

## Nr 9.

Ankom till riksdagens kansli den 14 maj 1930 kl. 12 m.

*Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, nr 9, i anledning av väckt motion, I: 179, angående fastställande av en bemanningsskala för svenska fartyg.*

I en inom första kammaren väckt och till dess *andra* tillfälliga utskott hänvisad motion nr 179 har herr *Möller* m. fl. hemställt, att riksdagen måtte 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 kunna befinnas lämpliga.

*Motionen.*

Beträffande motivering får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har i vederbörlig ordning inhämtat yttranden över motionen från kommerskollegium och socialstyrelsen, vilka avgivit ett gemensamt yttrande, samt berett tillfälle att yttra sig för Sveriges Redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjömansunionen och Svenska eldareunionen; varande samtliga inkomna yttranden såsom bilagor fogade vid detta utskottsutlåtande.

*Yttranden.*

Utskottet får först erinra därom, att det i motionen omnämnda skeppstjänstkommitterades förslag avser ett av dessa kommitterade år 1920 avgivet »Förslag till förordning angående fartygs bemanning», vilket upptager bemanningsföreskrifter (bemanningsskala) avseende såväl befäl som däcksoch maskinmanskap jämte kökspersonal. Ovannämnda ämbetsverk hava nu meddelat, att inom kommerskollegium föreligger i det närmaste utarbetat förslag till ny förordning angående befäl å svenska handelsfartyg, vilket bland annat upptager föreskrifter rörande bemanning med avseende å befäl. De ytterligare föreskrifter om skepps bemanning, vilka kunna befinnas önskvärda, synas därför nu närmast bära avse annan bemanning å fartyg än befäl.

*Utskottet.*

Mot skeppstjänstkommitterades förslag till bemanningsskala hava från olika håll framställt erinringar såväl av principiell art som ock i fråga om åtskilliga dess detaljer. Vid de tillfällen, då inför riksdagen motionsledes frågan väckts om fastställande av bemanningsskala, har också städse det utskott, som haft att behandla frågan, eller första lagutskottet, icke uttalat sig för omedelbar lagstiftning utan hemställt, att Kungl. Maj:t måtte taga frågan under övervägande och efter verkställd överarbetning utav kommitterades förslag samt, sedan riksdagen beretts tillfälle att däröver avgiva yttrande, fastställa erforderliga bestämmelser. Den tveksamhet, som sålunda inom riksdagen kommit till uttryck vid 1924, 1926 och 1928 års riksdagar angående lämpligheten av skeppstjänstkommitterades förslag i dess ursprungliga avfattning, har givetvis ökats, allt efter som tiden avlägsnat sig från den tidpunkt, vid vilket sagda förslag utarbetades. Under de tio år, som gått efter det förslaget framlades, hava nämligen ändrade förhållanden inträffat beträffande fartygens storlek, typ, bemanning m. m. Särskilt torde uppmärksamhet böra fästas vid det förhållandet, att antalet stora fartyg och särskilt motordrivna sådana väsentligt ökats under senare år. Därjämte hava nya fartygstyper, såsom oljetankfartyg och motordrivna malmlastfartyg, vilka år 1920 icke förefunnos inom den svenska handelsflottan, tillkommit. Till dessa nytillkomna omständigheter, vilka icke kunnat beaktas av 1920 års förslag, måste givetvis hänsyn tagas vid fastställande av föreskrifter rörande bemanning å handelsfartyg. Skeppstjänstkommitterades förslag lärer därför icke numera kunna läggas till grund för föreskrifter i ämnet utan en så grundlig överarbetning, att det måste komma att framträda såsom ett i väsentliga avseenden nytt förslag. Under sådana förhållanden synes det utskottet lämpligast, att skeppstjänstkommitterades förslag icke numera tages till utgångspunkt för lagstiftning rörande bemanningen å handelsfartyg.

