

Nr 296.

Av herr **Hansson** i Stockholm m. fl., om lagstiftning angående fartygs bemanning samt angående läkarintyg för sjöfolk.

Vid 1924 års riksdag framfördes inom riksdagens bägge kamrar motioner uti vilka yrkades att riksdagen skulle antaga ett till motionerna fogat förslag till lag om fartygs bemanning jämte lag angående läkarintyg för sjöfolk. Motionerna avslogos av riksdagen men första lagutskottet, som behandlade frågan, hemställde, »att riksdagen måtte i anledning av förevarande motioner i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville taga frågan om fastställandet av en bemanningsskala under förnyat övervägande samt, efter verkställd överarbetning av skeppstjänstkommitterades förslag och sedan riksdagen beretts tillfälle att däröver avgiva yttrande, fastställa de bestämmelser, som i ifrågavarande hänseende kunde befinnas lämpliga».

Andra kammaren biföll utskottets hemställan med 92 röster mot 80, under det första kammaren avslog utskottets hemställan med 69 röster mot 39 och följaktligen hade frågan fallit.

Under tiden från 1924 har enligt sjömansorganisationernas uppgift en stadig försämring av bemanningsförhållandena skett. En försämring som är så mycket mer att beklaga, som man numera i de övriga skandinaviska staterna har frånvaron av bemanningslag och förhållandena på de svenska fartygen till intäkt för en försämring av bemanningen ombord på deras fartyg. Ett sådant sakernas tillstånd kan omöjligen vara det svenska samhället värdigt, och vi framföra därför ännu en gång förslaget om införandet av en bemanningslag för svenska fartyg. Den motivering, som anfördes uti motionerna vid 1924 års riksdag, har sin giltighet ännu i dag, och vi anföra därför densamma:

»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 skeppstjänstkommitén 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 början erinra, hurusom på sjöfartens område ett synnerligen livligt lagstiftnings-

arbete 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 sjöfartsnäringsen pålagts inskränkningar och bördor av understundom mycket kännbar beskaffenhet. Att definitivt överblicka verkningarna därav lär 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 påläggas sjöfartsnäringsen, 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 lagstiftningsen kunna här medföra stora vanskligheter. Endast lagstiftningsförslag, som äro oundgängligen nödiga och av omtvistlig nytta, synas mig därför böra ifrågakomma till genomförande.

Med utgångspunkt från denna principiella syn å sjöfartens lagstiftningsfrågor måste jag givetvis ställa mig mycket betänksam först och främst mot den utvidgning av gällande bemanningsbestämmelser, som skeppstjänstkommitterade ifrågasatt. Det torde svårigen kunna göras gällande, att bemanningen på den svenska handelsflottans fartyg icke i allmänhet skulle motsvara de krav, som ur synpunkten av sjöfartssäkerheten med fog kunna ställas på densamma. Detta synes mig tillfyllest ådagalagt av det utav kommerskollegium 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 betydelse. 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 fransett den reglerande inverkan, som sjöarbetslidslagen 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 bemanningsskalar, 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 behövliga 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 ernåendet 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 obehövt att här upptaga denna fråga till bedömande. Men då densamma är av mycket stor betydelse för sjöfartssäkerheten, lär det vara lämpligt att redan i detta samband beröra det förhållande, huruvida utöver de nu föreslagna allmänna bestämmelserna i sjölagen ytterligare lagstiftning i detta ämne kan finnas vara av nöden.

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

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

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

En undersökning av bemanningsförhållandena ombord på de svenska fartygen skall utan tvivel ge vid handen, att de bristfälligheter, som påpekades av sjöfartssäkerhetskommittén, 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, har sjöolycka 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 huru 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 under-

haltiga 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 därom, 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 sådan de skeppstjänstkommitterade föreslagit. Men däremot vinner man den fördelen, att en hänsynslös och inhuman redare därigenom blir tvungen att nödortfött bemanna sina fartyg och en osund och illojol 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 förhållande samt fullständigas med stadganden om viss utbildning som villkor för utövande av de olika tjänsterna ombord. Inryckas vidare i författningen nödiga dispensbestämmelser och gives åt densamma den karaktär, att den utan större tidspilan 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 svarigheter i övrigt, som av sjöfartssäkerhetskommittén och även från andra håll ansetts möta vid uppgörandet av en bemanningsskala, tilltro sig kommitterade med sitt förslag hava visat gott kunna övervinnas.

