

Nr 286.

Av herr **Lövgren** i Nyborg m. fl., med förslag till lag angående fartygs bemanning m. m.

Vid 1924 års riksdag framfördes motionsvis i riksdagens båda kamrar förslag till »Lag angående fartygs bemanning». Motionerna hänvisades till första lagutskottet för behandling. Majoriteten inom utskottet föreslog riksdagen att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t ville taga frågan om fastställandet av en bemanningsskala för de svenska fartygen under förnyat övervägande samt efter verkställd överarbetning av skeppstjänstkommittéens förslag och sedan riksdagen beretts tillfälle att däröver avgiva yttrande fastställa de bestämmelser, som i ifrågavarande hänseende kunna finnas lämpliga. Vid behandling av frågan i kamrarna bifölls utskottets förslag av andra kammaren, under det första kammaren avsåg såväl motionerna som skrivelseförslaget. Frågan hade alltså fallit för denna gång.

Det föreligger trots allt vad som säges i motsatt riktning av redarna och kommerskollegium ett trängande behov av lagstiftning på detta område, och det är djupt att beklaga att skeppstjänstkommittéens förslag ännu icke blivit omsatt i praktiken. Detta kanske framgår tydligast, om man refererar några uttalanden, som gjordes av svenska befälhavareföreningens direktör, kapten Larsson, vid fartygsbefälhavareföreningens kongress i Köpenhamn sommaren 1925. Han yttrade bland annat: »I detta land har saknaden av bestämmelser för fartygs bemanning vid många tillfällen ställt en befälhavare i mycket brydsamma situationer. I sjölagen finnes nämligen föreskrivet, att 'fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt,' och om så ej är fallet göres befälhavaren ansvarig därför. Skulle denne av någon anledning göra förfrågan hos den myndighet, som har att övervaka sjöfartssäkerheten, vilken bemanning som anses betryggande för hans fartyg, lämnas härpå ej något direkt svar. Ett så stort ansvar kan denna institution ej påtaga sig i avsaknad av närmare bestämmelser. Ej heller vilja sjömanshusombudsmännen lämna ett sådant. En för befälhavarens framställning oförstående redare kan därför utöva en oerhörd påtryckning, när det gäller att bestämma fartygets bemanning. Redaren har ju alltid det hotet i beredskap: 'Passar det ej kapten, så finnes nog annan, som ej hyser betänkligheter'. Befälhavaren har under sådana omständigheter ställts inför valet att antingen fasthålla vid sin fordran, i vilket fall avsked följer, eller ock att gå till sjöss med en bemanning, som han själv anser icke kunna fylla lagens bud.» — — — »Nuvarande bestämmelser äro sådana, att de hos sjöfolket väcka rent löje, och den senare tidens

händelser ha ytterligare understrukt lagens olämplighet. Under sjömansstrejken gingo de allra flesta fartyg på kusten utan besättning. Hela bemanningen utgjordes av befälhavaren, två styrmän och två maskinister. Även på fartyg destinerade till utrikes ort inträffade detta. Men ej ens i sådana fall, där besättning helt saknades, ansågo sig myndigheterna kunna ingripa. Möjligen var det viljan som ej fanns. Man sökte emellertid skydd bakom lagparagrafer och förordningar.»

»Vad jag nu sagt gäller det allmänna intresset, men befälhavaren har stora skäl att se på saken även ur en annan synpunkt. Hur många, av de närvarande ha ej fått erfara en redares eller inspektörs missnöje över fartygets dåliga underhåll? I 99 fall av 100 är detta, om nu fartyget verkligen är i så försummat skick som vederbörande finner för gott att se det, beroende på att tillräcklig tid till utförande av dessa arbeten ej funnits. Men tiden i detta fall är detsamma som otillräcklig bemanning. Det hjälper emellertid befälhavaren föga att han anför detta och i allmänhet svaras: Ni vet vad ni har att arbeta med och det är endast er liknöjdhet, som är skuld till att allting förfäres. Så låter det, och det har ej saknats tillfällen i Sverige, då en befälhavare fått avsked eller degradering för en sådan sak, som det ej stått i hans makt att förhindra.

Om jag sålunda på frågan svarar, att en bemanningsskala är nödvändig i alla de nordiska länderna först och främst därför, att ett verkligt behov föreligger.»

Första lagutskottets förslag att ännu en gång göra frågan till *föremål* för en utredning anse vi vara onödigt, ty det har icke inträffat några sådana omvälvningar på sjöfartens område, så att en ny tidsödande utredning kan anses av behovet påkallad. Utan vi göra gällande, att skeppstjänstkommitterades förslag med de omjusteringar, som föreslogs uti motionerna vid 1924 års riksdag, är väl ägnat att utgöra lag på detta område.

Utöver vad vi härovan framhållit återge vi motiveringen sådan den förekom uti motionerna år 1924. Vad som sades då, gäller lika mycket den dag som är, ty redarna och kommerskollegium förfäktat ännu den uppfattning, som fick sitt uttryck uti dåvarande departementschefen professor Wohlin's anförande till statsrådsprotokollet.

Under en lång följd av år har den svenska handelsflottans personal hyst bestämda förhoppningar på, att statsmakterna skulle antaga bestämmelser om fartygens bemanning. De ha så mycket mer haft skäl för dessa förväntningar, som det sedan år 1920 föreligger av skeppstjänstkommittén utarbetade förslag till bemanningsförordning.

Av det yttrande till statsrådsprotokollet, som föredragande departementschefen statsrådet Wohlin höll den 26 oktober 1923 vid föredragning av skeppstjänstkommitterades förslag, framgår, att Kungl. Maj:t icke har för avsikt att till årets riksdag framlägga något förslag i detta ämne. Statsrådet yttrar nämligen bland annat: »För egen del får jag till en bör-

jan 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 sjöfartssäkerheten, 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 22 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 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 palagts inskränkningar och bördor av understundom mycket kännbar beskaffenhet. Att definitivt överblicka verkningarna därav lär er ännu icke vara möjligt, så mycket mindre som vissa av ifrågavarande bestämmelser ännu icke 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 allra största varsamhet i lagstiftningsarbetet, så att icke åligganden och band paläggas 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 svärigen 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 omnämnda 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 betydhet. Bemanningförhållandena måste således 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 arbetsordningar, som skulle göra en reduktion av den i bemanningsskalan föreskrivna besättningsstyrkan motiverad och lämplig.

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

Ser man detta statsrådets yttrande mot bakgrunden av de uttalanden, som gjordes i samma ämne av föredragande departementschefen år 1913, så måste det med beklagande konstateras, att man i dag, att döma av regeringens ställning, är avlägsnare än någonsin från ernäendet av dessa av såväl befäl som manskap eftersträfvade bestämmelser. Föredragande departementschefen yttrade nämligen då, efter att detaljerat ha redogjort för sin ståndpunkt till sjöfartssäkerhetskommitténs förslag:

»Då bestämmelser av mera detaljerad natur ej heller i detta fall, enligt vad jag tidigare anfört, böra hava sin plats i sjölagen, kunde det synas obehöfligt 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 besättningsans 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. Sålunda 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 däcksbesättnings 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 utbildad sjöfolk och yngre, varifrån avvikelse icke får ske till bemanningens försvagande.

Kan det med hänsyn till dylika och eventuellt skärpta bestämmelser rent av bliva 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 utbildad 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 därom, att vårt utbildade sjöfolk övergår till främmande nationers fartyg, och att även rekryteringen inom den svenska handelsflottan försvaras.

Med hänsyn såväl här till 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.»

En undersökning av bemanningsförhållandena ombord på de svenska fartygen skall utan tvivel ge vid handen, att de bristfälligheter, som påpekades av sjöfartsäkerhetskommittén, fortfarande äga bestånd, ja, fråga är, om icke bemanningen rent av undergått en kvalitativ försämring på senare tid därigenom att antalet matrosar minskats och ersatts med lättmatrosar eller jungmän. När kommerskollegium anser sig kunna konstatera att icke i något enda fall, som handlagts under senare tid, sjöolycka har varit beroende på underbemanning, kan ju detta mycket väl bero därpå, att underbemanningen undandrar sig kollegiums bedömande. Om en sjöolycka inträffar, är det helt naturligt, att befälhavaren fritar sig själv och manskapet från all andel uti olyckan, och, när de äro i de flesta fall de enda vittnena, erhåller ju icke kollegium en objektiv redogörelse för hur olyckan tillgått. Under nuvarande förhållanden är en befälhavare tvungen för sin egen framtida existens skull att vid slika sjöförklaringar alltid ställa sig på rederiets sida, ty ett motsatt förfarande av honom skulle snart stänga honom från fortsatt utövning av sitt yrke. Om man nu går

ombord i fartygen och samtalar med befälhavarna en och en, så kan man lätt få den uppfattningen, att de gärna och villigt gå till sjöss med de underhaltiga besättningar, som otvivelaktigt förekomma i ett rätt stort antal fall. Går man åter till de yttranden, som befälssammanslutningarna kollektivt avgivit, så finner man, att de uttala sig till förmån för skeppstjänstkommitterades förslag, »som i huvudsak överensstämmer med deras uppfattning av vad som på detta område är behöfligt och lämpligt.»

Uppenbart är, att det för fartygsbefälhavarna i deras svåra mellanställning mellan rederiet och manskapet skulle vara av stort värde att ha en bemanningsskala, som angav minimigränserna för bemanningen.

När statsrådet Wohlin vänder sig emot det flitiga lagstiftandet på sjöfartsområdet under senare tiden, kan det ju vara lämpligt att erinra där-om, att sjätte kapitlet — som innehåller bestämmelser om bostäder för besättningen — i förordningen om fartygs byggnad och utrustning av år 1914 ännu icke trätt i kraft och att det sålunda är ett faktum, att *hela den del av denna förordning, som skulle ha tillfört manskapet några fördelar, fortfarande saknar gällande kraft*. Ej heller har arbetstidslagen medfört någon utökning av manskapet.

Vad som däremot inträffat sedan år 1913 det är, att Norge sedan år 1918 äger en bemanningslag, som i det allra närmaste sammanfaller med skeppstjänstkommitterades förslag, och vidare att Amerikas förenta stater har en bemanningsförordning, som både kvantitativt och kvalitativt ställer större fordringar på rederierna än vad någon bemanningsförordning i Europa gör. Vidare har man såväl i England som i Dominions bestämmelser rörande bemanningen, som, även om de icke äga karaktären av lag, dock i verkligheten ge de brittiska fartygen en kvantitativt större och kvalitativt bättre bemanning än vad de svenska fartygen, som sakna bestämmelser på detta område, ha. Frankrike har sedan gammalt en lagstiftning på detta område, som gör att dess fartyg i regel äro bättre bemannade än andra europeiska nationers fartyg. I Tyskland saknas en regelrätt genomförd lagstiftning på detta område. Men fartygens bemanningsstyrka fastställes för varje särskilt fall och vissa minimiregler äro givna, som hindra en besättning av allt för knappa mått. Som ett exempel kan anföras, att ett fartyg om 700 brutto registerton skall förutom befälhavare och två styrmän ha så stor däcksbemanning, att densamma kan fördelas på två vakter med minst en rorsman, en utkiksman och en extra man på varje vakt. Jämför man nu skeppstjänstkommitterades förslag med denna tyska minimibestämmelse, så finner man, att för fartyg i nordsjöfart skulle icke krävas mer än sex man på däck jämte befälhavare och två styrmän på fartyg av intill 1,000 tons bruttodräktighet.

Av skeppstjänstkommitterades tabellariska sammanställningar framgår, att bemanningen enligt deras förslag icke skulle undergå någon avsevärd ökning. Detta tyder på att de stora rederierna i regel bemanna sina fartyg på ett någorlunda tillfredsställande sätt, men kommerskollegii

utredningar om sjömansyrket i Sverige giva vid handen, att det otvivelaktigt finnes fartyg, där underbemanning är tillfinnandes.

I den internationella konkurrensen bliva icke de svenska handelsfartygen handicapade därigenom att man genomför en bemanningsskala sådana de skeppstjänstkommitterade föreslagit. Men däremot vinner man den fördelen, att en hänsynslös och inhuman redare därigenom blir tvungen att nödtorftigt bemanna sina fartyg och en osund och illojal konkurrens inom den svenska handelsflottan stävjas därigenom.

Uti den allmänna motiveringen till sitt år 1920 avgivna betänkande anförde skeppstjänstkommitterade till stöd för sitt förslag bland annat:

»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 förhållanden 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 överanstängning 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 fartygets 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 avlägsnande 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 lärer och 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 sjöfartsidkande 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 vansklig att genomföra. För varje fall skulle därför erfordras synnerligen tidsödande förhandlingar.

Det kunde då synas ligga närmare till hands att söka få till stand en överenskommelse mellan de skandinaviska länderna om enhetliga normer för ifrågavarande spörsmåls lösning. Men även här lära i sin mån möta samma svårigheter som för en allmännare internationell överenskommelse i ämnet, medan gagnet för den svenska rederinäringen av allenast en interskandinavisk gemensamhet 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 syntes 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.

Enligt 1 § i förslaget avser detta allenast bemanningen av sådana svenska fartyg, varå lagen om tillsyn åger 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 vi-

dare, att fartyg under viss angiven storlek för vissa fall äro undantagna från densammas 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 synts 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 sadana 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 behövliga 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 förplägnad och uppsättning 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, matroser, lättmatroser och jungmän gemensamt bilda däcksmanskapet. Till kökspersonalen slutligen höra stuert, kockstuert, kock, samt annat biträde, varmed förstås den för matens servering ävensom för uppsättning i övrigt och viss rengöring erforderliga personal.

För de föreslagna bestämmelserna ligger i främsta rummet till grund tillgodoseendet av sjöfartssäkerhetens oundgängliga krav, men därjämte hava kommitterade genom desamma sökt åstadkomma en lämplig 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, påvilas 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 åstadkommes därmed, att exempelvis ett större ångfartyg 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 maskinmanskap. 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 ångfartyg och motorfartyg — segelfartyg, segelfartyg med hjälpmaskin samt pråmfartyg. Definitioner å dessa olika slags fartyg återfinnas i förslagets 2 §. I detta ämne hänvisas å 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 däråt givas uttryck genom angivande av antingen fartygets längd eller dess dräktighet. Såsom 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.

Då 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.

Såsom 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 däcksbesättningen, 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 obestridligt. Kommitterade hava därför bibehållit denna grund i fråga om skala för maskinbefälet. Dock har den avvikelse härvid skett från befälsförordningen, som medgiver användningen av an-

tingen 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 indikeras. Kommitterade få i övrigt hänvisa till vad härutinnan anförts dels i den speciella motiveringen under 2 §, dels ock i den där omförfälda 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 också 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 ifrågasvarande 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 svagheterna 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 besättningens 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 maskinman-

skapets 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 maskinmanskapets antal. Härigenom vinnes den obestriddiga 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 få 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 maskinmanskabet 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 tjänst innehavare 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 styrmans 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 förslagens 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.»