Utskottet är emellertid av den uppfattningen, att frågan om fartygsbemanningen icke bör nedläggas utan upptagas till förnyad, allsidig och förutsättningslös prövning. Det synes utskottet särskilt motiverat att så nu sker, eftersom utredning, enligt vad ovan angivna ämbetsverk anført, skall företagas angående revision av den svenska sjöarbetstidslagen, vilken utredning enligt ämbetsverkens åsikt lämpligen borde ske i sammanhang med den utredning, som eventuellt kunde föranledas av ett ifrågasatt antagande vid internationella arbetskonferensen i Genève av en konvention angående internationell reglering av sjöfolkets arbetstid. Genom beslut den 10 maj 1930 har riksdagen godkänt andra lagutskottets utlåtande nr 33, vari utskottet säger sig förutsätta, att denna utredning kommer att skyndsamt igångsättas. Det nära sammanhang, vari sjöarbetstidsbestämmelserna och bestämmelserna om fartygens bemanning stå till varandra, gör det enligt utskottets mening mycket lämpligt, att då förstnämnda bestämmelser underkastas granskning och utredning jämväl frågan om bemanningen upptages till undersökning.

Vid denna undersökning, som utskottet sålunda anser bör komma till stånd, synes behovet av bemanningsskala böra förutsättningslöst utredas samt primäruppgifter, avseende nu förefintliga förhållanden, införskaffas för det eventuella utarbetande av de bemanningsföreskrifter, som må finnas av behovet påkallade och lämpliga.

Den bemanningsskala, som efter den sålunda av utskottet föreslagna utredningen eventuellt kan komma att utarbetas, synes böra underställas riksdagens prövning, innan den i administrativ ordning fastställs.

Med stöd av vad sålunda anförts, hemställer utskottet,

att första kammaren måtte för sin del besluta, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att förnyad utredning vidtages rörande behovet av och möjligheterna för fastställande av en bemanningsskala för svenska handelsfartyg samt att, innan bemanningsbestämmelser av Kungl. Maj:t fastställas, riksdagen beredes tillfälle att yttra sig om de förslag, vartill utredningen kan giva anledning.

Stockholm den 13 maj 1930.

Å utskottets vägnar:

TEODOR JULIN.

---

Närvarande vid ärendets slutbehandling inom utskottet: herrar *Teodor Julin, Granström, Valfrid Eriksson, Larsén, Johan August Larsson, Bengtsson* och *Gottfrid Karlsson*.

---

### Reservation

av herrar *Valfrid Eriksson, Johan August Larsson* och *Bengtsson*, vilka ansett, att utskottet bort hemställa,

att förevarande motion, I: 179, icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.

---

## Bilaga 1.

Stockholm den 31 mars 1930.

Till Första kammarens andra tillfälliga utskott.

Genom skilda remisser av den 11 februari 1930 har Kungl. Maj:t anbefallt kungl. kommerskollegium och kungl. socialstyrelsen att avgiva och direkt till Eder överlämna begärt yttrande över av herr Möller m. fl. väckt motion (nr 179) om fastställande av en bemanningsskala för svenska fartyg.

Enär ärenden rörande förhållanden, som äro av betydelse för att bereda ombord å fartyg anställda skydd mot olycksfall eller ohälsa, varunder inbegripes jämväl frågan angående bemanning, jämlikt kungl. kungörelsen den 27 juni 1929 angående handläggningen av vissa frågor rörande arbetarskydd ombord å fartyg skola handläggas av nämnda ämbetsverk gemensamt, få ämbetsverken med anledning av berörda remisser avgiva efterföljande gemensamma yttrande.

I motionen hemställes, att riksdagen måtte 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 skeppstjänstkommittéens förslag och sedan riksdagen beretts tillfälle däröver avgiva yttrande, fastställa de bestämmelser, som i ifrågavarande hänseende kunna befinnas lämpliga.

