det kommitterade ligga i sakens natur, att dylika bestämmelser alltid måste bliva mångtydiga och icke kunna giva de säkra, enhetliga normer, varav här otvivelaktigt göres behov, samt således icke leda till det åsyftade målet. Med hänsyn härtill hava kommitterade ansett sig icke kunna begagna ett dylikt förfaringsätt, utan inriktat sig på upprättandet av en bemanningsskala.»

Sedan kommitterade redogjort för frågans tidigare behandling i Sverige, lämnade de följande närmare *motivering för framläggandet av förslag till bemanningsskala*:

»Det torde icke av någon kunna jävas att det mål, varom både det allmänna och de olika enskilda intressena borde kunna enas, nämligen en till såväl kvantitet som kvalitet behörig bemanning å fartyg, säkrast och

bäst torde vinnas genom uttryckliga bestämmelser angående visst antal av besättningen, indelat efter olika tjänsteförrättningar ombord, om dessa bestämmelser noga anpassas efter respektive på saken inverkan förhållande samt fullständigas med stadganden om viss utbildning som villkor för utövande av de olika tjänsterna ombord. Inryckas vidare i författningen nödiga dispensbestämmelser och gives åt densamma den karaktär, att den utan större tidsspillan och omgång kan underkastas de ändringar, som må betingas av de ändrade förhållanden, varunder sjöfarten och sjömansyrket kunna komma att utövas, torde den av sjöfartssäkerhetskommittén uttryckta farhågan, att en dylik skala skulle bliva till hinder för utvecklingen, få anses avlägsnad.

De svårigheter i övrigt, som av sjöfartssäkerhetskommittén och även från andra håll ansetts möta vid uppgörandet av en bemanningsskala, tilltro sig kommitterade med sitt förslag hava visat gott kunna övervinnas.

Om ock den nya lagen om arbetstiden å svenska fartyg kan sägas komma att i sin mån bidra till förhindrande av underbemanning vad besättningens antal angår, gör den dock ej en bemanningsskala i sådant hänseende överflödig. Och på besättningens beskaffenhet har arbetstidslagen under alla förhållanden intet annat inflytande, än att den är ägnad att förebygga överansträngning av besättningen. För att garantera att fartygen bliva försedda med besättningar, som beträffande ålder, utbildning och erfarenhet fylla nödiga kvalifikationer, torde en bemanningsskala vara erforderlig, varigenom föreskrives bestämt antal besättningsmän med olika stadgade kvalifikationer.

För bedömandet av frågan vad med behörig bemanning bör förstås lämnar ock en fastställd bemanningsskala en direkt och säker ledning. Detta innebär trygghet för de redare och befälhavare, som vid fartygs bemanning lojalt följa bemanningsskalans föreskrifter. Det kan dessutom ur konkurrenssynpunkt endast vara förmånligt, att samtliga redare i landet måste hava enahanda bemanning å likadana fartyg på samma trader. För tillsynsmyndigheterna, särskilt de lokala, vinnas genom en bemanningsskala lättnad och säkerhet vid tillsynens utövande, varjämte enhetlighet och likformighet därvid säkerställas, en förmån icke minst för allmänheten.

För de ombord anställda medför givetvis bemanningsskalan avlägsnandet av de faror för deras liv och hälsa, som kunna uppstå av underbemanningen.

Den icke minsta vinsten av en mera ingående reglering av bemanningsförhållandena å de svenska fartygen lär ock kunna antagas bliva, att, då därigenom ökade möjligheter öppnas för de fullbefarna sjömännen till anställningar i överensstämmelse med deras kompetens, dessa komma att begagna sig därav och i större utsträckning kvarstanna inom den svenska handelsflottan.

Slutligen må erinras om att den tidigare framförda invändningen mot bemanningsskala i vårt land, att andra av gammalt sjöfartssidkande nationer icke funnit behov föreligga av bemanningsskala, numera förfallit. Såsom framgår av den som bil. 2 vid detta betänkande fogade redogörelsen för utländsk bemanningslagstiftning, har ett av världens på sjöfartens område förnämsta länder, vårt grannland Norge, ansett tiden vara inne redan 1918 att för sin handelsflotta fastställa bemanningsskala.

I detta sammanhang må något beröras frågan om genomförande genom

internationell överenskommelse av enhetliga bestämmelser angående fartygs bemanning.

Det ligger i sakens natur, att det med hänsyn till nödvändigheten att bevara den svenska rederinäringens förmåga att i konkurrensen med andra nationer hävda och stärka sin ställning måste innebära en fördel, att förhållandena på hithörande område bliva likformigt reglerade på den möjligast breda internationellt-rättsliga grund. En sådan allmännare internationell reglering torde emellertid med hänsyn till de grundväsentliga olikheter i intressen och betingelser, varunder sjöfarten i olika länder utövas, uppenbarligen bliva synnerligen vanskelig att genomföra. För varje fall skulle därför erfordras synnerligen tidsödande förhandlingar.

Det kunde då synas ligga närmare till hands att söka få till stånd en överenskommelse mellan de skandinaviska länderna om enhetliga normer för ifrågavarande spörsmåls lösning. Men även här lära i sin mån möta samma svarigheter, som för en allmännare internationell överenskommelse i ämnet, medan gagnet för den svenska rederinäringen av allenast en interskandinavisk gemenskap i förevarande hänseende i själva verket kanske icke bleve så betydande, som i förstnämnda kunde antagas. Kommitterade hava dock vid utarbetandet av sitt förslag till bemanningsbestämmelser sökt, i den mån sådant lämpligen syntts kunna ske utan åsidosättande av de intressen, som deras arbete avser att tillgodose, vinna en nära anslutning till de norska bemanningsbestämmelserna.

Kommitterade anse emellertid, att den konkurrensfara, som synes mången hota den svenska sjöfarten, i händelse av att bemanningsskala fastställes i vårt land utan en föregående, mer eller mindre omfattande internationell överenskommelse i sådant hänseende, icke torde böra överdrivas. För sin del våga kommitterade uttala den övertygelsen, att det skall bliva den svenska sjöfartsnäringen till heder och vinning, att de svenska fartygen utan undantag hava tillräckliga och väl utbildade besättningar.

Saknaden av en mer eller mindre omfattande internationell reglering av bemanningsförhållandena bör därför enligt kommitterades mening icke utgöra hinder för genomförandet i vårt land av närmare bestämmelser rörande fartygs bemanning.»

I fråga om de föreslagna bestämmelsernas *tillämplighetsområde* yttrade kommitterade:

»Enligt 1 § i förslaget avser detta allenast bemanningen av sådana svenska fartyg, varå lagen om tillsyn äger tillämpning, dock icke av båt, som är att räkna till fartygs bärgningsredskap eller utrustning i övrigt, ej heller av farkost, som framdrives allenast medelst rodd.

Av respektive bestämmelser i den föreslagna förordningen framgår vidare, att fartyg under viss angiven storlek för vissa fall äro undantagna från densamma tillämpning.