Sedan skeppstjänstkommitterades undersökningar om bemanningen på svenska fartyg verkställdes, har en avsevärd förskjutning inträtt uti be-

manningen ombord på fartygen. Svenska sjömansunionen lät under veckan 8—14 oktober 1922 på fartyg, liggande i Göteborg, Stockholm, Malmö och Hälsingborg, verkställa en utredning angående bemanningen ombord i 32 svenska fartyg, och det visade sig därvid, som framgår av nedanstående tabell, att från tiden före skeppstjänstkommitterades undersökning till denna tid hade bemanningen minskats med 32 man. Denna manskapsminskning fördelade sig på de skilda fartygen, som framgår av tabellen:

F a r t y g	Brutto reg.-ton	Båtsmän		Tim. män		Matrosor		L. matrosor		Jungmän		Antal	
		Förr	Nu	Förr	Nu	Förr	Nu	Förr	Nu	Förr	Nu	Förr	Nu
s/s Arnold	1179	1	1	1	—	1	1	2	1	1	2	6	5
» Ask	1040	1	—	—	—	3	4	1	—	1	2	6	6
» Baltic	3414	1	1	1	1	4	3	3	1	3	2	12	8
» Benares	5761	1	1	1	1	5	2	2	2	2	3	11	9
» Bernisia	2172	1	1	1	1	4	4	—	—	2	1	8	7
» Björnvik	1061	—	—	1	1	1	1	3	2	1	2	6	6
» Burgundia	1515	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	8	6
» Ellen	1620	1	1	1	—	2	1	1	2	1	2	6	6
» Garm	1365	1	—	—	—	3	3	1	1	2	3	7	7
» Georg	468	1	1	—	—	1	—	2	2	1	1	5	4
» Gunlög	1424	1	1	—	—	4	2	1	1	1	3	7	7
» Gwalia	1047	1	1	1	1	3	2	1	2	—	—	6	6
» Götha	740	1	—	1	—	3	2	1	2	1	1	7	5
» Heimdall	1312	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	8	6
» Irene	1831	—	—	1	1	2	1	2	3	2	2	7	7
» Irma	1265	—	—	—	1	3	1	1	2	2	2	6	6
» Jarl	911	—	—	—	—	2	1	2	2	2	2	6	5
» Kare	1539	—	—	1	—	2	3	2	2	1	1	6	6
» Magne	1137	—	—	1	1	6	5	—	1	—	—	7	7
» Mansuria	1214	1	—	—	—	3	3	2	2	1	1	7	6
» Mimer	924	1	1	—	—	4	3	1	2	1	1	7	7
» Moria	1775	1	1	1	—	3	2	2	2	1	2	8	7
» Nautic	1366	—	—	1	—	2	1	2	3	1	2	6	6
» Nippon	4009	1	1	1	1	4	2	3	3	1	1	10	8
» Odessa	2522	1	1	1	1	4	3	2	1	1	1	8	6
» Oscar Midling	2224	1	1	1	1	3	1	2	1	1	2	8	6
m/s Pacific	3766	1	1	1	1	4	3	2	2	2	2	10	9
s/s Saga	2980	1	1	1	1	6	4	2	3	2	2	12	11
» Salonica	1358	—	—	1	—	2	2	2	2	2	2	7	6
m/s Suecia	3768	1	1	1	1	4	3	2	2	2	2	10	9
» Svanen	680	1	1	—	—	4	2	2	2	—	—	6	4
» Vallonia	1444	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	8	6
Summa antal	—	24	20	23	17	101	71	55	54	41	50	242	210

Skeppstjänstkommitterades undersökning verkställdes under en tid, då en verklig högkonjunktur rådde inom rederinäringen. En högkonjunktur, som hade till följd, att man icke snålade med manskapet i så hög utsträckning, som vad tidigare varit och som tabellen visar även sedermera blivit fallet.

Av skeppstjänstkommitterades utredning framgår med all önskvärd tydlighet behovet av en bemanningslag för de svenska fartygen, och vi tillåta oss därför, sedan statsrådet och chefen för handelsdepartementet förklarar, att han icke ämnade åtgöra något i detta ärende, att motionsvis till riks-

dagen framföra skeppstjänstkommitterades förslag till bemanningslag. Uti detta förslag hava vi emellertid vidtagit den förändringen, att vi hemställa, att riksdagen ville antaga bemanningsbestämmelserna i form av civillag och icke i form av kungl. förordning, som kommitterade föreslagit. Denna förändring hava vi vidtagit därför, att bestämmelserna i civillagens form bliva stabilare och mindre underkastade skilda regeringars godtyckliga justeringar än vad fallet är om de erhålla formen av kungl. förordning.

Vidare har vidtagits den ändringen för bemanningen av maskinpersonalen, att icke enbart antalet indikerade hästkrafter lagts till grund för antalet Eldare. Utan hava vi ansett det nödvändigt att införa en regel uppåt med hänsyn till kolförbrukningen, så att icke i något fall en abnorm arbetsprestation skall kunna utkrävas av Eldarna.

I fråga om kvalifikationerna för erhållande av fiskeskepparbrev har vidtagits den förändringen, att kravet på minst 12 månaders tjänst å segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin i östersjö- eller vidsträcktare fart utelämnats. Vi anse nämligen, att den som under 26 eller 24 månader arbetat ombord uti ett fiskefartyg har förvärvat all den kunskap, som behöves för att ligga till grund för erhållande av fiskeskepparbrev av första eller andra klass.

Det hade varit önskvärt att uti motiveringen till denna motion också medtaga den specialmotivering, som skeppstjänstkommitterade åvägabragt. Men då denna omfattar ett 50-tal sidor och finnes tillgänglig för de av riksdagens ledamöter, som önska grundligare sätta sig in uti förslaget, i skeppstjänstkommitterades betänkande, ha vi av sparsamhetsskäl underlåtit att här inrymma densamma.

På grund av vad vi här ovan framhållit, tillåta vi oss därför föreslå riksdagen,

att antaga bilagda förslag till lag angående fartygs bemanning och det av ett bifall till nämnda lag som en konsekvens följande förslaget till lag angående läkarintyg för sjöfolk: Bil. A. och B.

Stockholm den 22 januari 1926.

O. W. Lövgren
i Nyborg.

Algot Törnkvist.

Edv. Johanson,
Stockholm.

Bilaga A.

Förslag
till
Lag angående fartygs bemanning.

FÖRSTA KAPITLET.

Allmänna bestämmelser.

1 §.

1 mom. Denna lag har avseende allenast å *bemanningen av sådana svenska fartyg, varå lagen om tillsyn å fartyg* äger tillämpning, dock icke av båtar, som äro att räknas till fartygs bärgningsredskap eller utrustning i övrigt, ej heller farkoster, som framdrivas allenast medelst rodd.

2 mom. Där som villkor för behörighet att utöva tjänst ombord eller för att erhålla behörighetsbrev eller -bevis viss fullgjord tjänstgöring å fartyg är i denna lag föreskriven, avses, där ej annat sägs, allenast dylik *tjänstgöring å fartyg*, om vars bemanning i respektive fart lagen stadgar, eller å därmed jämförligt utländskt fartyg.

2 §.

I denna lag förstås med

maskindrivet fartyg: fartyg, som är försett med maskineri som enda eller huvudsakligt framdrivningsmedel;

ångfartyg: maskindrivet fartyg, vars framdrivningsmedel är ångmaskineri;

motorfartyg: annat maskindrivet fartyg än ångfartyg;

segelfartyg: fartyg, som är försett med segel som enda framdrivningsmedel;

segelfartyg med hjälpmaskin: fartyg, som är försett med segel som huvudsakligt framdrivningsmedel men därjämte med framdrivningsmaskineri, vars maskinstyrka i hästkrafter icke överstiger det i nedanstående tabell angivna mått, därvid för mellanliggande värden erforderlig interpolering göres:

Fartygets bruttodräktighet	Högsta maskinstyrka i hästkrafter
50 ton eller därunder.....	0.95 × bruttodräktigheten
200 »	0.70 × »
600 » eller däröver.....	0.35 × »

pråmfartyg, fartyg, som icke är försett med maskineri eller segel som framdrivningsmedel och ej heller framdrives medelst rodd;

passagerarfartyg: fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat;

Fartygs längd: kortaste avståndet från förkanten av förstäven till akter-

kanten av akterstaven (å propellerfartyg roderståndaren), mätt i lastvat-
tenlinjen;

bruttodräktighet: fartygets bruttodräktighet enligt för fartyget utfär-
dat, här i riket gällande mätbrev, dock att, om å fartyget finnes skydds-
däcksrum eller annat rum, vars rymd icke inräknats i bruttodräktigheten
vid uppmätning för erhållande av särskilt mätbrev enligt engelska regeln
för fart å vissa utländska hamnar, och denna rymd finnes angiven å det
särskilda mätbrevet, densamma skall avdragas från bruttodräktigheten en-
ligt det här i riket gällande svenska mätbrevet och återstoden utgöra den i
denna lag avsedda bruttodräktighet;

oavbruten gång: att icke land angöres eller eljest beröring med land äger
rum under längre tid än två timmar vid varje tillfälle;

storleken av eldytan (Y) i vanlig tubulär sjöångpanna: det tal, som er-
halles enligt följande formel:

$$Y = A + B + C.$$

I denna formel är:

A = tubernas sammanlagda yttre yta mellan tubplåtarnas innersidor,
uttryckt i kvadratmeter;

B = flamugnarnas utvändiga, av vattnet berörda yta ned till 76 milli-
meter under eldstadsrörens centrumlinje med avdrag för tubernas yttre
genomsjämningsarea, varvid ytan uttryckes i kvadratmeter;

C = eldrörens utvändiga, av vattnet berörda yta ned till 76 millimeter
under centrumlinjen, uttryckt i kvadratmeter, vilken yta erhålles för slätt
eldrör genom att multiplicera den till rörets yttre diameter svarande om-
kretsen av rörets övre del ned till 76 millimeter under centrumlinjen med
rörets längd mellan tubplåtarnas innersidor samt för korrugerat rör av
vanlig typ genom att för omkretsens beräkning använda medeltalet av
största och minsta utvändiga diametern och öka den med nämnda medel-
diameter erhållna eldytan av eldrören med 10 procent.

Storleken av eldytan i annan ångpanna än vanlig tubulär sjöångpanna
bestämnes för varje särskilt fall av kommerskollegium;

maskinstyrka i hästkrafter (M): det tal, som erhålles enligt följande
formler:

$$\text{för encylindriga ångmaskiner: } M = \frac{4.7 D^2 T \sqrt[3]{S}}{300,000};$$

för kompondångmaskin, då storleken av eldytan i de vid fartygets fram-
drivande med normal fart använda ångpannor är känd:

$$M = \frac{0.011 D^2 \sqrt[3]{S} \sqrt[3]{T}}{1,000} + \frac{645 E \sqrt[3]{T}}{1,000}$$

eller vid forcerat drag i ångpannorna.

$$= \frac{0.011 D^2 \sqrt[3]{S} \sqrt[3]{T}}{1,000} + \frac{800 E \sqrt[3]{T}}{1,000};$$

för kompondångmaskin, då eldytans storlek ej är känd:

$$M = \frac{0.022 D^2 \sqrt[3]{S} \sqrt[3]{T}}{1,000};$$

för tripleångmaskin, då storleken av eldytan i de vid fartygets framdrivande med normal fart använda ångpannor är känd:

$$M = 1.1 \left(\frac{0.011 D^2 \sqrt[3]{S} \sqrt[3]{T}}{1,000} + \frac{645 E \sqrt[3]{T}}{1,000} \right)$$

eller vid forcerat drag i ångpannorna,

$$= 1.1 \left(\frac{0.011 D^2 \sqrt[3]{S} \sqrt[3]{T}}{1,000} + \frac{800 E \sqrt[3]{T}}{1,000} \right);$$

för tripleångmaskin, då eldytans storlek ej är känd:

$$M = 1.1 \cdot \frac{0.022 D^2 \sqrt[3]{S} \sqrt[3]{T}}{1,000};$$

för råoljemotorer, arbetande enligt Dieselpincipen:

$$\text{tvåtakts: } M = \frac{i D^2 \sqrt[3]{S}}{8,400},$$

$$\text{fyrtakts: } M = \frac{i D^2 \sqrt[3]{S}}{15,100};$$

för råoljeexplosionsmotorer:

$$\text{tvåtakts: } M = \frac{i D^2}{1,800},$$

$$\text{fyrtakts: } M = \frac{i D^2}{3,600}.$$

I dessa formler är:

- D = cylinderdiametern (i kom-pound- och tripleångmaskiner av lågtrycks-cylindern) i millimeter;
 S = slagets längd i millimeter;
 T = högsta tillåtna arbetstrycket i kilogram per kvadratcentimeter;
 E = sammanlagda eldytan i kvadratmeter i de vid normal gång använda ångpannor; och
 i = antalet cylindrar av samma diameter.

Överstiger ångmaskinens varvantal 120, men ej 250 varv per minut, skall formeln resultat multipliceras med 1.3. Överstiger varvantalet 250 varv per minut eller är fråga om annan framdrivningsmaskin, än ovan angivna formler avse, bestämes maskinstyrkan för varje särskilt fall av kommerskollegium;

kolförbrukningen per dygn: antingen $\frac{1}{80}$ av sammanlagda kolförbrukningen under 60 dygns gång eller ock maskinstyrkan i hästkrafter multiplicerad med en konstant, som är:

i fråga om tripleångmaskin om minst	1,000	hästkrafter ...	0.015;
» » » » under	1,000	» ...	0.016;
» » » kom-poundångmaskin om minst	500	» ...	0.019;
» » » » » 300 intill	500	» ...	0.021;
» » » » » under	300	» ...	0.024.

I fråga om annan ångmaskin än kolvångmaskin bestämes konstanten för varje särskilt fall av kommerskollegium.

3 §.

1 mom. Den fart, vari fartyg nyttjas, betecknas i denna lag på följande sätt:

a) *Fart å trängre farvatten*: fart å sådana av kommerskollegium för varje särskilt fall till gränserna bestämda farvatten, vilkas bredd i allmänhet icke överstiger en distansminut.

b) *Begränsad fart*: fart i yttre skärgårdar, å större insjöar (utom de under c) angivna) eller å andra icke till trängre farvatten hänförliga farvatten, å vilka i allmänhet icke för fartyget i fråga anses vara att befara vådlig sjögång. För varje särskilt fall skall farvattnet till gränserna bestämmas av kommerskollegium.

c) *Kustfart*: annan fart på Väner och Vättern än den under a) omförmälda, fart i Kalmarsund eller Öresund eller fart utanför öppen kust på oavbruten sträcka av högst 30 distansminuter eller utomskärs på enahanda sträcka.

d) *Östersjöfart*: annan fart än den under a) — c) omförmälda, dock ej bortom linjen Skagen—Lindesnäs, eller bortom Cuxhaven.

e) *Nordsjöfart*: annan fart än den under a) — d) omförmälda, dock ej bortom 61 grader nordlig latitud (Bergen), 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest).

f) *Inskränk't oceanfart*: annan fart än den under a) — e) omförmälda, dock ej bortom linjerna Nova Sembla—Island och Island—Cap Finisterre, däri inbegripen fart å alla isländska hamnar, samt

g) *Vidsträckt oceanfart*: all annan fart.

2 mom. Fartyg skall under resa hela tiden anses nyttjat i den fart, som bestämmas av det från svenskt land längst bort belägna, i resan ingående farvatten; dock ej i den mån fartyget till följd av storm, sjöskada eller annan trängande nöd kommit utanför farvatten, som resan skolat omfatta.

3 mom. Beträffande nyttjande av fartyg i fart enbart mellan utländska orter må kommerskollegium, där med hänsyn till farvattnets beskaffenhet så finnes lämpligt, förordna, att sådan fart må hänföras till därmed jämförlig, mera inskränkt fart än den, vari fartyget enligt bestämmelserna i 2 mom. eljest skulle anses nyttjat.

4 §.

1 mom. *Kvinna* må med undantag, som i 2 mom. samt i 15 § och 30 § 2 mom. stadgas, icke å fartyg utöva tjänst, varom i denna lag sägs.