Med skeppstjänstkommittéens förslag torde avses nämnda kommittéens »Förslag till förordning angående fartygs bemanning». Med avseende härå vilja ämbetsverken till en början erinra, att berörda författningsförslag upptager bemanningsföreskrifter avseende såväl befäl som däck- och maskinmanskap jämte kökspersonal. Under antagande att den i motionen ifrågasatta bemanningsskalan är avsedd omfatta samtliga nu nämnda kategorier få ämbetsverken vidare upplysa, att inom kommerskollegium föreligger ett i det närmaste färdigt förslag till ny »Förordning angående befäl å svenska handelsfartyg m. m.», vilket bland annat upptager föreskrifter rörande bemanning med avseende på befäl. Med hänsyn härtill synas några ytterligare åtgärder i ändamål att åstadkomma bemanningsregler avseende fartygsbefälet för det närvarande och intill dess sistberörda förslag blivit slutligen prövat knappast böra ifrågakomma.

Ämbetsverken hava i anledning härav i det följande inskränkt sig till frågan om föreskrifter, som avse annan bemanning å fartyg än befäl.

Till belysande av det föreliggande spörsmålet hava ämbetsverken ansett sig till en början böra i korthet omnämna de utredningar i ämnet, som på senare tid blivit verkställda, samt resultatet av desamma.

Frågan om behovet av fullständigare bestämmelser rörande fartygs bemanning än de, som funnos i då gällande sjölag, upptogs av den år 1906 tillsatta sjöfartssäkerhetskommittén, som i sitt betänkande av den 16 december 1910 uttalade, att det vid den av kommittén verkställda undersökningen befunnits, att svenska fartyg i allmänhet vore med avseende på besättningens antal minst lika väl bemannade som därmed jämförliga fartyg inom andra nationers handelsflottor samt att särskilt förhållandena i detta

hänseende beträffande de stora fartygen, vilka gingo i utrikes fart, befunnits goda men att om ock för kommittén tillgängliga upplysningar sålunda givit vid handen, att de vanliga fordringarna i fråga om besättningsantalet i praxis redan ordnats, det syntes mera tvivelaktigt, huruvida befogade anspråk på besättningsens lämplighet och utbildning inom de olika delarna av skeppstjänsten och särskilt på ett rätt förhållande mellan antalet fullt utbildade sjömän och yngre årsklasser kunde anses skäligen tillgodosedda. Kommitténs majoritet fann ej heller andra närmare bestämmelser i frågan om fartygs bemanning än dem, vilka av kommittén föreslogos böra inrymmas i sjölagen, av behovet påkallade eller med hänsyn till sjöfartens intressen lämpliga. Avvikande mening beträffande bemanningsfrågan uttalades av tre ledamöter, av vilka en ansåg skäl föreligga för antagande av vissa närmare bestämmelser rörande däcksbemanningen ävensom av något slags bemanningsskala för maskinbesättningen. En annan ledamot ansåg, att mera bestämda regler än de, som kommittén föreslagit, bort utarbetas för att möjliggöra bedömandet i varje särskilt fall, huruvida ett fartyg vore att anse som underbemannat. Den tredje reservationen avsåg, att kommittén bort framlägga förslag till fullständig bemanningslag, innehållande bemanningsskala.

Kommerskollegium anförde i ett den 24 augusti 1912 avgivet utlåtande över sjöfartssäkerhetskommitténs nämnda betänkande, att de hittills vunna resultaten av en vid denna tid inom ämbetsverket påbörjad statistisk undersökning rörande sjömansyrket i Sverige givit vid handen, att bemanningen av svenska fartyg kunde, så vitt kvantiteten anginge, anses i allmänhet tillfredsställande, varemot beträffande kvaliteten den erinran syntes, med fog kunna göras, att stundom alltför många av besättningen utgjordes av ungt och ej fullt utbildat folk. Detta missförhållande syntes dock ej vara så starkt framträdande, att det motiverade vidtagandet av en så extraordinär åtgärd som införande av bemanningsskala, helst som denna icke utan särskilda, vidlyftiga tillägsbestämmelser skulle lämna garanti för att de till de mera utbildade grupperna hänfödda sjömännen också verkligen hade motsvarande erfarenhet och insikter i yrket.