Det allmänna stadgandet i 5 a § sjölagen, att fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt, kan givetvis icke avse allenast manskapet, utan även befälspersonalen ombord. De med stöd av berörda huvudstadgande utfärdade närmare bestämmelserna måste således, för att fullt motsvara detsamma, innefatta jämväl föreskrifter av samma art som den nuvarande befälsförordningen. Då därför kommitterade funnit sistnämnda förordning oundgängligen vara i behov av revision, har det syntts kommitterade mest ändamålsenligt att sammanföra de föreslagna reviderade

bestämmelserna med bestämmelserna rörande manskapet till en enda författning angående fartygs bemanning.

Den föreslagna författningen avser ej alla, som utöva tjänst å ett fartyg, utan i huvudsak blott sådana personer, som direkt syssla med och äro nödiga för fartygets framdrivande, navigering och manövrering, det vill säga befälhavaren och vad sjölagen kallar den egentliga besättningen, ävensom den för dem behövlige kökspersonal, däri jämväl inräknad personal för diskning samt rengöring av deras sovrum och mässar m. m. Förordningen äger således icke tillämpning å läkare eller telegrafist å fartyg eller å person, som där är anställd för passagerarnas förplägning och upppassning eller för passagerares räkning i övrigt.

Besättningen innefattar styrmän och däcksmanskap samt maskinbefäl och maskinmanskap.

Vad angår dessa huvudkategorier av besättningen, utgöres maskinbefälet av maskinbefäl med maskinistbrev av 1:a, 2:a eller 3:e klass, maskin-skötare och motorskötare, det vill säga alla i maskinen anställda, vilka jämlikt förordningen måste innehava visst behörighetsbevis. Maskinmanskapet omfattar den övriga maskinpersonalen, nämligen eldare, (smörjare), kollämpare och motormän, ävensom donkeymannen, medan båtsman, timmerman, matros, lättmatros och jungmän gemensamt bilda däcksmanskapet. Till kökspersonalen slutligen höra stuert, koekstuert, koek, samt annat biträde, varmed förstås den för matens servering ävensom upppassning i övrigt och viss rengöring erforderliga personal.»

Rörande *huvudgrunderna för förslagen* anförde kommitterade:

»För de föreslagna bestämmelserna ligger i främsta rummet till grund tillgodoseendet av sjöfartssäkerhetens oundgängliga krav, men därjämte hava kommitterade genom desamma sökt åstadkomma en lämpligt avvägd fördelning av skeppstjänsten å de olika kategorier av tjänstinnehavare, varå lagen har avseende, och sålunda i möjligaste mån befordra skeppstjänstens lugna och ostörda fortgång. Vid bestämmelsernas uppgörande hava naturligtvis stadgandena i den nya lagen om arbetstiden å svenska fartyg noga beaktats. Detta utesluter dock icke, att å visst fartyg på grund av säregna förhållanden någon ökning av bemanningen utöver vad i förslaget bestämmes kan visa sig erforderlig för efterlevnad av nyssnämnda lag. Skyldighet att för sådant fall tillse, att den erforderliga tillökningen genomföres, påvilar i främsta rummet befälhavaren, vilken givetvis icke kan ernå straffrihet för ett brott mot arbetstidslagen genom en hänvisning till att han vid fartygets bemanning följt den fastställda skalan.

Det är utan vidare klart, att icke en enda enhetlig norm kan läggas till grund för en bemanningsskala, utan att vid uppgörandet av en sådan en mångfald omständigheter av olikartad beskaffenhet göra sig gällande i fråga, om och i vilken omfattning behov av olika bemanningskategorier föreligger.

Vissa av de antydda omständigheterna hava emellertid ett direkt eller indirekt inflytande å skalan i dess helhet. Sådana omständigheter utgöra fartygets art med hänsyn till dess framdrivningsmedel, fartygets storlek samt den fart, vari fartyget nyttjas. Alla dessa omständigheter ligga direkt till grund för de bestämmelser, som hava avseende å befälhavare, styrmän och däcksmanskap, medan bestämmelserna för maskinbefäl och maskinmanskap av fartygets storlek endast röna den indirekta verkan,

som astadkommes därmed, att exempelvis ett större angfartyg i regeln har en starkare samt därför större och mera arbetskrävande maskin än ett mindre dylikt fartyg. De båda andra nyss angivna faktorerna, fartygets art och den fart, vari det nyttjas, äro direkt bestämmande jämväl för antalet och sammansättningen av maskinbefäl och maskinmanskaf. För kökspersonalens antal och sammansättning kan ingen av de tre ifrågasvarande faktorerna sägas utgöra en omedelbar grund, men de inverka dock givetvis indirekt härpå.

Med hänsyn till arten av framdrivningsmedlet indelar förslaget fartygen i maskindrivna fartyg — varav två skilda slag, nämligen angfartyg och motorfartyg — segelfartyg, segelfartyg med hjälpmaskin samt pråmfartyg. Definitioner å dessa olika slags fartyg återfinnas i förslagets 2 §. I detta ämne hänvisas i övrigt till vad som nedan anföres i specialmotiveringen till nyssnämnda paragraf.

Förslagets 3 § innefattar bestämmelserna om fartindelningen, vilken närmare behandlats i specialmotiveringen till dessa bestämmelser.

Vad angår fartygs storlek, kan därät givas uttryck genom angivande av antingen fartygets längd eller dess dräktighet. Säsom grund för en bemanningsskala torde det senare alternativet i allmänhet vara att föredraga. Kommitterade hava också endast för vissa bestämda fall använt längden som uttryck för fartygets storlek.

Da kommitterade sålunda nästan utan undantag använt dräktigheten, hava kommitterade ansett bruttodräktigheten utgöra den bästa mätaren å fartygs storlek såsom grund för skalan. Bruttodräktigheten står för övrigt i ett visst, om ock icke alltid konstant förhållande till längden. Även i de norska bemanningsbestämmelserna liksom för övrigt inom så gott som alla områden av såväl svensk som utländsk sjöfartssäkerhetslagstiftning brukas bruttodräktigheten som uttryck för fartygs storlek. Det synes under sådana förhållanden icke heller här behöva orsaka någon olägenhet, åtminstone icke i större mån än annorstädes.

Säsom ovan berörts, kan icke vid sidan av fartygets art och den fart, vari det nyttjas, fartygets storlek hava samma omedelbara betydelse för maskinbesättningens antal och sammansättning som i fråga om däcksbemanningen, utan kräves härvidlag direkt hänsyn till de med maskinen sammanhängande förhållanden.