2 mom. Å lustfartyg, vars bruttodräktighet understiger 30 ton, må, då det nyttjas i kust- eller inskränkta fart, kvinna utöva i 1 mom. avsedd tjänst, därest hon uppfyller de för tjänsten föreskrivna fordringar.

ANDRA KAPITLET.

Befälhavare, styrmän och däcksmanskap å fartyg ävensom kökspersonalen å segelfartyg och segelfartyg med hjälpmaskin.

5 §.

Å *maskindrivet fartyg*, som nyttjas i *oceanfart*, skola finnas befälhavare, styrmän och däcksmanskap på sätt nedan angives:

1 mom.

Fartygets bruttodräktighet	Befälhavare	Styrmän	Däcksmanskap				Summa
	med		Båtsman	Matrosor	Lättmatrosor	Jungmän	
	Sjökapensbrev	Styrmansbrev					
500 intill 700 ton	1	2	—	3	2	1	9
700 » 1,000 »	1	2	—	3	2	2	10
1,000 » 2,000 »	1	3	1	3	2	2	12
2,000 » 3,000 »	1	3	1	3	3	2	13
3,000 » 4,000 »	1	3	1	4	3	2	14
4,000 » 5,000 »	1	3	1	4	3	3	15
5,000 » 6,000 »	1	3	1	5	3	3	16
6,000 » 7,000 »	1	3	1	6	3	3	17

Å fartyg med bruttodräktighet av minst 1,500 ton skall timmerman finnas, varvid det i tabellen föreskrivna antal lättmatrosor eller jungmän må minskas med 1 man.

I stället för 1 av lättmatrosorna må finnas 2 jungmän.

Av jungmännen skall minst 1 vara befaren.

2 mom. Understiger fartygets bruttodräktighet 500 ton eller uppgår densamma till 7,000 ton eller mera, skola å fartyget finnas befälhavare, styrmän och däcksmanskap på sätt kommerskollegium med hänsyn till fartygets storlek och resa prövar erforderligt, med iakttagande likväl att, då bruttodräktigheten uppgår till 7,000 ton eller mera, matroserna jämte båtsmannen skola utgöra minst halva däcksmanskapet.

6 §.

Å maskindrivet fartyg, som nyttjas i *nordsjöfart*, skola med undantag varom sägs i 11 §, finnas befälhavare, styrmän och däcksmanskap på sätt nedan angives:

1 mom.

Fartygets bruttodräktighet	Befälhavare		Styrmän		Däcksmanskap				Summa
	med				Båtsman	Matros	Lättmatros	Jungmän	
	Sjökaptensbrev	Styrmansbrev	Styrmansbrev	Styrmansbrev					
150 intill 350 ton	1	1	—	—	2	2	1	7	
350 » 600 »	1	2	—	—	3	1	1	8	
600 » 1,000 »	1	2	—	—	3	2	1	9	
1,000 » 1,500 »	1	2	1	—	3	2	1	10	
1,500 » 2,000 »	1	3	1	—	3	2	1	11	
2,000 » 3,000 »	1	3	1	—	3	2	2	12	

Å fartyg med bruttodräktighet av minst 1,500 ton skall timmerman finnas, varvid det i tabellen föreskrivna antal lättmatrosor eller jungmän må minskas med 1 man.

I stället för 1 av lättmatrosorna må finnas 2 jungmän.

Av jungmännen skall minst 1 vara befaren.

2 mom. Beträffande fartyg, vars bruttodräktighet understiger 150 ton eller uppgår till 3,000 ton eller mera, skola bestämmelserna i 5 § äga tillämpning.

7 §.

Å maskindrivet fartyg, som nyttjas i *östersjöfart*, skola med undantag, varom sägs i 10 och 11 §§, finnas befälhavare, styrmän och däcksmanskap på sätt nedan angives, varvid P utmärker fartygs egenskap av passagerarfartyg:

1 mom.

Fartygets bruttodräktighet	Befälhavare			Styrmän			Däcksmanskap				Summa
	med						Båtsman	Matros	Lättmatros	Jungmän	
	Sjökaptensbrev	Styrmansbrev	Skep-par-brev 1:a kl.	Styrmansbrev	Skep-par-brev 1:a kl.	Skep-par-brev 2:a kl.					
Under 50 ton	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1	3
50 intill 150 »	—	—	1	—	—	1	—	—	1	1	4
» » » » P	1	—	—	1	—	—	—	—	1	1	4
150 » 250 »	—	1	—	—	1	—	—	1	1	2	6
» » » » P	1	—	—	1	—	—	—	1	1	2	6
250 » 400 »	—	1	—	—	1	—	—	1	2	2	7
» » » » P	1	—	—	1	—	—	—	1	2	2	7
400 » 700 »	—	1	—	1	1	—	—	2	2	1	8
» » » » P	1	—	—	1	1	—	—	2	2	1	8
700 » 1,200 »	1	—	—	1	1	—	—	3	2	1	9
1,200 » 2,000 »	1	—	—	1	1	—	1	3	2	1	10

I stället för 1 av lättmatrosorna må finnas 2 jungmän.

2 mom. Uppgår fartygets bruttodräktighet till 2,000 ton eller mera, skola å fartyget finnas befälhavare, styrmän och däcksmanskap på sätt kommerskollegium med hänsyn till fartygets storlek och resa prövar erforderligt.

8 §.

Å maskindrivet fartyg, som nyttjas i kustfart, skola med undantag, varom sägs i 11 §, finnas befälhavare, styrmän och däcksmanskap på sätt nedan anges, varvid P utmärker fartygs egenskap av passagerarfartyg:
1 mom.

Fartygets bruttodräktighet	Befälhavare			Styrmän		Däcks- manskap	Summa
	m e d						
	Styrmans- brev	Skeppar- brev 1:a kl.	Förar- bevis 1:a kl.	Skeppar- brev 1:a kl.	Skeppar- brev 2:a kl.		
Under 30 ton P	—	—	1	—	—	1	2
30 intill 50 »	—	1	—	—	1	1	3
» » » » P	—	1	—	—	1	1	3
50 » 150 »	—	1	—	—	1	2	4
» » » » P	1	—	—	1	—	2	4
150 » 200 »	1	—	—	1	—	3	5
» » » » P	1	—	—	1	—	3	5
200 » 500 »	1	—	—	1	—	4	6
» „ „ » P	1	—	—	1	—	4	6

2 mom. Uppgår fartygets bruttodräktighet till 500 ton eller mera, skola å fartyget finnas befälhavare, styrmän och däcksmanskap på sätt kommerskollegium med hänsyn till fartygets storlek och resa prövar erforderligt.

9 §.

Å maskindrivet fartyg, som nyttjas i begränsad fart eller fart å trängre farvatten, skall med undantag, varom sägs i 11 §, finnas befälhavare, styrmän och däcksmanskap på sätt nedan anges, varvid P utmärker fartygs egenskap av passagerarfartyg:

1 mom.

Fartygets bruttodräktighet	Befälhavare			Styrmän		Däcks- manskap	Summa
	m e d						
	Styrmans- brev	Skeppar- brev 1:a kl.	Förar- bevis 1:a kl.	Skeppar- brev 1:a kl.	Skeppar- brev 2:a kl.		
Under 30 ton P	—	—	1	—	—	1	2
30 intill 50 »	—	—	1	—	—	1	2
» » » » P	—	1	—	—	—	1	2
50 » 100 »	—	1	—	—	—	2	3
» » » » P	1	—	—	—	—	2	3
100 » 150 »	—	1	—	—	1	2	4
» » » » P	1	—	—	1	—	2	4
150 » 200 »	—	1	—	—	1	3	5
» » » » P	1	—	—	1	—	3	5
200 » 500 »	1	—	—	1	—	4	6
» » » » P	1	—	—	1	—	4	6

Nyttjas fartyget allenast å en oavbruten sträcka av mindre än 2 nautiska mil, behöver styrman icke finnas samt endast 1 däckskarl.

2 mom. Uppgår fartygets bruttodräktighet till 500 ton eller mera, skola å fartyget finnas befälhavare, styrmän och däcksmanskap på sätt kommerskollegium med hänsyn till fartygets storlek och resa prövar erforderligt.

10 §.

A sådant till *passagerarfartyg icke hänförligt maskindrivet fartyg*, vars bruttodräktighet understiger 30 ton, men, som har antingen en bruttodräktighet av minst 3 ton eller ock en längd av minst 7.5 meter, skola i fall, då 11 § icke är tillämplig, finnas befälhavare och däcksmanskap, på sätt nedan angives:

- a) då fartyget nyttjas i *östersjöfart*, befälhavare med förarbevis av 2:a klass och 1 däckskarl,
- b) då fartyget nyttjas i *kust- eller inskräktare fart*, befälhavare med förarbevis av 3:e klass.

11 §.

A *maskindrivet fartyg*, som nyttjas i *nordsjö- eller inskräktare fart* för *fiske* eller *fångst* eller *tillgodogörande av vad som fiskats eller fångats*, må finnas

- i stället för befälhavare med sjökaptensbrev eller styrmansbrev: befälhavare med fiskeskepparbrev av 1:a klass,
- i stället för befälhavare med skepparbrev av 1:a klass eller förarbevis av 1:a klass: befälhavare med fiskeskepparbrev av 2:a klass,
- i stället för styrman med styrmansbrev: styrman med fiskeskepparbrev av 1:a klass, samt
- i stället för styrman med skepparbrev av 1:a eller 2:a klass: styrman med fiskeskepparbrev av 2:a klass.

12 §.

A *segelfartyg*, som nyttjas i *oceanfart*, skola finnas befälhavare, styrmän, däcksmanskap och kökspersonal på sätt nedan angives, varvid I utmärker *inskränkt oceanfart* och V *vidsträckt oceanfart*:

1 mom.

Fartygets bruttodräktighet			Befälhavare		Styrmän					Däcks- manskap			Köks- personal		S u m m a			
			m e d		Skeppar- brev 2:a Kl.	Skeppar- brev 1:a Kl.	Styrf- mans- brev	Styrf- mans- brev	Skeppar- brev	Båtsman	Matros	Lättmatros	Jungmän	Stuert		Kockstuart	Kock	Annat biträde
			Sjö- kapten- brev	Sjö- mans- brev														
200 intill	300	ton I	—	1	1	—	1	—	—	2	1	1	—	—	1	—	8	
»	»	» V	1	—	1	—	1	—	—	2	1	1	—	—	1	—	8	
300 »	400 »	I	—	1	1	—	1	—	—	2	2	1	—	—	—	—	9	
»	»	V	1	—	1	—	1	—	—	2	2	1	—	—	1	—	9	
400 »	500 »	I	—	1	1	—	1	—	—	3	2	1	—	—	1	—	10	
»	»	V	1	—	1	—	1	—	—	3	2	2	—	—	1	—	10	
500 »	600 »	...	1	—	1	—	1	—	—	3	2	2	—	—	1	—	11	
600 »	700 »	...	1	—	1	—	1	—	—	3	2	3	—	—	1	—	12	
700 »	800 »	...	1	—	2	—	—	—	—	4	2	3	—	—	1	—	13	
800 »	900 »	...	1	—	2	—	—	—	—	4	3	2	—	—	1	—	13	
900 »	1,050 »	...	1	—	2	—	—	—	—	5	3	2	—	—	1	—	15	
1,050 »	1,200 »	...	1	—	2	—	—	—	1	5	3	2	—	—	1	—	16	
1,200 »	1,350 »	...	1	—	2	—	—	—	1	5	3	2	—	—	1	—	17	
1,350 »	1,500 »	...	1	—	2	—	—	—	1	5	4	3	—	—	1	—	18	
1,500 »	1,650 »	...	1	—	2	—	—	—	1	6	4	3	—	—	1	—	19	
1,650 »	1,800 »	...	1	—	2	—	—	—	1	6	4	4	—	—	1	—	20	
1,800 »	2,000 »	...	1	—	2	—	—	—	1	6	5	4	1	—	1	—	22	
2,000 »	2,200 »	...	1	—	3	—	—	—	1	7	5	4	1	—	1	—	24	
2,200 »	2,400 »	...	1	—	3	—	—	—	1	7	5	5	1	—	1	—	25	
2,400 »	2,700 »	...	1	—	3	—	—	—	1	7	6	5	1	—	1	—	26	
2,700 »	3,000 »	...	1	—	3	—	—	—	1	8	6	5	1	—	1	—	27	

A fartyg med bruttodräktighet av minst 500 ton skall timmerman finnas, varvid det i tabellen föreskrivna antal lättmatrosar eller jungmän må minskas med 1 man.

Är fartyget slättoppat, må det i tabellen föreskrivna däcksman-
skap minskas, om fartygets bruttodräktighet uppgår till 500, men ej 900 ton, med 1 lättmatros eller jungman, om bruttodräktigheten uppgår till 900, men ej 1,200 ton, med 2 lättmatrosar eller jungmän samt, om bruttodräktigheten uppgår till 1,200 ton eller mera, med 3 lättmatrosar eller jungmän.

Är fartyg med bruttodräktighet av minst 500 ton utrustat med maski-
nella anordningar för sättning och bärgning av segel, må det i tabellen föreskrivna däcksman-
skap minskas på sätt kommerskollegium prövar skäl-
ligt.

Har enligt bestämmelserna i de båda nästföregående styckena fartygs
däcksman-
skap minskats, skall därå finnas kökspersonal på sätt nedan an-
gives:

Den föreskrivna bemanningen, köks- personalen oberäknad	Stuert	Kock- stuert	Kock	Annat biträde	Summa
8—12.....	—	1	—	—	1
13—18.....	—	1	—	1	2
19—24.....	1	—	1	1	3
över 24	Den kökspersonal kommerskollegium bestämmer				

2 mom. Understiger fartygets bruttodräktighet 200 ton eller uppgår
densamma till 3,000 ton eller mera, skall fartyget vara bemannat på sätt

kommerskollegium med hänsyn till fartygets storlek och resa prövar erforderligt.

13 §.

A segelfartyg, som nyttjas i *nordsjöfart*, skola med undantag, varom sägs i 16 §, finnas befälhavare, styrmän, däcksmanskap och kökspersonal på sätt nedan angives:

1 mom.

Fartygets bruttodräktighet	Befälhavare			Styrmän			Däcksmanskap		Kökspersonal			Summa	
	Sjö- kapitens- brev	Styrmans- brev	Skeppar- brev 1:a kl.	Styrmans- brev	Skeppar- brev 1:a kl.	Skeppar- brev 2:a kl.	Båtsman	Lättmatros	Jungmän	Kockstuart	Kock		Annat biträde
30 intill 60 ton	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	3
60 » 100 »	—	1	—	—	—	1	—	1	1	—	—	—	4
100 » 150 »	—	1	—	—	—	1	—	2	—	—	1	—	5
150 » 200 »	—	1	—	—	1	—	—	2	1	—	1	—	6
200 » 300 »	—	1	—	1	—	—	—	2	1	—	1	—	7
300 » 400 »	—	1	—	1	—	1	—	2	2	1	1	—	9
400 » 500 »	—	1	—	1	—	1	—	3	2	1	1	—	10
500 » 600 »	—	1	—	1	—	1	—	3	2	2	1	—	11
600 » 700 »	—	1	—	1	—	1	—	3	2	3	1	—	12
700 » 800 »	—	1	—	1	—	1	—	4	2	3	1	—	13
800 » 900 »	1	—	—	1	—	1	—	4	3	2	1	—	13
900 » 1,050 »	1	—	—	1	—	1	—	5	2	3	1	—	15
1,050 » 1,200 »	1	—	—	1	1	—	1	5	2	3	1	—	16
1,200 » 1,350 »	1	—	—	1	1	—	1	5	3	3	1	—	17

Å fartyg med bruttodräktighet av minst 500 ton skall timmerman finnas, varvid det i tabellen föreskrivna antal lättmatrosor eller jungmän må minskas med 1 man.