Förenämnda statistiska undersökning angående sjömansyrket i Sverige uppdrogs den 7 mars 1911 åt kommerskollegium men övertogs och avslutades av socialstyrelsen. Resultatet i avseende å bemanningen av denna undersökning angavs i den år 1914 utgivna Del. I av »Sjömansyrket i Sverige» såväl bekräfta sjöfartssäkerhetskommitténs uttalande, »att svenska fartyg i allmänhet äro med avseende på besättningsens antal minst lika väl bemannade som därmed jämförliga inom andra nationers handelsflottor», som ock påvisa, att, om sålunda förhållandena beträffande besättningsens *antal* i allmänhet kunde betecknas som tillfredsställande — att så dock ingalunda alltid varit fallet framginge bl. a. av ett flertal ingivna erinringar och önskemål — detta emellertid ej kunde sägas beträffande besättningsens kvalitet d. v. s. lämplighet och utbildning inom olika delar av skeppsarbetet, i den mån detta kunnat utrönas av de inkomna uppgifterna. Detta gällde särskilt förhållandet mellan antalet fullt utbildade sjömän (matrosor) och mindre väl kvalificerade sjömän (lätmatrosor och jungmän). I detta avseende kunde, enligt vad undersökningen ådagalagt, befogade anspråk i mycket stor utsträckning icke sägas hava varit tillgodosedda. Ett ganska allmänt önskemål bland såväl befälhavare som besättning var därför fastställandet av en s. k. bemanningsskala, d. v. s. att ett bestämt antal av besättningen,

indelad efter olika tjänsteförordningar ombord, borde fastställas med hänsyn till fartygens olika storlek, fart och maskinstyrka.

Nu nämnda av socialstyrelsen slutförda statistiska undersökning efterföljdes i ändamål att utröna, huruvida bemanningsförhållandena å svenska handelsfartyg undergått förändring efter undersökningens slutförande år 1916 av en ytterligare utredning i ärendet. Denna utredning, vilken grundades på från kommerskollegium meddelade inspektionsrapporter, uppgavs med hänsyn till materialets knapphet dock icke hava möjliggjort en fullt tillförlitlig jämförelse med den tidigare undersökningen.

Efter det ändringar i sjölagen blivit vid 1914 års riksdag antagna, utarbetades genom i vederbörande statsdepartement tillkallade sakkunniga förslag till förordning angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg, vilket förslag av Kungl. Maj:t den 1 april 1915 remitterades för gemensamt yttrande av kommerskollegium och socialstyrelsen.

Vid de förhandlingar, som fördes med tillkallade sakkunniga, företrädande olika intresseområden, såväl som vid ämbetsverkens gemensamma överläggningar, hävdades från socialstyrelsens sida behovet av närmare föreskrifter rörande fartygs bemanning, än vad förslaget innehöll.

Sedan emellertid upplysts, att initiativ för ett gemensamt upptagande av frågan de tre skandinaviska länderna emellan kunde vara att förvänta, ansåg sig socialstyrelsen för det dåvarande ej böra vidhålla kravet på ett upptagande av frågan ensamt för Sveriges del utan uttalade sig för ett uppskjutande i avbidan på en för de tre länderna gemensam utredning.