De nuvarande bestämmelserna i befälsförordningen rörande maskinbefälet utgå från framdrivningsmaskineriets styrka i hästkrafter såsom grund, och detta är ock fallet med de norska bestämmelserna i samma hänseende. Att ett maskineri med större antal hästkrafter inom vissa gränser kräver ett större antal maskinister än ett maskineri med mindre hästkraftantal, torde också få anses obestriddigt. Kommitterade hava därför bibehållit denna grund i fråga om skala för maskinbefälet. Dock har den avvikelse härvid skett från befälsförordningen, som medger användningen av antingen de indikerade eller de effektiva hästkrafterna, att kommitterades förslag, för uniformitetens skull, upptager endast de indikerade hästkrafterna som uttryck för maskinstyrkan. Gent emot den invändningen att, särskilt å förbränningsmotorer, i regeln den effektiva, och icke den indikerade effekten uppgives, vilja kommitterade framhålla, dels att kommitterade icke ansett redarens egen, merendels godtyckliga uppgift kunna ligga till grund för bestämmande av bemanningen, dels att kommitterade föreslagit ett sätt, på vilket den indikerade effekten skall kunna utan svårighet bestämmas, även utan att maskinen behöver indi-

keras. Kommitterade få i övrigt hänvisa till vad härutinnan anförts dels i den speciella motiveringen under 2 §, dels ock i den där omförmälta promemorian i ämnet (bil. 3).

För maskinmanskapets vidkommande finnas för närvarande inga föreskrifter motsvarande befälsförordningens i fråga om maskinbefälet.

I de norska bemanningsbestämmelserna lägges kolförbrukningen till grund för bestämmande av eldarnas och lämparnas antal. Om ock måhända mycket talar för en dylik grund, måste å andra sidan tungt vägande invändningar däremot göras. Den viktigaste är, att kolförbrukningen är så obestämbar. De norska bestämmelserna föreskriva härutinnan, att kolförbrukningen skall beräknas efter vikten av den kolsort, som å ifrågavarande fartyg i regeln användes. För det fall, att kolförbrukningen icke kan beräknas på detta sätt, lägges förbrukningen av bästa waleska bunkerkol med ett tillägg av 20 procent till grund för antalet eldare, oavsett om kol av sämre kvalitet tillfälligtvis användes och kolförbrukningen därvid ökas. Intilldess att tillförlitlig uppgift rörande ett fartygs kolförbrukning föreligger, skall förbrukningen fastställas på grundval av den indikerade effekten, minskad med 20 procent, och skall kolförbrukningen per beräknad indikerad hästkraft per timme bestämmas enligt en av vederbörande myndighet godkänd skala.

Den senaste bestämmelsen har givetvis tillkommit för att täcka det fall, att bemanningen måste fastställas, innan medelkolförbrukningen kunnat utrönas, såsom alltid fallet bliver beträffande nybyggda fartyg. Här visar sig en av svagheter i det norska systemet. Så snart fråga är om fartyg, å vilka kolförbrukningen ej är känd, måste man lägga den indikerade hästkraften till grund för bestämmandet av antalet eldare. Det kan då inträffa, att man får en bemanningssiffra, som antingen understiger eller överstiger den, som, sedan fartyget varit i bruk så länge, att medelkolförbrukningen kunnat konstateras, skall på grundval av denna fastställas. Härigenom kunna lätt olägenheter uppstå. Bliver den senare siffran större, kan det vara tvivelaktigt, om tillräckligt bostadsutrymme kan beredas, varjämte redaren givetvis med skäl kan förklara, att, har den lägre siffran en gång kunnat anses tillräcklig, bör den fortfarande vara tillfyllest. Bliver siffran mindre och minskning i enlighet härmed vidtages i besättningen antal, väckes lätt besättningens ovilja.

Ett fartyg kan vidare en längre tid hava sysselsatts i en fraktfart, som nödvändiggör eldning med en viss bestämd kolsort, vare sig god eller dålig, efter vilken kolsorts förbrukning bemanningen bliver fastställd. Fartyget kan sedermera, likaledes för en längre tid, insättas i annan fraktfart, där det tillgängliga kolbränslet har en helt annan kvalitet, så att förbrukningen därav författningsenligt skulle kräva en annan bemanning, vare sig ökad eller minskad. Skulle fartyget komma att ofta insättas i olika farter, kunde detta få till följd en ofta återkommande ändring i maskinmanskapets antal, vilket givetvis skulle medföra de olägenheter, som ovan berörts.

Ett annat exempel må anföras. En ångare i fart mellan Sverige och Ostasien kolar på utresan i europeisk hamn och erhåller då kol med jämförelsevis högt värmevärde och alltså låg kolförbrukning. För hemresan åter intagas japanska kol, med vilka kolförbrukningen kan bliva till och med dubbelt så stor som på utresan. Då bägge kolsorterna i regeln användas lika lång tid, kan fråga uppstå, vilken kolförbrukning skall läggas till grund för bestämmandet av maskinmanskapets antal.

Det är emellertid ej endast kolförbrukningen, som kan variera, utan olika pannor med ungefär samma kolförbrukning kunna vara olika svåreldade, beroende på eldstädernas antal och läge samt pannornas konstruktion i övrigt.

Härtill kommer, att en så viktig omständighet som den, vilken skall i sin mån reglera bemanningen, synes böra kunna av den övervakande myndigheten kontrolleras på ett effektivare sätt än genom en granskning av anteckningarna om kolförbrukningen i maskindagböckerna.

Då rent teoretiskt sett förbrukningen av en och samma kolsort bör vara densamma för samma hästkraftsbelopp, en grundprincip, som ju även funnit uttryck i de norska bestämmelserna för nybyggda fartyg, synes den indikerade effekten själv lika väl kunna läggas till grund för fastställande av maskinmanskapsantal. Härigenom vinnes den obestridliga fördelen, att då denna effekt, såsom ovan blivit antytt, kan med i det närmaste riktigt resultat beräknas med tillhjälp av maskineriets oföränderliga mått, blir det för den kontrollerande myndigheten synnerligen lätt att finna den grund, efter vilken bemanningen skall bestämmas.

Slutligen må framhållas att i fråga om motorfartygen, vilka synas fa alltmera insteg i den svenska handelsflottan, finnes icke någon kolförbrukning att lägga till grund för bestämmandet av antalet motormän. Visserligen gives det ju alltid en viss brännoljaförbrukning, men att taga denna som grund skulle alltid medföra viss oegentlighet, då en större eller mindre oljeförbrukning ej nödvändiggör ökad respektive minskad bemanning. För motorfartygen finnes alltså ingen annan grund att tillgripa än den indikerade effekten, och det måste ju då vara en fördel att kunna använda enhetliga grunder i fråga om båda slagen av maskindrivna fartyg.

Kommitterade hava därför stannat vid att föreslå den indikerade effekten såsom särskild beräkningsgrund för bemanningsskalan, jämväl i vad densamma avser annan maskinpersonal än maskinbefälet. Den sålunda fastställda bemanningsskalan stämmer ganska väl överens med de norska bestämmelserna i ämnet såväl som med gängse praxis å väl bemannade svenska fartyg.

Huru kolförbrukningen ställer sig för olika hästkraftbelopp, åskådliggöres grafiskt i bil. 20, vilken tydligt giver vid handen, att den av kommitterade föreslagna beräkningsgrunden för kolförbrukningen synnerligen nära ansluter sig till de verkliga medeltalen härför.