År fartyget slättoppat, må det i tabellen föreskrivna däcksmanskapet minskas, om fartygets bruttodräktighet uppgår till 500, men ej 900 ton, med 1 lättmatros eller jungman, om bruttodräktigheten uppgår till 900, men ej 1,200 ton, med 2 lättmatrosor eller jungmän samt, om bruttodräktigheten uppgår till 1,200 ton eller mera, med 3 lättmatrosor eller jungmän.

År fartyg med bruttodräktighet av minst 500 ton utrustat med maskinella anordningar för sättning och bärgning av segel, må det i tabellen föreskrivna däcksmanskap minskas på sätt kommerskollegium prövar skäligt.

Har enligt bestämmelserna i de båda nästföregående styckena fartygs däcksmanskap minskats, skall därå finnas kökspersonal på sätt nedan angives:

Den föreskrivna bemanningen, kökspersonalen oberäknad	Stuert	Kockstuert	Kock	Annat biträde	Summa
8—12.....	—	1	—	—	1
13—18.....	—	1	—	1	2
19—24.....	1	—	1	1	3
över 24.....	Den kökspersonal kommerskollegium bestämmer				

2 mom. Beträffande fartyg, vars bruttodräktighet uppgår till 1,350 ton eller mera, skola bestämmelserna i 12 § äga tillämpning.

14 §.

A segelfartyg, som nyttjas i östersjöfart, skola med undantag, varom sägs i 16 §, finnas befälhavare, styrmän, däcksmanskap och kökspersonal på sätt nedan anges:

1 mom.

Fartygets bruttodräktighet	Befälhavare			Styrmän			Däcksmanskap			Kökspersonal		Summa
	m e d						Matros	Lättmatros	Jungmän	Kockstuart	Kock	
	Skeppar- brev 1:a kl.	Skeppar- brev 2:a kl.	Skeppar- brev 1:a kl.	Skeppar- brev 2:a kl.	Skeppar- brev 2:a kl.	Skeppar- brev 2:a kl.						
30 intill 60 ton	—	—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	3
60 » 100 »	—	—	1	—	—	—	1	1	1	—	—	4
100 » 150 »	—	1	—	—	—	1	—	2	1	—	—	5
150 » 200 »	—	1	—	—	—	1	1	1	1	—	1	6
200 » 300 »	—	1	—	—	—	1	1	1	2	—	1	7
300 » 400 »	—	1	—	—	—	2	2	1	1	—	1	8
400 » 500 »	—	1	—	—	—	2	2	1	2	1	—	9
500 » 600 »	1	—	—	1	1	2	2	2	2	1	—	10
600 » 700 »	1	—	—	1	1	3	2	2	2	1	—	11
700 » 800 »	1	—	—	1	1	3	2	3	3	1	—	12
800 » 900 »	1	—	—	1	1	4	2	3	3	1	—	13
900 » 1,000 »	1	—	—	1	1	4	3	3	3	1	—	14

Å fartyg med bruttodräktighet av minst 500 ton skall timmerman finnas, varvid det i tabellen föreskrivna antal lättmatrosor eller jungmän må minskas med 1 man.

Är fartyget slättoppat, må det i tabellen föreskrivna däcksmanskap minskas, om fartygets bruttodräktighet uppgår till 500, men ej 900 ton, med 1 man, samt, om bruttodräktigheten uppgår till 900 ton eller mera, med 2 man.

2 mom. Beträffande fartyg, vars bruttodräktighet uppgår till 1,000 ton eller mera, skola bestämmelserna i 13 § äga tillämpning.

15 §.

Å segelfartyg, som nyttjas i kust- eller inskränkta fart, skola med undantag, varom sägs i 16 §, finnas befälhavare, styrmän, däcksmanskap och manlig eller kvinnlig kökspersonal på sätt nedan anges:

1 mom.

Fartygets bruttodräktighet	Befälhavare	Styrmän	Däcksmanskap			Kökspersonal	Summa
	m e d		Matros	Lättmatros	Jungmän	Kock	
	Skeppar- brev 2:a kl.	Skeppar- brev 2:a kl.					
20 intill 50 ton	1	—	1	—	—	—	2
50 » 100 »	1	—	1	—	1	—	3
100 » 125 »	1	1	—	1	1	—	4
125 » 150 »	1	1	1	1	1	—	5
150 » 200 »	1	1	1	1	1	1	6
200 » 300 »	1	1	1	1	2	1	7

2 mom. Beträffande fartyg, vars bruttodräktighet uppgår till 300 ton eller mera, skola bestämmelserna i 14 § äga tillämpning.

16 §.

Å segelfartyg, vilket nyttjas i *nordsjö-* eller *inskränktare fart för fiske* eller *fångst* eller *tillgodogörande av vad som fiskats eller fångats*, må finnas:

i stället för befälhavare med sjökaptensbrev, styrmansbrev eller skepparbrev av 1:a klass:

befälhavare med fiskeskepparbrev av 1:a klass,

i stället för befälhavare med skepparbrev av 2:a klass eller förarbevis av 1:a klass:

befälhavare med fiskeskepparbrev av 2:a klass.

17 §.

I fråga om befälhavare, styrmän, däcksmanskap och kökspersonal å segelfartyg med *hjälpmaskin* gäller vad i 12—16 §§ stadgas beträffande segelfartyg.

18 §.

Å *pråmfartyg*, som nyttjas i *östersjö-* eller *vidsträcktare fart*, skola finnas befälhavare och däcksmanskap på sätt nedan angives:

1 mom.

Fartygets bruttodräktighet	Befälhavare		Däcksmanskap		Summa
	med		Båtsman	Övrigt manskap	
	Skepparbrev 2:a kl.	Förarbevis 3:e kl.			
Under 100 ton	—	1	—	1	2
100 intill 200 ton	—	1	—	1	2
200 > 300 >	1	—	—	2	3
300 > 400 >	1	—	1	1	3
400 > 600 >	1	—	1	2	4
600 > 800 >	1	—	1	3	5

2 mom. Uppgår fartygets bruttodräktighet till 800 ton eller mera, skall fartyget vara bemannat på sätt kommerskollegium med hänsyn till fartygets storlek och resa prövar erforderligt.

19 §.

Å *pråmfartyg*, som nyttjas i *kustfart*, skola finnas befälhavare och däcksmanskap på sätt nedan angives:

1 mom.

Fartygets bruttodräktighet	Befälhavare med förarbevis 3:e kl.	Däcksmanskap	Summa
Under 200 ton	1	1	2
200 intill 300 ton	1	2	3
300 > 400 >	1	2	3
400 > 600 >	1	3	4

2 mom. Bestämmelserna i 1 mom. äga icke tillämpning å fartyg, vars bruttodräktighet understiger 100 ton och som ej är försett med vare sig bostäder för de ombord anställda eller självständig styrinrättning eller segel för fartygets manövrering.

3 mom. Uppgår fartygets bruttodräktighet till 600 ton eller mera, skall fartyget vara bemannat på sätt kommerskollegium med hänsyn till fartygets storlek och resa prövar erforderligt.

20 §.

Å *pråmfartyg*, som nyttjas i *begränsad fart* eller *fart å trängre farvatten*, skola finnas befälhavare och däcksmanskap på sätt nedan angives:

1 mom.

Fartygets bruttodräktighet	Befälhavare med förarbevis 3:e kl.	Däcksmanskap	Summa
Under 100 ton	1	—	1
100 intill 300 ton	1	1	2
300 ton eller mera	1	2	3

Nyttjas fartyg, vars bruttodräktighet understiger 100 ton, under mera än 12 timmars oavbruten gång, skall jämte befälhavaren 1 däckskarlar finnas å fartyget.

2 mom. Bestämmelserna i 1 mom. äga icke tillämpning å fartyg, vars bruttodräktighet understiger 100 ton och som ej är försett med vare sig bostäder för de ombord anställda eller självständig styrinrättning eller segel för fartygets manövrering.

TREDJE KAPITLET.

Maskinbefäl och maskinmanskap.

21 §.

Å *maskindrivet fartyg*, som nyttjas i *oceanfart*, skola finnas maskinbefäl och maskinmanskap på sätt nedan angives, varvid I utmärker *inskränkt oceanfart* och V *vidsträckt oceanfart*:

1 mom.

Fartygets art och maskinstyrka i hästkrafter	Maskinbefäl		Maskinmanskap				Summa
	med		Donkeyman	Eldare	Lämpare	Motormän	
	Maskinistbrev 1:a kl.	Maskinistbrev 2:a kl.					
Ångfartyg							
under 250	1	1	—	3	—	—	5
250 intill 400 ... I	1	1	—	3	—	—	5
» » ... V	1	2	—	3	—	—	6
400 » 600 ... I	1	1	—	4	—	—	6
» » ... V	1	2	—	4	—	—	7
600 » 800 ... I	1	1	—	5	—	—	7
» » ... V	1	2	—	6	—	—	9
800 » 1,000	1	2	1	5	1	—	10
1,000 » 1,250	1	2	1	6	2	—	12
1,250 » 1,500	1	2	1	7	2	—	13
1,500 » 1,750	1	2	1	8	2	—	14
1,750 » 2,000	1	2	1	8	3	—	15
2,000 » 2,500	1	3	1	10	3	—	18
2,500 » 3,000	1	3	1	11	4	—	20
3,000 » 3,500	1	3	1	13	4	—	22
Motorfartyg							
under 250	1	1	—	—	—	2	4
250 intill 800 ... I	1	1	—	—	—	2	4
» » ... V	1	2	—	—	—	3	6
800 » 1,000	1	2	—	—	—	5	8
1,000 » 2,000	1	2	—	—	—	6	9
2,000 » 3,500	1	3	—	—	—	8	12

Av maskinmanskapat må, under villkor att av kolförbrukningen per dygn på varje eldare komma, i fart mellan 23 grader nordlig och 23 grader sydlig latitud, högst 3 ton eller eljest högst 3 ½ ton, för varje vakt 1 man uttagas till biträde med smörjning.

Användes oljeeldning å ångfartyg, skall å fartyget finnas maskinmanskapat på sätt kommerskollegium med hänsyn till fartygets maskinstyrka och resa prövar erforderligt.

Å dubbelpropellerångfartyg, som är passagerarfartyg, skall finnas så mycket maskinbefäl, att av detsamma minst 2 kunna tjänstgöra å varje vakt.

2 mom. Uppgår fartygets maskinstyrka till 3,500 hästkrafter eller mera, skola å fartyget finnas maskinbefäl och maskinmanskapat på sätt kommerskollegium med hänsyn till fartygets maskinstyrka och resa prövar erforderligt, åliggande det kollegium att därvid iakttaga, att av kolförbrukningen per dygn på varje eldare komma, i fart mellan 23 grader nordlig och 23 grader sydlig latitud, högst 3 ton eller eljest högst 3 ½ ton.

22 §.

Å maskindrivet fartyg, som nyttjas i *nordsjöfart*, skola med undantag, varom i 27 § sägs, finnas maskinbefäl och maskinmanskaf på sätt nedan angives:

1 mom.

Fartygets art och maskinstyrka i hästkrafter	Maskinbefäl			Maskinmanskaf				Summa
	med			Donkeyman	Eldare	Lämpare	Motormän	
	Maskinistbrev 1:a klass	Maskinistbrev 2:a klass	Maskinistbrev 3:e klass					
Ångfartyg								
under 150	—	1	1	—	2	—	—	4
150 intill 250	1	1	—	—	2	—	—	4
250 » 400	1	1	—	—	3	—	—	5
400 » 600	1	1	—	—	4	—	—	6
600 » 800	1	1	—	—	5	—	—	7
800 » 1,000	1	2	—	1	5	—	—	9
1,000 » 1,500	1	2	—	1	6	1	—	11
1,500 » 2,500	1	2	—	1	8	1	—	13
Motorfartyg								
under 150	—	1	1	—	—	—	2	4
150 intill 800	1	1	—	—	—	—	2	4
800 » 1,000	1	1	—	—	—	—	4	6
1,000 » 2,000	1	2	—	—	—	—	6	9
2,000 » 2,500	1	2	—	—	—	—	8	11

Av maskinmanskafet må, under villkor att av kolförbrukningen per dygn på varje eldare komma högst 3 ½ ton, för varje vakt 1 man uttagas till biträde med smörjning.

Användes oljeeldning å ångfartyg, skall å fartyget finnas maskinmanskaf på sätt kommerskollegium med hänsyn till fartygets maskinstyrka och resa prövar erforderligt.

Å dubbelpropellerångfartyg, som är passagerarfartyg och vars maskinstyrka uppgår till 2,000 hästkrafter eller mera, skall finnas så mycket maskinbefäl, att av detsamma minst 2 kunna tjänstgöra å varje vakt.

2 mom. Uppgår fartygets maskinstyrka till 2,500 hästkrafter eller mera, skola å fartyget finnas maskinbefäl och maskinmanskaf på sätt kommerskollegium med hänsyn till fartygets maskinstyrka och resa prövar erforderligt, åliggande det kollegium att därvid iakttaga, att av kolförbrukningen per dygn på varje eldare komma högst 3 ½ ton.

23 §.

A maskindrivet fartyg, som nyttjas i östersjöfart, skola med undantag varom sägs i 25, 26 och 27 §§, finnas maskinbefäl och maskinmanskaf på sätt nedan angives:

1 mom.

Fartygets art och maskinstyrka i hästkrafter	Maskinbefäl			Maskinmanskaf			Summa
	med			Eldare	Lämpare	Motormän	
	Maskinistbrev 1:a klass	Maskinistbrev 2:a klass	Maskinistbrev 3:e klass				
Ångfartyg							
under 250	—	1	1	2	—	—	4
250 intill 400	—	2	—	3	—	—	5
400 » 600	—	2	—	4	—	—	6
600 » 1,000	—	2	—	4	1	—	7
Motorfartyg							
under 250	—	1	1	—	—	—	2
250 intill 800	—	2	—	—	—	2	4
800 » 1,000	—	2	—	—	—	3	5

Av maskinmanskafet må, under villkor att av kolförbrukningen per dygn på varje eldare komma högst 3 1/2 ton, för varje vakt 1 man uttagas till biträde med smörjning.

Användes oljeeldning å ångfartyg, skall å fartyget finnas maskinmanskaf på sätt kommerskollegium med hänsyn till fartygets maskinstyrka och resa prövar erforderligt.

2 mom. Beträffande fartyg, vars maskinstyrka uppgår till 1,000 hästkrafter eller mera, skola bestämmelserna i 22 § äga tillämpning.

24 §.

A maskindrivet fartyg, som nyttjas i kust- eller inskränkta fart, skola med undantag, varom sägs i 25, 26 och 27 §§, finnas maskinbefäl och maskinmanskaf på sätt nedan angives:

1 mom.