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

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

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

Den icke minsta vinsten av en mera ingående reglering av bemanningförhållandena å de svenska fartygen lär ock kunna antagas bliva, att,

da 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 omrade 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 vanskligen genomföra. För varje fall skulle därför erfordras synnerligen tidsödande förhandlingar.

Det kunde då synas ligga närmare till hands att söka få till stånd en överenskommelse mellan de skandinaviska länderna om enhetliga normer för ifrågavarande spörsmåls lösning. Men även här lära i sin mån möta samma 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 förstone 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 fastställs 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 äger tillämpning, dock icke av båt, som är att räkna till fartygs bärgningsredskap eller utrustning i övrigt, ej heller av farkost, som framdrives allenast medelst rodd.

Av respektive bestämmelser i den föreslagna förordningen framgår vidare, att fartyg under viss angiven storlek för vissa fall äro undantagna från 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 sådana personer, som direkt syssla med och äro nödiga för fartygets framdrivande, navigering och manövrering, det vill säga befälhavaren och vad sjölagen kallar den egentliga besättningen, ävensom den för dem behöfliga kökspersonal, däri jämväl inräknad personal för diskning samt rengöring av deras sovrum och mässar m. m. Förordningen äger således icke tillämpning å läkare eller telegrafist å fartyg eller å person, som där är anställd för passagerarnas förplägning och upppassning eller för passagerarnas 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, maskinskötare 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 däckmanskapet. Till kökspersonalen slutligen höra stuert, kockstuert, kock, samt annat biträde, varmed förstås den för matens servering ävensom för upppassning 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 lämpligt avvägd fördelning av skeppstjänsten å de olika kategorier av tjänstinnehavare, varå lagen har avseende, och sålunda i möjligaste mån befordra skeppstjänstens lugna och ostörda fortgång. Vid bestämmelsernas uppgörande hava naturligtvis stadgandena i den nya lagen om arbetstiden å svenska fartyg noga beaktats. Detta utesluter dock icke, att å visst fartyg på grund av säregna förhållanden någon ökning av bemanningen utövar 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 ifrågavarande 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 i övrigt till vad som nedan anföres i specialmotiveringen till nyssnämnda paragraf.

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

Vad angår fartygs storlek, kan därät givas uttryck genom angivande av antingen fartygets längd eller dess dräktighet. 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 antingen de indikerade eller de effektiva hästkrafterna, att kommitterades förslag, för uniformitetens skull, upptager endast de indikerade hästkrafterna som uttryck för maskinstyrkan. Gent emot den in-

vändningen 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 omförmälta promemorian i ämnet (bil. 3).

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

I de norska bemanningsbestämmelserna lägges kolförbrukningen till grund för bestämmande av eldarnas och lämparnas antal. Om ock måhända mycket talar för en dylik grund, måste å andra sidan tungt vägande invändningar däremot göras. Den viktigaste är, att kolförbrukningen är så obestämbar. De norska bestämmelserna föreskriva härutinnan, att kolförbrukningen skall beräknas efter vikten av den kolsort, som å 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 svagheter i det norska systemet. Så snart fråga är om fartyg, å vilka kolförbrukningen ej är känd, måste man lägga den indikerade hästkraften till grund för bestämmandet av antalet eldare. Det kan då inträffa, att man får en bemanningssiffra, som antingen understiger eller överstiger den, som, sedan fartyget varit i bruk så länge, att medelkolförbrukningen kunnat konstateras, skall på grundval av denna fastställas. Härigenom kunna lätt olägenheter uppstå. Bliver den senare siffran större, kan det vara tvivelaktigt, om tillräckligt bostadsutrymme kan beredas, varjämte redaren givetvis med skäl kan förklara, att har den lägre siffran en gång kunnat anses tillräcklig, bör den fortfarande vara tillfyllest. Bliver siffran mindre och minskning i enlighet härmed vidtages i 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 författingsenligt skulle kräva en annan bemanning, vare sig ökad eller minskad. Skulle fartyget komma att ofta insättas i olika farter, kunde detta få till följd en ofta återkommande ändring i maskinmanskapets antal, vilket givetvis skulle medföra de olägenheter, som ovan berörts.