Helt och hållet hava dock kommitterade icke kunnat undgå att i bestämmelserna rörande maskinmanskapskapet taga hänsyn till kolförbrukningen. Såsom framgår av författningsförslaget, hava kommitterade icke ansett sig böra föreslå anställande av särskilda smörjare. I stället föreskrives, att för varje vakt 1 eldare må uttagas till biträde med smörjning. Detta medgivande har emellertid synts böra förbindas med visst villkor, avseende att förhindra, att genom ifrågavarande anordning eldarpersonalens egentliga arbete ökas över hövan. Villkoret, varunder dylik uttagning till biträde med smörjning får ske, är att ingen eldare må per dygn elda mer än viss angiven kvantitet.

Enahanda bestämmelse beträffande eldarna skulle kommerskollegium hava att iakttaga i fall, då ämbetsverket föreslagits skola bestämma maskinbesättningens antal och sammansättning.

Den direkta grund, som kommitterade föreslå för bestämmandet av kökspersonalens sammansättning och antal, är antalet övriga tjänstinne-

havare ombord, för vilkas räkning ju den i förslaget avsedda kökspersonalens arbete utföres.

Förutom de grunder av mera allmän och huvudsaklig art, för vilka ovan redogjorts, har jämväl en annan omständighet, nämligen fartygets användning, ansetts böra i några fall tillmätas viss betydelse för bemanningens bestämmande. Sålunda hava kompetensfordringarna å befälhavare — och i viss mån även å styrmän — på fiskefartyg föreslagits något lägre än beträffande dylika tjänst innehavare på andra fartyg av samma art och storlek samt i samma fart. Enahanda är förhållandet beträffande maskinbefälet å maskindrivna fiskefartyg och å andra maskindrivna fartyg.

Även på annat sätt har fartygets användning fått inverka normerande på bemanningen, i det att den skillnad mellan passagerarfartyg och övriga fartyg gjorts i fråga om mindre maskindrivna fartyg i östersjö- eller inskränkta fart, att befälhavares och styrmäns kvalifikationer satts högre beträffande passagerarfartygen än för de andra fartygen. För maskinbesättningens vidkommande förekommer beträffande maskindrivna fartyg en liknande skillnad, såväl vad antalet som kompetensen angår. Rörande orsakerna till att berörda åtskillnader mellan passagerarfartyg och andra fartyg ifrågasatts hava kommitterade uttalat sig i specialmotiveringen under 7 och 24 §§. Lindrigare bemanningsföreskrifter beträffande befälhavare och däcksbesättning föreslås ock för maskindrivna fartyg under viss storlek, vilka icke äro passagerarfartyg, samt beträffande maskinbesättningen å till passagerarfartyg icke hänförliga motorfartyg under samma storlek, då respektive fartyg nyttjas i östersjö- eller inskränkta fart.

Därjämte hava kommitterade föreslagit en särskild skala för maskinbesättningen å bogserfartyg med viss maskinstyrka i östersjö- eller inskränkta fart.

Vad grunderna för de föreslagna bemanningsbestämmelserna angår, må slutligen framhållas det i förslagets 4 § givna förbud mot kvinnors tjänstutövning ombord, från vilket dock vissa undantag medgivnas. Detta förbud gäller, formellt sett, alla de tjänster, varom i förordningen sägs, men har i själva verket huvudsakligen praktisk betydelse endast vad angår kökspersonalen. Beträffande denna fråga hänvisas i övrigt till vad kommitterade nedan anföra i den speciella motiveringen under nyssnämnda paragraf.

Såsom nödvändiga beståndsdelar i bemanningsskalan ingå de i förslaget intagna bestämmelserna om viss ålder, tillräcklig syn- och hörsel förmåga samt viss utbildning som villkor för utövande av respektive tjänster. För befälet uppställas givetvis, liksom hittills varit fallet, fordringar på såväl teoretisk som praktisk utbildning, medan av manskapet i regeln endast kräves det sistnämnda slaget av utbildning.»

Mot skeppstjänstkommitterades beslut att föreslå införandet av en bemanningsskala anmälde reservation av en ledamot, som förklarade, att han ansåge en sådan skala obehövlig och olämplig.

Över skeppstjänstkommitterades förslag infordrades utlåtande från ett flertal myndigheter och sammanslutningar.

Kommerskollegium har i sitt år 1921 avgivna utlåtande, bland annat, anfört:

*Kommers-
kollegium.
1921.*

»Vid bedömandet av den föreliggande utredningen måste nödvändigtvis konstateras såsom en densamma vidlödande väsentlig brist, att den icke företagits och slutförts vid sådan tidpunkt, att den kunnat giva vid handen vilka faktiska förändringar i bemanningen, som den nyligen ikraftträdde lagen om arbetstiden å svenska fartyg kan hava i verkligheten medfört. Det torde nämligen få anses sannolikt, att de förhållanden, varå kommitterade grunda sitt förslag, i väsentliga avseenden skulle tett sig annorlunda, därest desamma kunnat skärskådas i belysningen av de verkningar, nämnda lag kan antagas faktiskt hava haft.

Sålunda torde denna lag till en början särskilt beträffande all bemanning i inre fart verka väsentligen reglerande jämväl i de hänseenden, som med bemanningsskala avses. Detsamma torde i viss mån vara förhållandet beträffande maskinbemanningen jämväl i annan fart. I vilken utsträckning i övrigt arbetstidslagen rent faktiskt verkar reglerande på bemanningen å svenska fartyg undandraget sig på grund av bristen på statistiskt material ett mera exakt bedömande.

Därest kollegium överhuvud taget kunnat finna sig benäget att, på grundval av den nu föreliggande utredningen såsom sådan, tillstyrka genomförande av bemanningsskalor i huvudsaklig överensstämmelse med kommitterades förslag, hade nyss omnämnda omständigheter, som äga visst samband med utfärdandet av lagen om arbetstiden å svenska fartyg, utan tvivel varit ägnade att framkalla den största tveksamhet i fråga om lämpligheten av att nu omedelbart utan längre och mera påtaglig erfarenhet rörande nämnda lags faktiska verkningar taga ställning till frågan om bemanningsskalor.

Emellertid har kollegium i själva verket icke ens av den förebragta utredningen övertygats om vare sig nödvändigheten eller lämpligheten åtminstone för närvarande av att införa lagstadgade bemanningsskalor.

Till en början må härutinnan fästas uppmärksamheten på, att vid den årligen av sakkunnig verkställda granskningen och bearbetningen av samtliga till kollegium inkomna rapporter och protokoll angående sjöförhör eller sjöförklaring i anledning av svenska fartyg drabbade sjöolyckor åtminstone under senare tid icke påträffats något fall, då underbemanning av det ena eller andra slaget kunnat anses vara orsak till dylik olycka.

Till ytterligare utredning och större överskådlighet har kollegium å bifogade tabeller (Bil. A.) sammanfört och vidare utvecklat vissa kommitterades utredningsresultat. Av nämnda tabeller framgår, vid en jämförelse av tillgängliga siffror för åren 1911, 1916 och 1918, hurusom bemanningen i medeltal å de svenska fartygen framför allt kvantitativt men även kvalitativt är från år i regel ökats, ofta högst avsevärt.