Fartygets art och tid för oavbruten gång	Maskinstyrka i hästkrafter	Resans längd	Maskinbefäl				Maskinmanskap		Summa
			m e d				Eldare	Motormän	
			Maskinsbrev 2:a kl.	Maskinsbrev 3:e kl.	Maskinkötarbevis	Motorkötarbevis 1:a kl.			
Ångfartyg:									
Passagerarfartyg: Högst 12 timmar	Under 75	Under 12 naut. mil i trängre farvatten allenast	—	—	1	—	—	1	
		i annat fall	—	1	—	—	—	2	
	75 intill 200		1	—	—	—	1	2	
	200 » 500		1	—	—	—	2	3	
	500 » 1,000		1	1	—	—	2	4	
Över 12 timmar	Under 200		1	1	—	—	—	2	
	200 intill 500		1	1	—	—	4	4	
	500 » 1,000		2	—	—	—	—	6	
Icke passagerarfartyg: Högst 12 timmar	Under 75		—	—	1	—	—	1	
	75 intill 150		—	1	—	—	1	2	
	150 eller mera		1	—	—	—	—	2	
Över 12 timmar	Under 75		—	—	2	—	—	2	
	75 intill 150		—	2	—	—	—	4	
	150 » 500		1	1	—	—	2	4	
	500 » 1,000		1	1	—	—	4	6	
Motorfartyg:									
Passagerarfartyg: Högst 12 timmar	Under 75	Under 12 naut. mil i trängre farvatten allenast	—	—	—	1	—	1	
		i annat fall	—	1	—	—	—	1	
	75 intill 200		1	—	—	—	—	1	
	200 » 500		1	—	—	—	1	2	
	500 » 1,000		1	1	—	—	1	3	
Över 12 timmar	Under 500		1	1	—	—	—	2	
	500 intill 1,000		2	—	—	—	2	4	
Icke passagerarfartyg: Högst 12 timmar	Under 75		—	—	—	1	—	1	
	75 intill 150		—	1	—	—	1	2	
	150 eller mera		1	—	—	—	1	2	
Över 12 timmar	Under 75		—	—	—	2	—	2	
	75 intill 150		—	2	—	—	—	2	
	150 » 500		1	1	—	—	—	3	
	500 » 1,000		1	1	—	—	1	3	

Användes oljeeldning å ångfartyg, skall å fartyget finnas maskinmanskaf på sätt kommerskollegium med hänsyn till fartygets maskinstyrka och resa prövar erforderligt.

Nyttjas fartyget allenast på en oavbruten sträcka av mindre än 2 nautiska mil, må,

om tiden för fartygets oavbrutna gång uppgår till högst 12 timmar och fartygets maskinstyrka till 75, men ej 200 hästkrafter, det i tabellen föreskrivna maskinmanskaf icke behöva finnas samt,

om tiden för fartygets oavbrutna gång överstiger 12 timmar och fartygets maskinstyrka icke uppgår till 300 hästkrafter, det i tabellen föreskrivna antal maskinbefäl eller maskinmanskaf alltid vara inskränkt till 1 person.

2 mom. Uppgår fartygets maskinstyrka till 1,000 hästkrafter eller mera, skola å fartyget finnas maskinbefäl och maskinmanskaf på sätt kommerskollegium med hänsyn till fartygets maskinstyrka och resa prövar erforderligt, åligande det kollegium att därvid iakttaga, att av kolförbrukningen per dygn på varje eldare komma högst 3 ½ ton.

25 §.

A bogserfartyg, vars maskinstyrka understiger 500 hästkrafter och som nyttjas i östersjö- eller inskränkta fart samt icke medför person, som jämlikt 11 § lagen om tillsyn å fartyg den 16 oktober 1914 är passagerare, skola finnas maskinbefäl och maskinmanskaf på sätt nedan anges:

Fartygets art och fart	Maskinstyrka i hästkrafter		Maskinbefäl			Maskinmanskaf		Summa
			med			Eldare	Motorman	
			Maskinistbrev 3:e kl.	Maskin-skötar-bevis	Motor-skötar-bevis 1:a kl.			
Ångfartyg:								
Östersjöfart	Under	150	1	1	—	1	—	3
	150 intill	500	1	1	—	2	—	4
Kustfart	Under	75	—	1	—	1	—	2
	75 >	150	1	—	—	1	—	2
	150 >	500	1	1	—	1	—	3
Begränsad fart eller fart i trängre farvatten	Under	150	—	1	—	1	—	2
	150 >	500	1	—	—	2	—	3
Motorfartyg:								
Östersjöfart	Under	75	—	—	1	—	1	2
	75 >	500	1	—	1	—	1	3
Kustfart	Under	75	—	—	1	—	1	2
	75 >	150	1	—	—	—	1	2
	150 >	500	1	—	1	—	1	3
Begränsad fart eller fart i trängre farvatten	Under	150	—	—	1	—	1	2
	150 >	500	1	—	—	—	1	2

26 §.

Visar det sig vid en bemanning enligt tabellerna i 21, 22, 23, 24 och 25 paragraferna att av kolförbrukningen per dygn på varje eldare komma, i fart mellan 23 grader nordlig och 23 grader sydlig latitud, mer än 3 ton eller eljest mer än 3 ½ ton, då skall antalet eldare ökas, till dess att kolförbrukningen per dygn och eldare uppgår till högst ovannämnda vikt-mängd.

I de fall, då framläpning av kol ingår uti eldarens arbete, skall den i första stycket nämnda kolmängd minskas med en halv ton.

Å sådant *till passagerarfartyg icke hänförligt motorfartyg, som nyttjas i östersjö- eller inskränktare fart* och vars bruttodräktighet understiger 30 ton, men som har antingen en bruttodräktighet av minst 3 ton eller ock en längd av minst 7.5 meter, skall i fall, då 25 eller 27 § icke är tillämplig, befälhavaren eller annan tjänst innehavare ombord innehava motorskötarbevis av 2:a klass.

27 §.

Å *maskindrivet fartyg, som nyttjas för fiske eller fångst eller tillgodogörande av vad som fiskats eller fångats, må finnas,*

i *nordsjöfart,*

om fartygets maskinstyrka understiger 75 hästkrafter,

i stället för maskinbefäl med maskinistbrev:

å ångfartyg maskinbefäl med maskinskötarbevis och

å motorfartyg maskinbefäl med motorskötarbevis av 1:a klass samt,

om fartygets maskinstyrka uppgår till 75, men ej 400 hästkrafter,

i stället för maskinbefäl med maskinistbrev av 1:a klass:

maskinbefäl med maskinistbrev av 2:a klass och

i stället för maskinbefäl med maskinistbrev av 2:a klass:

maskinbefäl med maskinistbrev av 3:a klass;

i *Östersjöfart,*

om fartygets maskinstyrka understiger 75 hästkrafter,

i stället för maskinbefäl med maskinistbrev:

å ångfartyg maskinbefäl med maskinskötarbevis och

å motorfartyg maskinbefäl med motorskötarbevis av 1:a klass,

om fartygets maskinstyrka uppgår till 75, men ej 250 hästkrafter,

i stället för maskinbefäl med maskinistbrev av 2:a klass:

maskinbefäl med maskinistbrev av 3:e klass samt,

om fartygets maskinstyrka uppgår till 250, men ej 400 hästkrafter,

i stället för den ene av de båda maskinbefälen med maskinistbrev av 2:a klass:

maskinbefäl med maskinistbrev av 3:e klass.

28 §.

Om maskinbefäl och maskinmanskap å sådant *segelfartyg med hjälpmaskin*, vars bruttodräktighet uppgår till minst 3 ton eller vars längd utgör minst 7.5 meter, gäller:

1 mom. Drives hjälpmaskinen med ånga, skola bestämmelserna beträffande ångfartyg i 21—24 §§ i tillämpliga delar lända till efter rättelse.

2 mom. Drives hjälpmaskin med annat än ånga, skall,

A) om fartygets maskinstyrka understiger 20 hästkrafter, befälhavaren eller annan tjänst innehavare ombord innehava motorskötarbevis av 2:a klass,

B) om fartygets maskinstyrka uppgår till 20, men ej 75 hästkrafter, befälhavaren eller annan tjänst innehavare ombord innehava motorskötarbevis av 1:a klass,

C) om fartygets maskinstyrka uppgår till 75 hästkrafter eller mera, allenast maskinbefäl finnas, på sätt nedan angives:

a) i nordsjö- eller vidsträcktare fart:

Maskinstyrka i hästkrafter	Maskinbefäl		Maskin- manskap	Summa
	med			
	Maskinist- brev 3:e klass	Motorskötar- bevis 1:a klass		
75 intill 150	—	2	—	2
150 » 250	1	1	—	2
250 » 400	2	—	—	2

b) i östersjö- eller inskräntare fart:

Maskinstyrka i hästkrafter	Maskinbefäl		Maskin- manskap	Summa
	med			
	Maskinist- brev 3:e klass	Motorskötar- bevis 1:a klass		
75 intill 250	—	1	—	1
250 » 400	1	1	—	2

Uppgår i fall, som i a) eller b) sägs, fartygets maskinstyrka till 400 hästkrafter eller mera, skola å fartyget finnas maskinbefäl och maskinmanskap på sätt kommerskollegium med hänsyn till fartygets maskinstyrka och resa prövar erforderligt.

29 §.

Finnes å segelfartyg, segelfartyg med hjälpmaskin eller pråmfartyg donkeypanna för drivande av vinschar och spel m. m., skall å fartyget finnas donkeyman, som samtidigt må innehava annan tjänst ombord.

FJÄRDE KAPITLET.

Kökspersonal.

30 §.

Å maskindrivet fartyg skall finnas kökspersonal på sätt nedan angives:
1 mom.

Den föreskrivna bemanningen, kökspersonalen oberäknad	Stuert	Kock- stuert	Kock	Annat biträde	Summa
6—10	—	1	—	—	1
11—14	—	1	—	1	2
15—24	1	—	1	1	3
25—30	1	—	1	2	4
31—35	1	—	1	3	5
över 35	1	—	1	4	6

2 mom. Å passagerarfartyg i östersjö- eller inskräntare fart samt å annat fartyg i kust- eller inskräntare fart må den i 1 mom. föreskrivna kökspersonal utgöras av kvinnor.

3 mom. Uppgår den föreskrivna bemanningen till högst 5 personer och är fartygets resa av den art, att måltid för dem behöver tillredas ombord, skall en av dem vara kunnig i matlagning.

31 §.

1 mom. Å annat fartyg, än i 30 § avses, skall finnas kökspersonal på sätt i 12—15 samt 17, 18 och 19 §§ sägs.

2 mom. Behöver å fartyg, som i 1 mom. sägs, särskild kökspersonal icke finnas, skall, därest fartygets resa är av den art, att måltid behöver tillredas ombord för fartygets tjänst innehavare, en av dem vara kunnig i matlagning.

FEMTE KAPITLET.

Behörighetsfordringar.

32 §.

Å fartyg må ej den *utöva befäl*, som på grund av ådömd straffpåföljd är utestängd från behörighet och rättigheter, vilka omförmälas i 2 kap. 19 § strafflagen.

33 §.

1 mom. För behörighet att vara *befälhavare* fordras, förutom vad eljest må vara föreskrivet, att vara svensk medborgare, att icke vara förklarad omyndig och att äga normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsel förmåga ävensom

i fråga om fartyg, vars befälhavare må innehava allenast förarbevis av 2:a eller 3:e klass, att hava fyllt 18 år;

i fråga om fartyg, vars befälhavare skall innehava sjökaptensbrev, att hava fyllt 22 år; samt

i fråga om annat fartyg att hava fyllt 21 år.

2 mom. För att vara behörig till sådan befattning som *befälhavare*, för vilken fordras att hava erhållit styrmansbrev, skall den, som icke innehar högre behörighetsbrev än styrmansbrev, hava tjänstgjort minst 12 månader som styrman.

34 §.

1 mom. För behörighet att vara *styrman* fordras, förutom vad eljest må vara föreskrivet, att vara svensk medborgare, att hava fyllt 20 år och att äga normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsel förmåga.

2 mom. Finnas minst 2 styrmän ombord, skall den ene vara *förste styrman*.

För behörighet att vara *förste styrman å maskindrivet fartyg i nordsjö* eller *vidsträcktare fart* eller *å segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin i oceanfart* fordras att hava tjänstgjort minst 12 månader som styrman.

35 §.

För behörighet att vara *båtsman* fordras, förutom vad eljest må vara föreskrivet:

att hava fyllt 20 år;

att äga normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsel förmåga; samt att hava tjänstgjort till sjöss i tjänst på däck å fartyg, dock ej pråmfartyg, i östersjö- eller vidsträcktare fart sammanlagt minst 48 månader, därav, då fråga är om tjänst å segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin, minst halva tiden å sådant fartyg.

36 §.

För behörighet att vara *timmerman* fordras, förutom vad eljest må vara föreskrivet:

att hava fyllt 18 år;

att äga normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsel förmåga; samt att styrka sig vara kunnig i timmermans- eller snickeriarbete.

37 §.

1 mom. För behörighet att tillhöra *däcksmanskapet* i annan egenskap, än som sägs i 35 och 36 §§, fordras, förutom vad eljest må vara föreskrivet, att äga normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsel förmåga.

Därjämte fordras

a) för behörighet att vara *matros*:

att hava fyllt 19 år; samt

att hava tjänstgjort till sjöss i tjänst på däck å fartyg, dock ej pråmfartyg, i kust- eller vidsträcktare fart sammanlagt minst 36 månader, därav, då fråga är om tjänst å segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin, minst halva tiden å sådant fartyg;

b) för behörighet att vara *lätmatros*:

att hava fyllt 17 år; samt

att hava tjänstgjort till sjöss i tjänst på däck å fartyg, dock ej pråmfartyg, i kust- eller vidsträcktare fart sammanlagt minst 24 månader, därav, då fråga är om tjänst å segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin, minst halva tiden å sådant fartyg.

2 mom. Med *jungman* förstås var och en, som är i tjänst på däck å fartyg, dock ej pråmfartyg, och som icke är behörig att vara matros eller lätmatros. Jungman är befaren, då han tjänstgjort sammanlagt minst 6 månader å fartyg, dock ej pråmfartyg, i kust- eller vidsträcktare fart.

38 §.

1 mom. För behörighet att vara *maskinbefäl* fordras, förutom vad eljest må vara föreskrivet, att äga tillräcklig syn- och hörsel förmåga ävensom i fråga om maskinbefäl i tjänst, för vilken fordras att hava erhållit maskinistbrev av 1:a, 2:a eller 3:e klass, att vara svensk medborgare.

2 mom. Finnas ombord minst 2 maskinbefäl med maskinistbrev av 1:a eller 2:a klass, skall den ene vara *förste maskinist*.

Den, som icke innehar högre behörighetsbrev än maskinistbrev av 2:a klass, skall för att äga behörighet att vara *förste maskinist* hava tjänstgjort minst 12 månader som maskinbefäl i sådan annan tjänst, för vilken erfordras att hava erhållit maskinistbrev av 2:a klass.

39 §.

För behörighet att vara *donkeyman* fordras, förutom vad eljest må vara föreskrivet:

att hava fyllt 19 år;

att äga tillräcklig syn- och hörsel förmåga; samt

att hava dels tjänstgjort som eldare å ångfartyg sammanlagt minst 30 månader, därav åtminstone halva tiden å fartyg i östersjö- eller vidsträcktare fart, dels å mekanisk verkstad i arbete med sjöångmaskinerna och ångpannors tillverkning och reparation sammanlagt minst 6 månader, därav åtminstone halva tiden som smed eller smideselev.

40 §.

För behörighet att vara *eldare* eller *motorman* fordras, förutom vad eljest må vara föreskrivet:

att äga tillräcklig syn- och hörsselförmåga; samt
att hava fyllt

i fråga om fartyg i oceanfart	19 år,
i fråga om fartyg i annan fart,	
om fartygets bruttodräktighet understiger 250 ton	16 »
och, om fartygets bruttodräktighet uppgår till 250 ton eller mera	18 ».

41 §.

För behörighet att vara *lämpare* fordras, förutom vad eljest må vara föreskrivet:

att äga tillräcklig syn- och hörsselförmåga; samt
att hava fyllt

i fråga om fartyg i oceanfart	18 år,
och i fråga om fartyg i annan fart	17 ».