Ett annat exempel må anföras. En ångare i fart mellan Sverige och

Ostasien kolar på utresan i europeisk hamn och erhåller då kol med jämförelsevis högt värmevärde och alltså lag 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 regel användas lika lång tid, kan fråga uppstå, vilken kolförbrukning skall läggas till grund för bestämmandet av maskinmanskapsantal.

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.

Da rent teoretiskt sett förbrukningen av en och samma kolsort bör vara densamma för samma hästkraftsbelopp, en grundprincip, som ju även funnit uttryck i de norska bestämmelserna för nybyggda fartyg, synes den indikerade effekten själv lika väl kunna läggas till grund för fastställande av maskinmanskapsantal. Härigenom vinnes den obestridda fördelen, att då denna effekt, sasom 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 alltmåra 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 alltså 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 hästkraftsbelopp, åskådliggöres grafiskt i bil. 20, vilken tydligt giver vid handen, att den av kommitterade föreslagna beräkningsgrunden för kolförbrukningen synnerligen nära ansluter sig till de verkliga medeltalen härför.

Helt och hållet hava dock kommitterade icke kunnat undgå att i bestämmelserna rörande maskinmanskapskapet taga hänsyn till kolförbrukningen. Såsom framgår av författningsförslaget, hava kommitterade icke ansett sig böra föreslå anställande av särskilda smörjare. I stället föreskrives, att för varje vakt 1 eldare må uttagas till biträde med smörjning. Detta medgivande har emellertid syntts böra förbindas med visst villkor, avseende att förhindra, att genom ifrågavarande anordning eldarepersonalens egentliga arbete ökas över hövan. Villkoret, varunder dylik uttagning till biträde med smörjning får ske, är att ingen eldare må per dygn etda 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 maskinbesättning å till passagerarfartyg icke hänförliga motorfartyg under samma storlek, då respektive fartyg nyttjas i östersjö- eller inskränkta fart.

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

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

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

Sedan skeppstjänstkommitterades undersökningar om bemanningen på svenska fartyg verkställdes, har en avsevärd förskjutning inträtt uti bemanningen ombord på fartygen. Svenska sjömansunionen lät under vec-

kan 8—14 oktober 1922 på fartyg liggande i Göteborg, Stockholm, Malmö och Hålsingborg 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 man-skapsminskning fördelade sig på de skilda fartygen, som framgår av tabellen:

Fartyg	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
” Gunlog	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 till-

låta oss därför, sedan statsrådet och chefen för handelsdepartementet förklarar, att han icke ämnade åtgöra något i detta ärende, att motionsvis till riksdagen 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 hjälpmaskiner 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 åvägbragt. 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.»

Såsom ovan nämnts klagas det från sjömansorganisationernas sida över en fortgående försämring av bemanningen ombord på den svenska handelsflottan, men det har varit oss omöjligt att under den korta tiden från riksdagens början till motionstidens utgång anskaffa jämförande material från utlandet för att styrka påståendet. En sådan jämförande undersöknings resultat kommer emellertid att inom den närmaste tiden tillställas vederbörande utskott.

Sedan vi förvissat oss om att tillräckligt antal av motionerna från 1924 finnes tillgängligt på riksdagens tryckeriexpedition för att samtliga utskottets medlemmar skola få ett exemplar vardera medtaga vi icke som bilaga till motionen det utarbetade lagförslag som bifogades motionen år 1924.

På grund av det ovan anförda och under hänvisning i övrigt till skeppstjänstkommitterades förslag och dess specialmotivering hemställes,

att riksdagen ville antaga det till motionerna I: 43 och II: 71 vid 1924 års riksdag fogade förslaget 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 20 januari 1928.

P. Albin Hansson.

Aug. Sävström.

Arthur Engberg.

C. J. Johansson,

Uppmälby.

A. Anderson

Edv. Johanson.

Viktor Larsson.

i Råstock.

Värner Rydén.

Axel Lindqvist.