En jämförelse i detalj mellan den vid tiden för kommitterades undersökning faktiskt förefintliga och den av kommitterade föreslagna bemanningen giver vidare enligt kollegii förmenande i genomsnitt icke vid handen skilligheter av den betydelse, att deras undanröjande, i den mån detta kan överhuvud taget befinnas nödvändigt, kräver införande av lagstadgade bemanningsskalor. Beträffande inre fart måste, såsom redan nämnts, arbetstidslagen antagas komma att i stort sett råda bot för de större oegentligheter, som må hava förekommit. Vidkommande härefter östersjöfarten, så utvisa de av kollegium gjorda sammanställningarna, att bemanningen såväl å maskindrivna fartyg som å segelfartyg och beträffande de förra såväl

maskin- som däcksbemanningen varit i medeltal fullt tillfredsställande både kvalitativt och kvantitativt, ofta till och med bättre än enligt kommitterades förslag. I fråga vidare om nordsjö- och vidsträcktare fart torde, såsom ovan nämnts, beträffande särskilt maskinbemanningen arbetstidslagen i stor utsträckning verka reglerande. Återstår så däcksbesättningen å maskindrivna fartyg och segelfartyg i sistnämnda farter. Skiljaktigheterna i nämnda avseenden mellan faktiska förhållanden och kommitterades förslag kunna icke anses beträffande ifrågavarande fartyg och farter vara i medeltal mera betydande.

Om sålunda bemanningen å svenska fartyg i *genomsnitt räknat* icke kan anses vara av beskaffenhet att kräva särskilda åtgärder, utesluter detta emellertid icke, att icke i *särskilda fall* föreligger kvantitativ eller kvalitativ underbemanning av den art, att behov av ytterligare lagstiftning till förekommande därav skulle kunna anses föreligga. Dock finner kollegium icke heller för ernående av detta mera begränsade syfte bemanningsskalor vare sig nödvändiga eller ens lämpliga.

De äro enligt kollegii åsikt i allt fall icke nödvändiga, enär oegentligheter, såsom kollegium här nedan skall söka påvisa, torde, för såvitt ytterligare lagstiftning kunde anses överhuvud taget erforderlig, låta sig förekommas i annan ordning än den av kommitterade föreslagna. De äro vidare enligt kollegii förmenande icke lämpliga, enär de bland annat icke, i allt fall icke i tillräcklig grad, taga hänsyn till eller uppmuntra införandet av arbetsbesparande metoder. Om sålunda för vissa funktioner ombord å ett fartyg uppfinnas maskinerier eller andra anordningar, som för sitt handhavande kräva relativt liten mänsklig arbetskraft, skulle det oaktat enligt en i författning så att säga fastlöst skala bemanningen utgöras av samma antal och lika kvalificerade personer som å ett annat fartyg, där mera föråldrade arbetsmetoder förekomma. Att såsom kommitterade gjort hänvisa dylika eller andra fall, där undantag från stadgandena kunna vara befogade, till dispensvägen för att vinna beaktande för befogade intressen synes kollegium varken ändamålsenligt eller lämpligt och knappast förenligt med sunda principer vid lagstiftandet.

På grund av vad nu anförts och då de mera uppenbara brister i avseende å manskapsbemanningen, som i särskilda fall i kvalitativt eller kvantitativt avseende kunna förefinnas, torde kunna för framtiden i allmänhet förekommas genom skärpt uppmärksamhet från vederbörande myndigheters sida och med hjälp av redan nu förefintliga bestämmelser i ämnet, anser sig kollegium icke kunna, i allt fall icke för närvarande och på grundval av nu föreliggande utredning, tillstyrka ytterligare lagstiftning rörande manskapsbemanningen å svenska fartyg. En dylik lagstiftning synes kollegium så mycket mindre böra nu ifrågakomma, som det för närvarande under den rådande starka depressionsperioden för sjöfarten föreligger i ännu högre grad, än som redan under normala förhållanden bör vara fallet, intresse av att ej pålägga sjöfarten större band än som med hänsyn till sjösäkerheten äro *oundgängligen* nödvändiga. De ekonomiska verkningarna av en sådan lagstiftning kunde eljest lätteligen bliva ödesdiga.

För den händelse emellertid Eders Kungl. Maj:t likväl skulle finna gällande lagstiftning härutinnan böra i vissa nu ifrågavarande hänseenden kompletteras med ytterligare bestämmelser, synes kollegium i anslutning till vad av kollegium ovan anförts för varje fall lämpligare utväg än den av kommitterade föreslagna vara, att i författning fastslås vissa önskemål av mera allmän karaktär, under det att reglerandet av detaljerna inom vissa gränser och

under så långt möjligt betryggande garantier överlämnas åt de tillämpande myndigheterna. Det närmare utförandet härav tänker sig kollegium i huvudsak så, att det skulle ankomma på kollegium att till efterrättelse utfärda vissa närmare föreskrifter i form av anvisningar till de tillämpande tjänstemännen, enkannerligen vederbörande mönstringsförrättare och fartygsinspektörer, att tillämpas efter föregående bedömning i varje särskilt fall. Ifrågasvarande föreskrifter skulle givetvis komma att i tillämpliga delar ansluta sig till de nu av kommitterade föreslagna dock med de jämkningar, vartill en förnyad utredning må föranleda. I sistnämnda avseende anser sig kollegium böra i detta sammanhang ytterligare omförmäla, hurusom kollegium i utlåtande den 8 mars 1921 till riksdagens andra lagutskott angående väckta motioner om upphävande av lagen om arbetstiden å svenska fartyg eller inställande tillsviðare av dess tillämpning framhållit, att lagens verkningar åt olika håll icke syntes låta sig närmare bedömas utan en ingående utredning i ämnet, omfattande, bland annat, jämväl undersökning rörande frågans samband med de till sina verkningar närstående spörsmålen angående fartygs bemanning samt angående bostäder för ombord anställda. Kollegium framhöll i anslutning härtill önskvärdheten av en allsidig undersökning av lagens verkningar i olika, bland annat nu ifrågasvarande, avseenden. Genom en anordning sådan som den nyss förordade skulle enligt kollegii åsikt vinnas beaktansvärda fördelar särskilt i avseende å föreskrifternas smidiga anpassning till vid varje särskild tidpunkt faktiskt rådande förhållanden, utan att mera stränga lagstiftningsåtgärder vidtoges än omständigheterna påkallade. Den sålunda angivna utvägen skulle emellertid uppenbarligen komma att ställa synnerligen stora krav på dem, vilka skulle tillämpa de blivande bestämmelserna. Därest Eders Kungl. Maj:t skulle anse en dylik utväg böra ifrågakomma, torde kollegium böra i sinom tid, sedan erforderlig utredning förebragts, erhålla nådigt uppdrag att inkomma med förslag till därav betingade organisatoriska anordningar och författningsbestämmelser.»

I sitt år 1921 avgivna utlåtande anförde socialstyrelsen beträffande förslaget till bemanningsförordning, bland annat, följande:

Socialstyrelsen 1921.

»Styrelsen har redan förut vid upprepade tillfällen haft anledning att till behandling upptaga frågan, huruvida ytterligare föreskrifter angående bemanningen å svenska fartyg utöver härutinnan gällande bestämmelser vore erforderliga.