42 §.

Att de i 33—41 §§ för varje fall stadgade fordringar i fråga om färgsinne samt syn- och hörsselförmåga äro uppfyllda, skall styrkas genom *legitimerad läkares intyg*, ej över 4 år gammalt.

43 §.

1 mom. För behörighet att vara *stuart* eller *kockstuart* fordras, förutom vad eljest må vara föreskrivet,

i fråga om fartyg i oceanfart:
att hava tjänstgjort som kock å fartyg sammanlagt minst 24 månader, därav åtminstone halva tiden å fartyg i oceanfart;
i fråga om fartyg i annan fart:
att hava tjänstgjort sammanlagt minst 12 månader som kock å fartyg i östersjö- eller vidsträcktare fart.

2 mom. För behörighet att vara *kock* fordras, förutom vad eljest må vara föreskrivet,

i fråga om maskindrivet fartyg ävensom i fråga om segelfartyg och segelfartyg med hjälpmaskin med bruttodräktighet av 400 ton eller mer:
att hava tjänstgjort sammanlagt minst 6 månader till sjöss och
att hava med godkännande betyg genomgått kockskola, som är av kommerskollegium godkänd, eller ock styrka sig hava motsvarande kunskaper;
i fråga om annat fartyg:
att vara kunnig i matlagning.

44 §.

Var och en, som fyller fordringarna för viss, i denna lag avsedd tjänst, är jämväl behörig för annan sådan tjänst, för vilkens erhållande lägre, men likartade fordringar äro föreskrivna.

SJÄTTE KAPITLET.

Behörighetsbrev eller -bevis

45 §.

För erhållande av *sjökaptensbrev* fordras:

att vara svensk medborgare;

att hava fyllt 22 år;

att äga normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsel förmåga;

att hava erhållit styrmansbrev och därefter tjänstgjort till sjöss sammanlagt minst 24 månader antingen som befälhavare eller styrman å maskindrivet fartyg i östersjö- eller vidsträcktare fart eller å segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin i nordsjö- eller vidsträcktare fart, eller som befälhavare å sådant segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin i östersjöfart, vars bruttodräktighet uppgår till 100 ton eller mera; skolande av berörda tjänstetid minst 12 månader vara tillbragta *antingen* som befälhavare eller förste eller ende styrman å maskindrivet fartyg i östersjö- eller vidsträcktare fart eller å segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin i nordsjö- eller vidsträcktare fart *eller* som befälhavare å sådant segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin i östersjöfart, vars bruttodräktighet uppgår till 100 ton eller mera; samt

att hava vid navigationsskola i riket avlagt sjökaptensexamen.

46 §.

För erhållande av *styrmansbrev* fordras:

att vara svensk medborgare;

att hava fyllt 20 år;

att äga normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsel förmåga;

att hava tjänstgjort till sjöss i tjänst på däck å fartyg, dock ej pråmfartyg, i östersjö- eller vidsträcktare fart sammanlagt minst 42 månader, därav minst 12 månader å sådant segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin, vars bruttodräktighet uppgår till 100 ton eller mera, och minst 12 månader i nordsjö- eller vidsträcktare fart; samt

att hava vid navigationsskola i riket avlagt styrmansexamen.

47 §.

För erhållande av *skepparbrev av 1:a klass* fordras:

att vara svensk medborgare;

att hava fyllt 20 år;

att äga normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsel förmåga;

att hava tjänstgjort till sjöss i tjänst på däck å fartyg, dock ej pråmfartyg, sammanlagt minst 42 månader, därav minst 12 månader å segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin i östersjö- eller vidsträcktare fart; samt

att hava vid navigationsskola i riket avlagt skepparexamen av 1:a klass.

48 §.

För erhållande av *skepparbrev av 2:a klass* fordras:

att vara svensk medborgare;

att hava fyllt 19 år;

att äga normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsel förmåga;

att hava tjänstgjort till sjöss i tjänst på däck å fartyg, dock ej pråm-

fartyg, sammanlagt minst 24 månader, därav minst 12 månader å segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin; samt

att antingen hava avlagt fiskeskepparexamen av 1:a klass eller vid förhör inför navigationsskoleföreståndare (skepparexamen av 2:a klass) hava visat sig äga kännedom om sjökortet, kompassen och kursers avsättande, om gällande stadganden angående åtgärder till undvikande av ombordläggning samt om vad som bör iakttagas i händelse av sjöolycka; skolande vid dylikt förhör sakkunnigt och opartiskt vittne, som av Kungl. Maj:ts befallningshavande förordnas, vara tillstädes.

Över avlagd skepparexamen av 2:a klass utfärdas av navigationsskoleföreståndaren intyg, vilket ej må utfärdas för den, som ej fullgjort den föreskrivna sjötjänsten.

49 §.

För erhållande av *fiskeskepparbrev av 1:a klass* fordras:

att vara svensk medborgare;

att hava fyllt 19 år;

att äga normal färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsselförmåga;

att hava tjänstgjort till sjöss i tjänst på däck å fartyg, dock ej prämfartyg, sammanlagt minst 36 månader, samt

att hava vid av staten understödd och vederbörligen inspekterad anstalt för undervisning i navigation åt fiskare hava avlagt godkänd examen (fiskeskepparexamen av 1:a klass).

50 §.

För erhållande av *fiskeskepparbrev av 2:a klass* fordras:

att vara svensk medborgare;

att hava fyllt 19 år;

att äga normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsselförmåga;

att hava tjänstgjort till sjöss i tjänst på däck å fartyg, dock ej prämfartyg, sammanlagt minst 24 månader, samt

att vid förhör inför navigationsskoleföreståndare, nautiskt utbildad statens fartygsinspektör eller annan sakkunnig, av Kungl. Maj:ts befallningshavande förordnad person hava visat sig äga nödig kännedom om sjökortet, kompassen och kursers avsättande, om gällande stadganden angående åtgärder till undvikande av ombordläggning samt om vad som bör iakttagas i händelse av sjöolycka (fiskeskepparexamen av 2:a klass).

Över sådant förhör skall intyg enligt formulär, som fastställes av kommerskollegium, utfärdas av den, som förrättat förhör; dock må ej sådant intyg utfärdas för den, som ej fullgjort den föreskrivna sjötjänsten.

51 §.

För erhållande av *förarbevis av 1:a klass* fordras:

att vara svensk medborgare;

att äga normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsselförmåga;

att hava tjänstgjort sammanlagt minst 24 månader till sjöss i tjänst på däck å fartyg, dock ej prämfartyg, därav minst 12 månader å maskindrivet fartyg; samt

att vid förhör inför navigationsskoleföreståndare, nautiskt utbildad statens fartygsinspektör eller annan sakkunnig, av Kungl. Maj:ts befallningshavande förordnad person hava visat sig äga för skepparexamen av 2:a klass föreskrivna kunskaper.

Över sådant förhör skall intyg enligt formulär, som fastställes av kommerskollegium, utfärdas av den, som förrättat förhöret; dock må ej sådant intyg utfärdas för den, som ej fullgjort den föreskrivna sjötjänsten.

52 §.

För erhållande av *förarbevis av 2:a klass* fordras:
att vara svensk medborgare;
att äga normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsselförmåga; samt
att vid förhör inför navigationsskoleföreståndare, nautiskt utbildad statens fartygsinspektör eller annan sakkunnig, av Kungl. Maj:ts befallningshavande förordnad person hava visat sig äga för skepparexamen av 2:a klass föreskrivna kunskaper.

Över sådant förhör skall intyg enligt formulär, som fastställes av kommerskollegium, utfärdas av den, som förrättat förhöret.

53 §.

För erhållande av *förarbevis av 3:e klass* fordras:
att vara svensk medborgare;
att äga normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsselförmåga; samt
att vid förhör inför navigationsskoleföreståndare, nautiskt utbildad statens fartygsinspektör eller annan sakkunnig, av Kungl. Maj:ts befallningshavande förordnad person hava visat sig äga nödig kännedom om gällande stadganden angående åtgärder till undvikande av ombordläggning.

Över sådant förhör skall intyg enligt formulär, som fastställes av kommerskollegium, utfärdas av den, som förrättat förhöret.

54 §.

För erhållande av *maskinistbrev av 1:a klass (övermaskinistbrev)* fordras:

att vara svensk medborgare;
att äga tillräcklig syn- och hörsselförmåga;
att hava erhållit maskinistbrev av 2:a klass och därefter tjänstgjort som maskinbefäl i östersjö- eller vidsträcktare fart å maskindrivet fartyg, därå maskinbefäl med maskinistbrev av 1:a eller 2:a klass skall finnas, sammanlagt minst 24 månader, därav minst halva tiden *antingen* i tjänst, för vilken fordras att hava erhållit maskinistbrev av 2:a klass, *eller ock* i tjänst som maskinbefäl å ångfartyg, vars maskinstyrka uppgår till 1,000 hästkrafter eller mera, eller som maskinbefäl å motorfartyg, vars maskinstyrka uppgår till 600 hästkrafter eller mera, skolandet minst 12 månader av hela tjänstetiden hava fullgjorts å ångfartyg; samt
att hava vid navigationsskola i riket avlagt maskinistexamen av 1:a klass.

55 §.

För erhållande av *maskinistbrev av 2:a klass* fordras:
att vara svensk medborgare;
att äga tillräcklig syn- och hörsselförmåga;
att hava efter uppnådd ålder av 16 år tjänstgjort sammanlagt minst 48 månader dels som eldare å ångfartyg, därå maskinbefäl med maskinistbrev av 1:a, 2:a eller 3:e klass skall finnas, dels som maskinarbetare å mekanisk verkstad, där sjöångmaskiner tillverkas eller repareras, och dels

som ångpannearbetare å ångpanneverkstad; skolande av berörda tjänstetid minst 20 månader vara tillbragta i tjänst som eldare å ångfartyg, därå maskinbefäl med maskinistbrev av 1:a eller 2:a klass skall finnas, eller som eldare å ångfartyg, vars maskinstyrka uppgår till 500 hästkrafter eller mera, och därav minst 10 månader med deltagande i arbetet med maskinen samt minst 24 månader vid mekanisk verkstad som maskin- eller ångpannearbetare, därav minst 12 månader i arbete med sjöångmaskinens tillverkning eller reparation samt montering och minst 8 månader i ångpannearbete; samt

att hava vid navigationsskola i riket avlagt maskinistexamen av 2:a klass.

I den föreskrivna tjänstetiden som eldare må inräknas dels tjänstetid som maskinbefäl i tjänst, för vilken fordras att hava erhållit maskinistbrev av 3:e klass, dels eldartjänst å utländsk ångfartyg, vars maskinstyrka uppgår till 500 hästkrafter eller mera, dels ock högst 10 månaders tjänst som motorman å motorfartyg, därå maskinbefäl med maskinistbrev av 1:a eller 2:a klass skall finnas, eller å utländskt motorfartyg, vars maskinstyrka uppgår till 500 hästkrafter eller mera, dock att i de båda sistnämnda fallen jämte tjänstgöringen som motorman minst 8 månader skola vara tillbragta i tjänst med deltagande i arbetet med maskinen å ångfartyg. Vidare må i tjänstetiden som maskin- eller ångpannearbetare inräknas högst 10 månaders tjänst å mekanisk verkstad i arbete med tillverkning eller reparation av omkastbara oljemotorer om minst 100 hästkrafter, dock att för sistnämnda fall minst 8 månader skola vara tillbragta i arbete med sjöångmaskinens tillverkning eller reparation och minst 6 månader i ångpannearbete.

56 §.

För erhållande av *maskinistbrev av 3:e klass* fordras:

att vara svensk medborgare;

att hava fyllt 20 år;

att äga tillräcklig syn- och hörsselförmåga;

att hava efter uppnådd ålder av 16 år tjänstgjort sammanlagt minst 30 månader dels som eldare å ångfartyg, därå maskinbefäl med maskinistbrev av 1:a, 2:a eller 3:e klass skall finnas, och dels som maskinarbetare å mekanisk verkstad, där sjöångmaskiner tillverkas eller repareras; skolande av berörda tjänstetid minst 12 månader vara tillbragta i tjänst som eldare å ångfartyg, därå maskinbefäl med maskinistbrev av 1:a eller 2:a klass skall finnas, eller som eldare å ångfartyg, vars maskinstyrka uppgår till 200 hästkrafter eller mera, och därav minst 6 månader med deltagande i arbetet med maskinen, ävensom minst 12 månader i maskinarbete med sjöångmaskinens tillverkning eller reparation, i vilken sistnämnda tid av 12 månader jämväl må inräknas högst 4 månaders ångpannearbete; samt

att hava vid navigationsskola i riket avlagt maskinistexamen av 3:e klass.

I den föreskrivna tjänstetiden som eldare må inräknas eldartjänst å utländskt ångfartyg, vars maskinstyrka uppgår till 500 hästkrafter eller mera, så ock högst 6 månaders tjänst som motorman å motorfartyg, vars maskinstyrka uppgår till 100 hästkrafter eller mera, dock att för sistnämnda fall minst 4 månader skola vara tillbragta i tjänst med deltagande i arbetet med maskinen å ångfartyg. Vidare må i den stadgade tjänste-

tiden som maskinarbetare å mekanisk verkstad inräknas högst 6 månaders tjänst å mekanisk verkstad i arbete med tillverkning eller reparation av omkastbara oljemotorer om minst 100 hästkrafter.

57 §.

För erhållande av *maskinskötarbevis* fordras:

att hava fyllt 18 år;

att äga tillräcklig syn- och hörsselförmåga;

att hava gjort tjänst sammanlagt minst 15 månader, därav minst 6 månader som eldare å ångfartyg, där maskinbefäl med maskinistbrev av 1:a, 2:a eller 3:e klass skall finnas, samt den tid, som kan återstå, vid mekanisk verkstad i arbete med sjöångmaskiners tillverkning eller reparation; samt

att vid förhör inför ingenjörs- eller maskintekniskt utbildad statens fartygsinspektör eller annan sakkunnig, av Kungl. Maj:ts befallningshavande förordnad person hava visat sig äga nödig kännedom om de allmänna grunderna i ångmaskinlära och om mindre sjöångmaskiner och deras skötsel.

Över sådant förhör skall intyg enligt formulär, som fastställles av kommerskollegium, utfärdas av den, som förrättat förhöret; dock må ej sådant intyg utfärdas för den, som ej fullgjort den föreskrivna tjänstgöringen.

58 §.

För erhållande av *motorskötarbevis av 1:a klass* fordras:

att hava fyllt 17 år;

att äga tillräcklig syn- och hörsselförmåga;

att hava tjänstgjort sammanlagt minst 10 månader som motorman eller som maskinarbetare å mekanisk verkstad i arbete med omkastbara oljemotorers tillverkning eller reparation; samt

att vid förhör inför ingenjörs- eller maskintekniskt utbildad statens fartygsinspektör eller annan sakkunnig, av Kungl. Maj:ts befallningshavande förordnad person hava visat sig äga nöjaktig kännedom om omkastbara oljemotorers funktionering och skötsel.

Över sådant förhör skall intyg enligt formulär, som fastställles av kommerskollegium, utfärdas av den, som förrättat förhöret; dock må ej sådant intyg utfärdas för den, som ej fullgjort den föreskrivna tjänstgöringen.

59 §.