Vid handläggningen år 1915 av ett till kommerskollegium och styrelsen för avgivande av gemensamt yttrande remitterat förslag till förordning angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg hävdades sålunda från styrelsens sida behovet av mera detaljerade föreskrifter rörande fartygs bemanning än som i berörda förslag funnos intagna.

Även uti infordrat yttrande till justitieombudsmannen den 13 december 1915 rörande bemanningsfrågan framhöll styrelsen behovet av närmare föreskrifter på området, varjämte i en yttrandet åtföljande promemoria uppdrogos vissa riktlinjer för frågans lösning.

De av styrelsen verkställda undersökningarna angående bemanningsfrågan, vilka publicerats dels i den av styrelsen utgivna monografien »Sjömansyrket i Sverige» Del I, 1915, och dels i »Sociala Meddelanden» nr 4 för år 1917 under rubriken »Bemanningen å svenska handelsfartyg under 1916» lämna jämväl stöd för styrelsens uppfattning av bemanningsföreskrifternas otillräcklighet i allmänhet.

Genom tillkomsten av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg torde emellertid de önskemål med avseende å bemanningsfrågans ordnande, som styrelsen vid tidigare tillfällen framfört, i viss mån blivit förverkligade. Särskilt lära kraven på en bättre bemanning i kvantitativt hänseende, framför allt vad de mindre och medelstora fartygen angår, i huvudsak blivit tillgodosedda. Men beträffande bemanningens kvalitativa sammansättning i allmänhet samt, i fråga om större fartyg, jämväl för bemanningens kvantitativa sammansättning synes ur såväl social som sjöfarts-säkerhetssynpunkt ett behov av närmare föreskrifter fortfarande kvarstå.

För bedömande av frågan om bemanningens reglering torde det vara nödvändigt att äga kännedom om den inverkan, ovannämnda arbetstidslag utövar å bemanningsförhållandena. Innevarande års riksdag har emellertid beslutit hos Kungl. Maj:t göra framställning om lagens revision och torde det sålunda, under förutsättning att framställningen vinner bifall, ej för närvarande vara möjligt att förskaffa sig kännedom om den mera definitiva inverkan, ifrågavarande lagstiftning kan komma att utöva på bemanningen. Med hänsyn härtill vill det synas styrelsen, som om förevarande fråga ej nu lämpligen kunde upptagas till avgörande.

Vad beträffar det föreliggande förslaget till bemanningsförordning, torde det i allmänhet kunna sägas, att de utav kommitterade utarbetade bestämmelserna äro väl detaljerade och invecklade. I sin strävan att åstadkomma så fullständiga och uttömmande bestämmelser som möjligt hava kommitterade måhända alltför mycket fördjupat sig i enskildheter, varigenom författningstexten med sina tabeller erhållit en så stor omfattning och ett så komplicerat innehåll, att densamma torde få anses mindre lättfattlig och överskådlig.

Såsom en anmärkning av mer allmängiltig karaktär må vidare framhållas, att i bemanningsskalorna, vilka finnas införda i andra, tredje och fjärde kapitlena, ha sammanförts bestämmelser angående såväl befäl som manskap. Ehuru kommitterades uppdrag att verkställa utredning och avgiva förslag till bestämmelser rörande frågan om bemanningens tillräcklighet otvivelaktigt torde avse jämväl befälet, kan det dock ifrågasättas, huruvida det är lämpligt att, på sätt som skett, inarbeta befälsförordningen i de allmänna bemanningsföreskrifterna. Beträffande befälet och särskilt dess kvalifikationer erfordras nämligen betydligt mera detaljerade föreskrifter än i fråga om manskapet. Vidare torde kunna förväntas, att anledning att vidtaga jämkningar i föreskrifterna oftare förekommer i fråga om befälet än manskapet. Med hänsyn härtill synas de bestämmelser, som röra befälet, lämpligen böra antingen utbrytas till en fristående författning eller ock sammanföras till en avgränsad del av bemanningsförordningen.»

Efter att vid granskning av förslagets särskilda delar hava framställt åtskilliga specialanmärkningar tillstyrkte socialstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte taga under övervägande lämpligheten av att förslaget gjordes till föremål för överarbetning i enlighet med de av styrelsen uppdragna riktlinjer.

Vidkommande den i socialstyrelsens utlåtande åberopade utredningen rörande sjöarbetstidslagets verkningar är följande att märka.

1921 års riksdag anhöll i skrivelse, nr 344, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning rörande nämnda lags verkningar samt till riksdagen inkomma med de förslag, som därav kunde föranledas.

En sådan utredning blev därefter verkställd av inom kommerskollegium tillkallade sakkunniga, vilka efter hörande av åtskilliga sammanslutningar å sjöfartens område m. fl. den 19 maj 1922 avgåvo utlåtande angående sjöarbetstidslagens verkningar. Detta utlåtande och det av kommerskollegium i anslutning därtill avgivna yttrandet äro fogade vid Kongl. Maj:ts till 1923 års riksdag avlåtna proposition, nr 63, med förslag till lag angående fortsatt tillämpning av sjöarbetstidslagen.

I fråga om de upplysningar, som med stöd av de sakkunnigas utredning vunnits beträffande sjöarbetstidslagens inverkan på bemanningsförhållandena, hänvisas till följande i nyssnämnda proposition intagna yttrande av föredragande departementschefen:

»Vad — — — angår *storleken av fartygens bemanning*, utvisa de inkomna uppgifterna — vilka beträffande stora grupper av fartyg varit alltför knappa för att kunna läggas till grund för ett bedömande — i vissa fall en ökning av fartygsbesättningen med 1 eller någon gång 2 man, huvudsakligen beträffande maskinpersonalen. Att denna ökning betingats av sjöarbetstidslagen har dock ej kunnat fastställas, varjämte stundom en genom omflyttning orsakad höjning av numerären hos en bemanningskategori i vederbörande uppgifter angivits såsom en bemanningsökning, ehuru någon ökning av den totala bemanningen i själva verket ej förekommit. Å andra sidan framhålla de sakkunniga, hurusom anställande av ytterligare personal i vissa fall kan hava undvikits genom särskilda driftsanordningar.»

Departementschefen tillade:

»De sakkunniga hava i sitt utlåtande upprepade gånger och med stor styrka framhävt olika förhållanden, ägnade att i sådan grad förringa värdet av det hopbragta utredningsmaterialet, att slutsatser därav endast med största svårighet och i mycket begränsad omfattning kunna dragas. Om också en del av nu avsedda förhållanden städe lära göra sig gällande vid utredningar av ifrågavarande slag, torde dock orsakerna till utredningens iögonenfallande brist på tillförlitliga och påtagliga resultat av mera generell räckvidd företrädesvis vara att söka i den korta tid, varunder sjöarbetstidslagstiftningen varit i tillämpning, samt de högst onormala konjunkturförhållanden, som sjöfartsnäringen under denna tid varit underkastad.»

Reformfrågans nuvarande läge framgår av följande yttrande av föredragande departementschefen vid föredragning i statsrådet den 26 oktober 1923 av skeppstjänstkommitterades förslag:

»För egen del får jag till en början erinra, hurusom på sjöfartens område ett synnerligen livligt lagstiftningsarbete under en följd av år pågått. Den 29 mars 1912 utfärdades nu gällande befälsförordning. Under åren 1914 och 1915 tillkom det mycket omfattande lagstiftningskomplex, som avser sjöfarts-säkerheten, nämligen lagen den 16 oktober 1914 om ändring i vissa delar av sjölagen, lagen av samma dag om tillsyn å fartyg, förordningen den 31 december 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg samt förordningarna den 23 december 1915 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg och angående fartygs byggnad och utrustning. Vidare utfärdades den 24 oktober 1919 lag om arbetstiden å svenska fartyg jämte förordning med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sistnämnda

**Reform-
frågans nu-
varande läge.**

lag, vilka författningar prolongerats att gälla intill utgången av år 1926. Slutligen må erinras om den från och med innevarande år gällande sjömanslagen av den 15 juni 1922 jämte i samband därmed stående administrativa författningar.

Det synnerligen omfattande lagstiftningsarbete, som sålunda på sjöfartens område utförts, har inneburit en mångfald nya, i vissa avseenden ytterst detaljerade bestämmelser av reglerande natur, varigenom sjöfartsnäringen pålagts inskränkningar och bördor av understundom mycket kännbar beskaffenhet. Att definitivt överblicka verkningarna därav läser ännu icke vara möjligt, så mycket mindre som vissa av ifrågavarande bestämmelser ännu icke ens i full utsträckning trätt i kraft. Redan av denna anledning synes det mig, att man, då det gäller sjöfarten, nu mera än någonsin måste noggrant pröva och överväga framkommande förslag till ytterligare lagstiftning. Härtill kommer, att sjöfartens internationella karaktär påkallar den största varsamhet i lagstiftningsarbetet, så att icke åligganden och band påläggas sjöfartsnäringen, vilka göra dess i och för sig ömtåliga ställning i den internationella konkurrensen, särskilt under nu rådande ovissa konjunkturförhållanden, än svårare. Förändringar och nyheter i lagstiftningen kunna här medföra stora vanskligheter. Endast lagstiftningsförslag, som äro oundgängligen nödiga och av oomtvistlig nytta, synas mig därför böra ifrågakomma till genomförande.

Med utgångspunkt från denna principiella syn å sjöfartens lagstiftningsfrågor måste jag givetvis ställa mig mycket betänksam först och främst mot den utvidgning av gällande bemanningsbestämmelser, som skeppstjänstkommitterade ifrågasatt. Det torde svårigen kunna göras gällande, att bemanningen på den svenska handelsflottans fartyg icke i allmänhet skulle motsvara de krav, som ur synpunkten av sjöfartssäkerheten med fog kunna ställas på densamma. Detta synes mig tillfyllest ådagalagt av det utav kommerskollegium ömnamnda faktum, att underbemanning, åtminstone under senare tid, icke varit påvisbar orsak till inträffad sjöolycka i något enda av kollegium handlagt fall. Såsom kollegium framhållit, torde ej heller skiljaktigheterna mellan kommitterades förslag till bemanningsskala och de faktiska bemanningssiffrorna i regel vara av större betydelse. Bemanningförhållandena måste således anses vara av den beskaffenhet, att ytterligare lagstiftning i detta ämne knappast torde hava någon mera angelägen praktisk uppgift att fylla. Med hänsyn härtill synes — även fränsett den reglerande inverkan, som sjöarbetstidslagen på sätt kommerskollegium och socialstyrelsen funnit sig böra konstatera, må utöva på bemanningen — något verkligt behov av de av skeppstjänstkommitterade förordade bemanningsbestämmelserna icke föreligga. Fastmera är jag av den meningen, att bestämmelserna i fråga i åtskilliga hänseenden skulle kunna medföra icke ringa olägenheter. Såsom en sådan kan nämnas, att bemanningsskalor, hur de än läggas, alltid måste bliva i viss mån schablonmässiga och mer eller mindre försvåra vederbörligt hänsynstagande till teknikens utveckling och införandet av sådana förbättrade arbetsanordningar, som skulle göra en reduktion av den i bemanningsskalan föreskrivna besättningsstyrkan motiverad och lämplig.

Då det alltså synes mig, att ytterligare bemanningsbestämmelser varken äro behövliga eller nyttiga, kan jag icke biträda skeppstjänstkommitterades förslag i denna del.»

Motionerna. Motionärernas förslag äro byggda på de av skeppstjänstkommitterade utarbetade förslagen till förordningar angående fartygs bemanning och angående läkarintyg för sjöfolk. Följande olikheter förefinnas emellertid.

De av skeppstjänstkommitterade utarbetade förslagen voro avsedda att utfärdas i administrativ ordning, varemot enligt motionärernas förslag bestämmeelserna skulle erhålla civillags natur.

Vidare göra sig vissa olikheter gällande i fråga om grunderna för anordnandet av bemanningsskala för maskinpersonalen. Skeppstjänstkommitterade satte i sin bemanningsskala antalet eldare i relation till fartygets maskinstyrka men togo däremot endast i de ovan sid. 15 berörda fallen hänsyn till fartygets kolförbrukning. Motionärerna åter kombinera båda synpunkterna på det sätt, att antalet eldare visserligen i första hand skall bestämmas efter maskinstyrkan, men att det skall ökas, därest denna beräkningsgrund skulle leda till att av fartygets kolförbrukning per dygn mer än en viss närmare angiven kvantitet skulle belöpa på varje eldare. Bestämmelsen härom återfinnes i 26 § av förslaget till bemanningsförordning.

Slutligen skilja sig förslagen från varandra i fråga om de kvalifikationer, som fordras för erhållande av så kallat fiskeskepparbrev. Hit hörande bestämmelser återfinnas i 49 och 50 §§ av skeppstjänstkommitterades förslag till bemanningsförordning och i samma paragrafer av motionärernas förslag till bemanningslag. Båda förslagen föreskriva för erhållande av sådant behörighetsbevis, bland annat, viss tids tjänstgöring på däck å fartyg, dock ej prämfartyg. Skeppstjänstkommitterades förslag fordrade dessutom, att av denna skeppstjänst viss del skulle hava fullgjorts å segelfartyg eller å segelfartyg med hjälpmaskin, samt att för erhållande av fiskeskepparbrev av 1:a klass denna del av skeppstjänsten skulle hava fullgjorts på dylikt fartyg i östersjö- eller vidsträcktare fart. Motionärerna hava däremot avstått från att fordra, att tjänstgöringen till viss del skall hava fullgjorts å segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin, respektive å dylikt fartyg i östersjö- eller vidsträcktare fart.

Den stora betydelse, en tillfredsställande reglering av fartygens bemanningsförhållanden äger för sjöfartssäkerheten, torde vara allmänt erkänd och har vid upprepade tillfällen med styrka framhållits under de senaste decenniernas lagstiftningsarbete. Enighet har sålunda rått i fråga om nödvändigheten att söka skapa garantier för att fartygen erhålla en i såväl kvantitativt som kvalitativt avseende betryggande bemanning. Med skäl kan emellertid ifrågasättas, huruvida de bestämmelser, den gällande rätten härutinnan uppställer, äro tillfyllest.