För erhållande av *motorskötarebevis av 2:a klass* fordras:

att hava fyllt 17 år;

att äga tillräcklig syn- och hörsselförmåga; samt

att vid förhör inför ingenjörs- eller maskintekniskt utbildad statens fartygsinspektör eller annan sakkunnig, av Kungl. Maj:ts befallningshavande förordnad person hava visat sig äga nöjaktig kännedom om omkastbara oljemotorers funktionering och skötsel.

Över sådant förhör skall intyg enligt formulär, som fastställles av kommerskollegium, utfärdas av den, som förrättat förhöret.

60 §.

1 mom. *Sjökaptenbrev, styrmansbrev, skepparbrev* av 1:a och 2:a klass samt *maskinistbrev* av 1:a, 2:a och 3:e klass utfärdas av kommerskollegium.

2 mom. Om *erhållande av i 1 mom. omförmält behörighetsbrev* göres skriftlig ansökning hos kommerskollegium, och skall ansökningen vara åtföljd av:

- a) prästbevis angående ålder och födelseort,
- b) intyg, varigenom styrkes, att de för varje fall i avseende å kunskapsprov och tjänstgöring stadgade fordringar blivit uppfyllda,
- c) därest sökanden befinner sig i värnpliktsåldern, inskrivningsbok eller annan vid inskrivning utfärdad handling, som styrker sökandens värnpliktsförhållanden, eller ock, vid hinder för erhållande av sådan handling, intyg om anledningen till hindret av person, vars trovärdighet vitsordats av domhavande, magistrat, borgmästare, notarius publicus, kronofogde, länsman, kyrkoherde, vice pastor, komminister eller ordförande hos stads-, kommunal- eller municipalfullmäktige eller i kommunal- eller municipalnämnd eller i kommunal- eller municipalstämma, samt
- d) legitimerad läkares intyg, ej över fyra år gammalt, om tillräcklig syn- och hörsselförmåga samt, då ansökningen avser sjökapten-, styrmans- eller skepparbrev, om normalt färgsinne.

61 §.

1 mom. *Fiskeskepparbrev* av 1:a och 2:a klass, *förrarbevis* av 1:a, 2:a och 3:e klass, *maskinskötarbevis* samt *motorskötarbevis* av 1:a och 2:a klass utfärdas av Kungl. Maj:ts befallningshavande enligt formulär, som fastställles av kommerskollegium.

2 mom. Om *erhållande av i 1 mom. omförmält behörighetsbrev* eller *bevis* göres skriftlig ansökning hos Kungl. Maj:ts befallningshavande, och skall ansökningen vara åtföljd av

- a) prästbevis angående ålder och födelseort,
- b) intyg, varigenom styrkes, att de för varje fall i avseende å kunskapsprov och tjänstgöring stadgade fordringar blivit uppfyllda,
- c) därest sökanden befinner sig i värnpliktsåldern, inskrivningsbok eller annan vid inskrivning utfärdad handling, som styrker sökandens värnpliktsförhållanden, eller ock, vid hinder för erhållande av sådan handling, intyg om anledningen till hindret av person, vars trovärdighet vitsordats av domhavande, magistrat, borgmästare, notarius publicus, kronofogde, länsman, kyrkoherde, vice pastor, komminister eller ordförande hos stads-, kommunal- eller municipalnämnd eller i kommunal- eller municipalstämma, samt
- d) legitimerad läkares intyg, ej över fyra år gammalt, om tillräcklig syn- och hörsselförmåga samt, då ansökningen avser fiskeskepparbrev eller förrarbevis, om normalt färgsinne.

SJUNDE KAPITLET.

Särskilda bestämmelser.

62 §.

1 mom. Som *sjökaptensexamen*, avlagd vid navigationsskola i riket, må tillgodoräknas
vid sådan skola enligt äldre bestämmelser avlagd *sjökaptensexamen* av första klassen,
sjöofficersexamen eller
vid någon av flottans underbefälsskolor enligt äldre bestämmelser avlagd *sjökaptensexamen*.

2 mom. Som *styrmansexamen*, avlagd vid navigationsskola i riket, må tillgodräknas vid sådan skola enligt äldre bestämmelser avlagd styrmansexamen av första eller andra klassen.

Den, som vid någon av flottans underbefälsskolor avlagt styrmansexamen eller vid någon av flottans underofficersskolor avlagt examen i styrmanklass eller vid sjökrigsskolan blivit godkänd i eller förklarats flyttad från 2:a årets kurs ombord, äger tillgodoräkna sig detta som vid navigationsskola avlagd styrmansexamen, därest han med betyg från navigationsskola styrker, att han, enligt vad därom stadgas i reglementet för navigationsskolorna i riket, avlagt godkända kunskapsprov i de för styrmansexamen vid navigationsskola föreskrivna ämnen och kurser, vilka icke ingå i den av honom vid flottans förberörda skolor avlagda examen eller i den utbildning, som han erhållit vid sjökrigsskolan.

3 mom. Den, som vid någon av flottans underofficersskolor avlagt examen i artilleriklass för artillerimatrosor eller minklass, äger tillgodoräkna sig detta som vid navigationsskola avlagd *skepparexamen av 1:a klass*, därest han med betyg från navigationsskola styrker, att han, enligt vad därom stadgas i reglemente för navigationsskolorna i riket, avlagt godkända kunskapsprov i de för skepparexamen av 1:a klass föreskrivna ämnen och kurser, vilka icke ingå i den av honom vid underofficersskola avlagda examen.

63 §.

1 mom. *Rätt att erhålla sjökaptensbrev* tillkommer, även om de i 45 § stadgade fordringar beträffande sjötjänst och examen icke blivit uppfyllda:

stamofficer vid flottan, som efter fyllda fjorton år tjänstgjort till sjöss i tjänst på däck å fartyg, dock ej prämfartyg, sammanlagt minst 40 månader, därav minst 12 månader som befälhavare å sådant segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin, vars bruttodräktighet uppgår till 100 ton eller mera i östersjöfart eller som befälhavare eller förste eller ende styrman å maskindrivet fartyg i östersjö- eller vidsträcktare fart eller å segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin i nordsjö- eller vidsträcktare fart; ävensom

officer i flottans reserv, som avlagt sjöofficersexamen och tjänstgjort till sjöss i tjänst på däck å fartyg, dock ej prämfartyg, sammanlagt minst 24 månader efter sjöofficersexamens avläggande, därav minst 12 månader i sådan tjänst och fart, som härövan sägs beträffande stamofficer vid flottan.

2 mom. *Rätt att erhålla styrmansbrev* tillkommer även om de i 46 § stadgade fordringar beträffande sjötjänst och examen icke blivit uppfyllda: den, som avlagt sjöofficersexamen, ävensom

den, som vid någon av flottans underbefälsskolor avlagt styrmansexamen eller vid någon av flottans underofficersskolor avlagt examen i styrmanklass eller vid sjökrigsskolan blivit godkänd i eller förklarats flyttad från 2:a årets kurs ombord och dessutom avlagt godkända kunskapsprov i sådana ämnen och kurser, som omförmälas i 62 § 2 mom., sedan styrkt blivit, att han efter fyllda 14 år tjänstgjort till sjöss i tjänst på däck å fartyg sammanlagt minst 18 månader, därav 6 månader å maskindrivet fartyg och 12 månader å sådant segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin, vars bruttodräktighet uppgår till 100 ton eller mera. I tjänstetiden å segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin må inräknas högst 6 månaders tjänst till sjöss å flottans segelfartyg.

3 mom. *Rätt att erhålla skepparbrev av 1:a klass* tillkommer, även

om de i 47 § stadgade fordringar beträffande sjötjänst och examen icke blivit uppfyllda,

den som vid någon av flottans underofficersskolor erhållit godkännande betyg i artilleriklass för artillerimatrosar eller minklass och dessutom avlagt godkända kunskapsprov i sådana ämnen och kurser, som omförmälas i 62 § 3 mom., sedan styrkt blivit, att han efter fyllda 14 år tjänstgjort till sjöss i tjänst på däck å fartyg sammanlagt minst 18 månader, därav 6 månader å maskindrivet fartyg och 12 månader å sådant segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin, vars bruttodräktighet uppgår till 100 ton eller mera. I tjänstetiden å segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin må inräknas högst 6 månaders tjänst till sjöss å flottans segelfartyg.

64 §.

Som *tjänst på däck*, varom sägs i 35 och 37 samt 46 och 51 §§, må tillgodoräknas motsvarande tjänstgöring såsom värnpliktig eller fast anställd å flottans fartyg under sjögående expedition.

65 §.

1 mom. Som *maskinistexamen av 1:a klass*, avlagd vid navigations-skola i riket, må tillgodoräknas

vid sådan skola enligt äldre bestämmelser avlagd övermaskinistexamen eller maskinistexamen av 1:a klass.

Den, som vid någon av flottans underbefälsskolor avlagt maskinistexamen eller vid någon av flottans underofficersskolor avlagt examen i maskinistklass för eldare, äger tillgodoräkna sig detta som vid navigationsskola avlagd maskinistexamen av 1:a klass, därest han med betyg från navigationsskola styrker, att han, enligt vad därom stadgas i reglementet för navigationsskolorna i riket, avlagt godkända kunskapsprov i de för maskinistexamen av 1:a klass vid navigationsskola föreskrivna ämnen och kurser, vilka icke ingå i den av honom vid flottans förberörda skolor avlagda examen.

2 mom. Som *maskinistexamen av 2:a klass*, avlagd vid navigations-skola i riket, må tillgodoräknas

vid sådan skola enligt äldre bestämmelser avlagd maskinistexamen eller maskinistexamen av 2:a klassen, eller

vid någon av flottans underbefälsskolor före år 1892 avlagd maskinistexamen.

3 mom. Som *maskinistexamen av 3:e klass*, avlagd vid navigations-skola i riket, må tillgodoräknas

vid någon av flottans korpralskolor avlagd examen i fullständig kurs i någondera av nämnda skolors eldarkurser.

66 §.

1 mom. *Rätt att erhålla maskinistbrev av 1:a klass (övermaskinistbrev)* tillkommer, även om de i 54 § stadgade fordringar beträffande sjötjänst och examen icke blivit uppfyllda,

den, som vid någon av flottans underbefälsskolor avlagt maskinistexamen eller vid flottan erhållit godkännande avgångsbetyg från underofficersutbildning för eldare och därefter tjänstgjort sammanlagt minst 12 månader som maskinbefäl i tjänst, för vilken fordras att hava erhållit

maskinistbrev av 2:a klass, samt dessutom antingen tjänstgjort å flottans fartyg sammanlagt minst 12 månader som ordinarie maskinist eller blivit utnämnd till maskinistunderofficer av 2:a graden.

För erhållande av maskinistbrev av 1:a klass må som tjänst i egenskap av maskinbefäl i östersjöfart å fartyg, därå maskinbefäl med maskinistbrev av 1:a eller 2:a klass skall finnas, dock ej som tjänst i sådan befattning, för vilken fordras att hava erhållit maskinistbrev av 2:a klass, och ej heller som tjänst i befattning som maskinbefäl å fartyg, vars maskinstyrka uppgår till 1,000 hästkrafter eller mera, tillgodoräknas följande tjänstgöring ombord å flottans fartyg:

för den, som vid flottan erhållit godkännande avgångsbetyg från underofficersutbildning för eldare:

tjänstgöring som maskinist;

och för å sjömanshus inskriven värnpliktig:

efter erhållit maskinistbrev av 2:a klass fullgjord tjänstgöring som underbefäl å fartyg under sjögående expedition.

2 mom. Rätt att erhålla maskinistbrev av 2:a klass tillkommer, även om de i 55 § stadgade fordringar beträffande tjänst och examen icke blivit uppfyllda,

den, som vid någon av flottans underbefälsskolor avlagt maskinistexamen eller vid någon av flottans underofficersskolor avlagt examen i maskinistklass för eldare, sedan styrkt blivit, att han tjänstgjort sammanlagt minst 20 månader som eldare å ångfartyg — även flottans under sjögående expedition — därav minst 8 månaders deltagande i arbetet med maskinen.

3 mom. Rätt att erhålla maskinistbrev av 3:e klass tillkommer, även om de i 56 § stadgade fordringar beträffande tjänst och examen icke blivit uppfyllda,

den, som vid flottan erhållit godkännande avgångsbetyg från korpralsutbildning för eldare, sedan styrkt blivit, att han tjänstgjort sammanlagt minst 12 månader som eldare å ångfartyg — även flottans under sjögående expedition — därav minst 6 månaders deltagande i arbetet med maskinen.

67 §.

Som tjänstgöring som eldare eller motorman, varom sägs i 55—58 §§, må tillgodoräknas motsvarande tjänstgöring såsom värnpliktig eller fast anställd å flottans fartyg under sjögående expedition.

68 §.

Behörighetsbrev eller -bevis, varom i denna lag sägs, bör av vederbörande innehavare medföras å det fartyg, varå han tjänstgör, samt ej mindre vid på- och avmönstring uppvisas för mönstringsmyndigheten, än även eljest vara för vederbörande myndighet vid anfordran tillgängligt.

69 §.

Närmare föreskrifter rörande de i 42, 60 och 61 §§ omförmälta läkarintyg meddelas i särskild författning.

70 §.

Kommerskollegium fastställer taxa å ersättning åt person, som förrättar förhör, varom i 48, 50, 51, 52, 53, 57, 58 eller 59 §§ sägs, ävensom åt det i 48 § omförmälta vittne.

71 §.

De närmare föreskrifter, som, utöver vad ovan stadgas, må erfordras i avseenden, varom i denna lag sägs, meddelas av kommerskollegium.

72 §.

1 mom. Finnes icke på orten tillgång till föreskriven bemanning och styrker fartygs redare eller befälhavare sådant förhållande, må, utom i fall, varom i 24 § lagen om tillsyn å fartyg den 16 oktober 1914 sägs, inom riket fartygsinspektör eller annan, som av kommerskollegium förordnas att fullgöra fartygsinspektörs uppgifter, och utom riket medgiva erforderligt *undantag* från bestämmelserna i denna lag för fartygets resa till ort, där fartyget, utan att alltför stort dröjsmål vållas i dess resa till bestämmelseorten, antagas kunna fylla den ifrågavarande bristen i bemanningen.

Undantag, varom nu är sagt, må ock efter ansökning medgivas av kommerskollegium.

2 mom. Fråga om *undantag* för visst fartyg från tillämpningen av denna lag för viss resa må även i annat fall, än i 1 mom. sägs, bero på prövning av kommerskollegium.

3 mom. Fråga om *undantag* från tillämpningen av denna lag i andra fall, än i 1 och 2 mom. sägs, skall underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Ansökning om sådant *undantag* skall ställas till Konungen och ingivas till kommerskollegium, som har att med eget utlåtande överlämna densamma till Kungl. Maj:t.

ÅTTONDE KAPITLET.

Ansvarsbestämmelser och åtal m. m.

73 §.

1 mom. Utövar någon tjänst som *befälhavare* å fartyg utan att vara därtill behörig eller å fartyg för befäl, vartill han enligt denna lag icke är behörig, och har sådant icke av tvingande nöd under resa påkallats, straffes med böter från och med femtio till och med ettusen kronor.

Till lika ansvar vare ock den *redare* förfallen, som övertygas att hava till sådan överträdelse rätt eller bidragit.

2 mom. Beträdes någon upprepade gånger med att obehörigen utöva tjänst som *befälhavare*, må han jämväl för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade; skolande, där sådant förbud ådömts, domstolen där- om ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

74 §.

Allmän åklagare åligger att tala å förseelse, varom i 73 § sägs.

75 §.

Om *domstol* i mål rörande förseelse, varom i 73 § sägs, skall vad i 328 § sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

76 §.