Såsom en allvarlig brist framstår det framför allt, att tillfredsställande garantier saknas för att fartygen förses med besättningar, som beträffande utbildning och erfarenhet fylla nödiga kvalifikationer. Det torde ock vara obestriddigt, att de faktiska bemanningsförhållandena i detta avseende giva rum för anmärkningar, och anledning saknas icke att befara, att under

Utskottet.

depressionstider en viss benägenhet skall göra sig gällande att ersätta mera kvalificerade sjömän med billigare arbetskraft.

I fråga om bemanningens storlek torde förhållandena ställa sig något gynnsammare, då de bestämmelser, som meddelats rörande vaktindelning och beträffande arbetstidens begränsning, äro ägnade att på indirekt väg inverka reglerande på besättningsmännens antal. Även här synas emellertid närmare bestämmelser, som direkt äro inriktade på att förebygga underbemanning, hava en uppgift att fylla.

Beträffande det lämpligaste sättet att avhjälpa de brister, som vidlåda den svenska bemanningslagstiftningen, har utskottet funnit övervägande skäl tala för den av motionärerna i anslutning till skeppstjänstkommitterade föreslagna utvägen att söka genom särskilda bestämmelser direkt fastställa vad som i ena eller andra fallet skall erfordras i bemanningshänseende. Att genom en dylik bemanningsskala de bästa möjliga garantier för en betryggande bemanning stå att vinna, synes utskottet uppenbart. Mot en dylik anordning har emellertid anmärkts, att en bemanningsskala vore ägnad att försvåra vederbörligt hänsynstagande till teknikens utveckling och införandet av sådana förbättrade arbetsanordningar, som skulle göra en reduktion av den i bemanningsskalan föreskrivna besättningsstyrkan motiverad och lämplig. Vidare hava farhågor uttalats för att rederinäringen skulle bli oskäligt betungad och att dess ställning i den internationella konkurrensen skulle försämrast. De anförda synpunkterna kräva utan tvivel allvarligt beaktande. Om man vid bemanningsskalans anordnande framgår med nödig varsamhet, synas emellertid svårigheterna kunna övervinnas.

Av synnerlig vikt är det härvid, att bemanningsskalan erhåller en smidig form, varigenom den utan större tidsutdräkt och omgång kan anpassas efter de växlande förhållandena. Ur denna synpunkt är enligt utskottets uppfattning en bemanningsskala, som utfärdats i administrativ ordning, att föredraga framför en genom civillag fastställd bemanningsskala. Innan en bemanningsförordning första gången utfärdas, torde emellertid lämpligen riksdagen böra beredas tillfälle att yttra sig över förordningens bestämmelser. Fastställes bemanningsskalan i administrativ ordning och förses den därjämte med lämpliga dispensbestämmelser, torde faran för att bemanningsskalan skulle verka hämmande på utvecklingen kunna anses avlägsnad.

Vid bemanningsskalans anordnande måste enligt sakens natur den största hänsyn tagas till rederinäringens bärkraft och till bemanningsförhållandena i övriga sjöfartsidkande länder. Där så sker, bör någon fara icke förefinnas för att rederinäringens ställning genom införandet av en bemanningsskala skulle försämrast. Såsom redan skeppstjänstkommitterade framhållit, kan det tvärtom ur konkurrenssynpunkt endast vara förmånligt, att samtliga redare i landet måste hava enahanda bemanning å likadana fartyg på samma trader, och i den internationella konkurrensen torde en väl avvägd bemanningsskala icke kunna vara den svenska rederinäringen till men.

De mångahanda hänsyn, som vid bemanningsskalans anordnande måste beaktas, låta det framstå såsom ofrånkomligt, att bemanningsskalan bygges på i allo fullständiga och aktuella sakuppgifter. Den utredning, som skeppstjänstkommittéerade verkställt, ligger flera år tillbaka i tiden, och de uppgifter från de senaste åren, som utskottet kunnat inhämta, äga ej den fullständighet, som skulle erfordras för en detaljgranskning av de av motionärerna framlagda förslagen. Vad dessa förslag beträffar, kan även ifrågasättas, om ej de däri meddelade, delvis mycket detaljerade och komplicerade bestämmelserna i ett eller annat avseende kunna förenklas. Utskottet anser därför, att en överarbetning av skeppstjänstkommittéerades förslag bör verkställas, innan riksdagen tager ståndpunkt till bemanningsskalans närmare utformning och därmed sammanhängande detaljfrågor.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte i anledning av förevarande motioner i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville taga frågan om fastställandet av en bemanningsskala under förnyat övervägande samt, efter verkställd överarbetning av skeppstjänstkommittéerades förslag och sedan riksdagen beretts tillfälle att däröver avgiva yttrande, fastställa de bestämmelser, som i ifrågasvarande hänseende kunna befinnas lämpliga.

Stockholm den 25 april 1924.

På första lagutskottets vägnar:

JAKOB PETTERSSON.

Vid detta ärendes behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Hederstierna, Rogberg, Åkerman, Olaus Pettersson, K. G. Westman, Klefbeck, Sandegård* och *P. E. A. Jonsson*;

från andra kammaren: herrar *Pettersson* i Södertälje, *Lindqvist* i Halmstad, *Leo, Johansson* i Brånalt, *Johanson* i Huskvarna, *Billqvist, Olsson* i Kalmar och fru *Östlund*.

Reservationer:

dels av herr *Hederstierna*, som, med instämmande av herrar *Rogberg* och *Olsson* i Kalmar, anförde:

»På de skäl, som anförts av chefen för handelsdepartementet uti hans anförande i förevarande ämne till statsrådsprotokollet den 26 oktober 1923, hemställer jag,

att förevarande motioner icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.»

dels av herrar *Westman* och *Johanson* i Huskvarna, vilka yttrat:

»Utskottets förslag innebär, att riksdagen redan nu skulle binda sig genom ett uttalande för införande av bemanningsskalor. Utskottet framhåller emellertid samtidigt, att det framstår såsom ofrånkomligt, att bemanningsskalan bygges på i allo fullständiga och aktuella sakuppgifter, vilka uppgifter icke nu föreligga, samt att de nu framförda förslagen till bemanningsskala innehålla mycket detaljerade och komplicerade bestämmelser, vilka man, enligt vad utskottet ifrågasätter, bör söka förenkla. Med anledning härav föreslår utskottet, att en överarbetning av skeppstjänstkommitterades förslag bör äga rum. Då alltså bemanningsskalor ej föreligga av sådant innehåll, att de kunnat av utskottet förordas, synes riktigast vara, att riksdagen ej nu binder sig till införandet av bemanningsskalor och ej nu bestämmer sin ståndpunkt i fråga om en så viktig del i en eventuell lagstiftning i ärendet.

På grund av vad sålunda anförts hava vi ansett, att utskottet bort hemställa,

att förevarande motioner ej måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.»

dels ock av fru *Östlund*.