Böter, som enligt 73 § ådömas, tillfalla kronan och skola vid bristande tillgång till deras fulla gäldande förvandlas enligt allmänna strafflagen.

77 §.

Angående ansvar i annat fall, än i 73 § sägs, för förseelse mot denna lag eller mot föreskrift, som medelats enligt 71 §, är stadgat i sjölagen.

NIONDE KAPITLET.

Övergångsstadganden m. m.

78 §.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1927.

79 §.

Under tiden till den 1 januari 1929 skall den omständigheten, att här förut stadgade fordringar beträffande ålder och sjötjänst icke blivit uppfyllda, icke utgöra hinder för *utövande av tjänst å fartyg i annan egenkap än befälhavare, styrman eller maskinbefäl.*

80 §.

1 mom. Intill dag, som Konungen bestämmer, må, utan hinder av vad i 43 § stadgas, den, som icke genomgått kockskola, vara *stuert, kockstuert* eller *kock.*

2 mom. Kökspersonalen må utgöras av kvinnor
å fartyg i nordsjöfart under tiden till den 1 januari 1931 samt
å annat fartyg i östersjö- eller inskränktare fart än maskindrivet passagerarfartyg under tiden till den 1 januari 1936.

81 §.

Befälhavar- eller styrmansbrev, grundat på sjökaptens- eller styrmans-examen, som avlagts enligt förut gällande bestämmelser och i vilken icke ingått ämnet ångmaskinlära, medför i de fall, då enligt denna lag erfordras innehavande av sjökaptens- eller styrmansbrev, rätt att utöva befälhavarbefattning å maskindrivet fartyg allenast, för såvitt examen i maskinlära, enligt vad därom stadgas i reglementet för navigationsskolorna i riket, dessförinnan blivit avlagd.

82 §.

Den, som i andra fall, än varom härovan förmäles, före den 1 januari 1921 jämlikt hittills gällande bestämmelser förvärvat *behörighet*, vare sig medelst avlagda kunskapsprov eller enligt på sådana kunskapsprov grundade behörighetsbevis, *att utöva befälhavar-, styrmans- eller maskinbefälsbefattning i viss fart eller å visst slag av fartyg* och som tillika styrker sig i tillämpliga delar uppfylla de i 32—34 samt 38 §§ föreskrivna behörighetsfordringar, må, utan hinder av vad i denna lag stadgas, vara vid den sålunda förvärvade behörighet bibehållen, med iakttagande att behörighet att vara maskinist motsvarar den behörighet, som enligt denna lag tillkommer innehavare av maskinistbrev av 2:a klass, och behörighet att vara övermaskinist den behörighet, som enligt lagen tillkommer innehavare av maskinistbrev av 1:a klass.

83 §.

Den, som genom Kungl. Maj:ts särskilda beslut medgivits *behörighet till viss tjänst å fartyg i viss fart eller å vissa eller visst fartyg*, vare vid sålunda medgiven behörighet bibehållen, därest han styrker sig uppfylla de i denna lag för tjänsten stadgade fordringar i fråga om färgsinne samt syn- och hörsselförmåga.

84 §.

Den, åt vilken meddelats *bevis, varom i 34 § av förordningen angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. den 29 mars 1912 sägs*, vare vid därigenom medgiven behörighet bibehållen, därest han styrker sig uppfylla de i 33 § stadgade fordringar i fråga om färgsinne samt syn- och hörsselförmåga.

85 §.

Genom denna lag *upphävas*:
förordningen angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. den 29 mars 1912 med däri vidtagna ändringar, samt
3 § i förordningen angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg den 23 december 1915.

Bilaga B.

Förslag
till
Lag angående läkarintyg för sjöfolk.

1 §.

Läkarintyg, varom stadgas i § 13 av förordningen angående sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och avmönstring m. m. den 13 juli 1911, i §§ 11 och 12 av reglementet för navigationsskolorna i riket den 29 mars 1912, i 42, 60 och 61 §§ av lagen angående fartygs bemanning den 19.. samt i 32, 70 och 108 §§ sjölagen, skola för de olika fallen avfattas enligt de vid denna lag fogade formulären A, B och C.

2 §.

I fråga om formulär A punkterna 5, 6 och 7 samt formulär C skall gälla,

att tillräcklig synförmåga må anses föreligga:

hos befälhavare, styrman, utkiksman, rorsman, inträdessökande i navigationsskolas navigationsavdelning eller sökande av sjökaptens-, styrmans-, skeppar- eller fiskeskepparbrief eller förarbrief,

a) om synskärpan, utan användande av korrektionsglas, uppgår till 1 (= normal) på ena ögat och minst 0.8 på det andra, eller

b) om synskärpan med tillhjälp av korrektionsglas uppgår till de i a) bestämda värdena samt därjämte, utan användande av korrektionsglas, uppgår antingen till minst 0.7 på vardera ögat eller ock till minst 0.8 på ena ögat och minst 0.5 på det andra;

hos person, som tillhör däcksmanskapet och icke nyttjas som utkiksman eller rorsman, om synskärpan, utan användande av korrektionsglas, uppgår antingen till minst 0.7 på vardera ögat eller ock till minst 0.8 på ena ögat och minst 0.5 på det andra; och

hos person, tillhörande maskinbefälet eller maskinmanskapet, inträdessökande i navigationsskolas maskinistavdelning eller sökande av maskinistbrief, maskinskötarbrief eller motorskötarbrief, om synskärpan, utan användande av korrektionsglas, uppgår till minst 0.5 på ena ögat och minst 0.3 på det andra; samt

att tillräcklig hörsselförmåga må anses förefinnas hos den, som på fyra meters avstånd väl uppfattar medelstark viskning.

3 §.

Medicinalstyrelsen äger i särskilt cirkulär meddela närmare föreskrifter angående sättet och ordningen för utförande av läkarbesiktning, som skall ligga till grund för intyg, varom i 1 § sägs.

4 §.

Den, som önskar undergå läkarbesiktning för erhållande av intyg enligt formulär A eller B, skall visa eller göra sannolikt, att han utövar eller skall utöva tjänst å fartyg, varå lagen om tillsyn äger tillämpning.

5 §.

Innan intyget utlämnas till den undersökte, skall han teckna sitt namn å detsamma; vare ock, där fråga är om intyg enligt formulär A eller B skyldig att om intygets mottagande giva läkaren bevis enligt formulär, som fastställes av medicinalstyrelsen.

6 §.

Vid inträde i tjänst å fartyg bör erforderligt läkarintyg överlämnas till befälhavaren, som äger förvara detsamma, till dess tjänsten upphör.

7 §.

För läkarbesiktning jämte intyg, varom i denna lag sägs, må, där besiktningen förrättas av läkare, anställd i statens eller kommunens tjänst, ej fordras högre gottgörelse än

fem kronor, om besiktningen avser intyg enligt § 13 i förordningen angående sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och avmönstring m. m. den 13 juli 1911 eller 70 eller 108 § sjölagen, och

tre kronor i annat fall.

8 §.

Av gottgörelse för besiktning enligt § 13 i förordningen angående sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och avmönstring m. m. den 13 juli 1911 eller 70 eller 108 § sjölagen jämte därå grundat intyg gäldas tre kronor femtio öre av statsmedel samt återstoden av den undersökte; dock att bidrag av statsmedel till annan läkare än i 7 § avses utgår endast, såvitt den betingade gottgörelsen ej överstigit i sagda paragraf angivet belopp.

Gottgörelse för besiktning jämte intyg uti annat i denna lag avsett fall erlægges i sin helhet av den undersökte.

9 §.

Räkning å läkare tillkommande ersättning av statsmedel, varom i 8 § sägs, skall enligt formulär, som fastställes av medicinalstyrelsen, jämte verifikationer kvartalsvis av läkaren inlämnas till nämnda styrelse, som utanordnar ersättningens belopp.

10 §.

Blanketter till de i 1, 5 och 9 §§ omförmälta formulär skola genom medicinalstyrelsens försorg tryckas och på rekvisition kostnadsfritt tillhandahållas läkare.

11 §.

Ändå att läkarintyg, utfärdat enligt formulär A eller C för den, som före den 19.. tjänstgjort å fartyg, icke upptager den grad av synskärpa hos den undersökte, som enligt 2 § erfordras för att tillräcklig synförmåga må anses förefinnas hos honom för tjänstgöring

som befälhavare, styrman, utkiksman eller rorsman, må sådant intyg godkännas som läkarintyg, varom stadgas i 42 § av lagen angående fartygs bemanning den 19.. och i 32 § sjölagen, i fall, där kommerskollegium förklarar den undersökte kunna för tid, som faller inom läkarintygets giltighetstid, nyttjas som befälhavare, styrman, utkiksman eller rorsman.

Sådan eftergift må meddelas allenast efter samråd i varje fall med medicinalstyrelsen och endast under tiden till utgången av år 1934.

12 §.

Som läkarintyg, varom stadgas i 42 § av lagen angående fartygs bemanning den 19.. och i 32 § sjölagen, må utom riket godkännas jämväl intyg, utfärdat av legitimerad utländsk läkare, försåvitt detsamma uttryckligen innehåller, att den undersökte äger tillräcklig syn- och hörsel förmåga ävensom i fall, där så erfordras, normalt färgsinne.

13 §.

Den, som icke åtnöjes med intyg, som av legitimerad svensk läkare för honom utfärdats, äger att senast å trettionde dagen efter den, då klaganden erhållit intyget, anföra besvär hos medicinalstyrelsen.

14 §.

Genom denna lag upphäves:
förordningen angående läkarintyg för sjöfolk den 31 december 1917 med däri vidtagen ändring, samt
kungörelsen med provisorisk föreskrift angående läkarintyg för sjöfolk i vissa fall den 12 mars 1918.

Formulär A.

Läkarintyg:

- a) enligt § 13 mom. 1 b) i förordningen angående sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och avmönstring m. m. den 13 juli 1911 för person, som önskar varda inskriven vid sjömanshus; och
 b) enligt 70 § sjölagen för person, som skall höra till den egentliga besättningen å fartyg i där avsedd fart (oceanfart):

Den undersöktes namn:
 Födelseår och dag:
 Hemvist:
 Den avsedda anställningens beskaffenhet:
 År och dag för undersökningen:
 Intygets giltighetstid (6 månader från dagen för undersökningen):
 Till och med den¹⁾

1. Allmän kropps-konstitution:
2. Andningsorganens tillstånd:
3. Cirkulationsorganens » :
4. Håller urinen äggvita, socker?.
5. Synskärpan å högra ögat utan korrektionsglas:
 Synskärpan å högra ögat med korrektionsglas:²⁾ (.....)
 Synskärpan å vänstra ögat utan korrektionsglas:
 Synskärpan å vänstra ögat med korrektionsglas:²⁾ (.....)
6. Färgsinnet, provat enligt fastställt metod:
7. Hörseln å högra örat:
 » » vänstra » :
8. Finnes anledning förmoda epilepsi?
9. Finnes könssjukdom i smittsam stadium?
10. Har vid undersökningen i övrigt iakttagits sjukdom, lyte eller skada av betydelse för bedömandet av den undersöktes hälsotillstånd eller arbetsförmåga eller annan sjukdom än venerisk, som komme att medföra fara för ombord å samma fartyg som den undersökta anställda personer. Om så är fallet, vilken är sjukdomens, lytets eller skadans art?
11. Särskilda anmärkningar:

Sålunda undersökt, provat och befunnet intygas på heder och samvete.

..... den 19.....
 (Den undersöktes namnteckning) (Ort och dag för undersökningen.)

Avgift: 5 kronor.

..... läkare.

¹⁾ Användas uppgifterna under punkterna 5, 6 och 7 såsom intyg enligt 32 § sjölagen, 42, 60 eller 61 § i förordningen angående fartygs bemanning den 19.. eller § 11 eller § 12 i reglementet för navigationsskolorna i riket den 29 mars 1912, är giltighetstiden för nämnda uppgifter fyra år från dagen för undersökningen, eller till och med den

²⁾ Dylik undersökning företages endast i de fall, då intyget avser befälhavare, styrman, utviks- eller rorsman och då sökandens synskärpa, utan användande av korrektionsglas, icke uppgår till 1 (= normal) på det ena ögat och minst 0,8 på det andra ögat. Korrektionsglasets styrka anges inom parentes.

Formulär B.

Läkarintyg

enligt 108 § sjölagen för person, som, utan att höra till den egentliga besättningen, skall anställas å fartyg i fart, som avses i 70 § sjölagen (oceanfart).

Den undersöktes namn:
 Födelseår och dag:
 Hemvist:
 Den avsedda anställningens beskaffenhet:
 Ar och dag för undersökningen:
 Intygets giltighetstid (sex månader från dagen för undersökningen):
 Till och med den

1. Allmän kropps-konstitution:
2. Andningsorganens tillstånd:
3. Cirkulationsorganens tillstånd:
4. Håller urinen äggvita, socker?
5. Finnes anledning förmoda epilepsi?
6. Finnes könssjukdom i smittsamt stadium?
7. Har vid undersökningen i övrigt iakttagits sjukdom, lyte eller skada av betydelse för bedömandet av den undersöktes hälsotillstånd eller arbetsförmåga eller annan sjukdom än venerisk, som komme att medföra fara för ombord å samma fartyg som den undersökte anställda personer. Om så är fallet, vilken är sjukdomens, lytets eller skadans art?
8. Särskilda anmärkningar:

Sålunda undersökt, provat och befunnet intygas på heder och samvete.

..... den 19.....
 (Den undersöktes namnteckning.) (Ort och dag för undersökningen)

.....
 läkare.

Avgift: 5 kronor.

Formulär C.

Läkarintyg:

- a) enligt § 11 eller § 12 reglementet för navigationsskolorna i riket den 29 mars 1912 för person, som önskar vinna inträde som elev i navigationsskola;
- b) enligt 42, 60 eller 61 § i förordningen angående fartygs bemanning den 19..... för person, som önskar göra sådan tjänst eller erhålla sådan behörighetshandling, varom i förordningen sägs; och
- c) enligt 32 § sjölagen för utkiksman eller rorsman.

Den undersöktes namn:

Födelseår och dag:

Hemvist:

År och dag för undersökningen:

Intygets giltighetstid (fyra år från dagen för undersökningen):
Till och med den:

1. Synskärpan å högra ögat utan korrektionsglas:
- Synskärpan å högra ögat med korrektionsglas:¹⁾
- Synskärpan å vänstra ögat utan korrektionsglas:
- Synskärpan å vänstra ögat med korrektionsglas:¹⁾
2. Färgsinnet, prövat enligt fastställd metod:²⁾
3. Hörseln å högra örat:
- » » vänstra » :
- Finnes öronflytning?²⁾
4. Särskilda anmärkningar:

Sålunda undersökt, prövat och befunnit intygas på heder och samvete.

..... den 19.....
(Den undersöktes namnteckning) (Ort och dag för undersökningen)

.....läkare.

Avgift: 3 kronor.

¹⁾ Dylik undersökning företages endast i de fall, då undersökningen avser befälhavare, styrman, utkiksman, rorsman, inträdessökande i navigationsskolas navigationsavdelning eller sökande av sjökapstens-, styrmans-, skeppar- eller fiskeskepparbrev eller förarbevis samt den undersöktes synskärpa, utan användande av korrektionsglas, icke uppgår till 1 (= normal) på det ena och minst 0.8 på det andra ögat. Korrektionsglasets styrka anges inom parentes.

²⁾ Dylik undersökning behöver ej företagas å person, tillhörande maskinbefälet eller maskinmannskapet, inträdessökande i navigationsskolas maskinistavdelning eller sökande av maskinistbrev, maskinistötarbevis eller motorskötarbevis.