Frågan om ytterligare lagstiftning rörande bemanningen å svenska handelsfartyg till komplettering av gällande bestämmelser i ämnet hade även med anledning av en under år 1915 vid Skagens fyrskipp inträffad kollision mellan två svenska fartyg, upptagits till behandling av justitieombudsmannen, som i framställning till Kungl. Maj:t av den 15 januari 1918 uttalade bland annat, att han av en av honom föranstaltad till största delen av socialstyrelsen verkställd utredning icke kunnat undgå att få den alldeles bestämda uppfattningen, att det förelåg ett oavvisligt behov av närmare föreskrifter rörande bemanningen ombord å fartyg utöver de redan befintliga »skäligen torftiga» bestämmelserna i ämnet. I ovannämnda av justitieombudsmannen föranstaltade utredning anförde socialstyrelsen som sin mening, att ett behov av närmare föreskrifter rörande bemanningen å svenska handelsfartyg otvetydigt förefanns. Även från vissa sjömanshus avgåvos yttranden i frågan till justitieombudsmannen, i vilka yttranden, på ett undantag när, uttalades den meningen, att någon bemanningslag åtminstone för det dåvarande icke vore behövlig och att frågan därom för den skull kunde tillsvidare anstå. Skiljaktig mening uttalades dock i några fall av representanter för fartygsbefälhavarna och manskapet, vilka ansågo lagbestämmelser utöver de redan befintliga till förekommande av otillräcklig bemanning önskvärda.

Skeppstjänstkommitterades i motionen åberopade utredning är givetvis, såsom grundad på ett nyare och fullständigare statistiskt material, av särskild betydelse för belysande av de vid tiden för utredningen rådande bemanningsförhållandena samt behovet av ytterligare lagstiftningsåtgärder i ämnet. Med avseende å kommitterades motivering för utfärdandet av ytterligare bemanningsbestämmelser samt skäl för kommitterades förslag till bemanningsskala torde få hänvisas till motionen, däri de finnas återgivna.

Vissa erinringar beträffande den av kommitterade verkställda utredningen

hava emellertid gjorts i ett av kommerskollegium den 14 april 1921 avgivet utlåtande rörande kommitterades förslag till förordning angående fartygs bemanning. Kommerskollegium anförde sålunda, att det vid bedömandet av utredningen ifråga måste nödvändigtvis konstateras såsom en densamma vidlådande väsentlig brist, att den icke företagits och slutförts vid sådan tidpunkt, att den kunnat giva vid handen, vilka faktiska förändringar i bemanningen, som den då nyligen utfärdade och från 1 januari 1920 tillämpade lagen om arbetstiden å svenska fartyg i verkligheten medfört. Det kunde nämligen anses sannolikt, att de förhållanden, varå kommitterade grundat sitt förslag, i väsentliga avseenden skulle tett sig annorlunda, därest desamma kunnat skärskådas i belysningen av de verkningar, nämnda lag kunde antagas faktiskt hava haft. I utlåtandet anfördes vidare, att kommerskollegium i själva verket icke av den förebragta utredningen övertygats om vare sig nödvändigheten eller lämpligheten åtminstone för det dåvarande av att införa lagstadgade bemanningsskalor.

I socialstyrelsens utlåtande den 9 juli 1921 till Kungl. Maj:t angående skeppstjänstkommitterades förslag till bemanningsförordning har socialstyrelsen med hänvisning till tidigare avlätna här ovan anförda yttranden i ämnet och i samband därmed verkställda utredningar bland annat anført, att dessa utredningar lämna stöd för socialstyrelsens uppfattning gav bemanningsföreskrifternas otillräcklighet i allmänhet. Socialstyrelsen ansåg sig emellertid böra konstatera, att genom tillkomsten av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg de önskemål med avseende å bemanningsfrågans ordnande, som socialstyrelsen vid tidigare tillfällen framfört, i viss mån blivit förverkligade, särskilt i kvantitativt hänseende. Men beträffande bemanningens kvalitativa sammansättning i allmänhet samt, ifråga om större fartyg, jämväl dess kvantitativa sammansättning syntes ur såväl social som sjöfartssäkerhetssynpunkt ett behov av närmare föreskrifter fortfarande kvarstå. Sedan socialstyrelsen beträffande förslaget i dess helhet framhållit, att detsamma vore väl detaljerat och invecklat och därför torde få anses mindre lättfattligt och överskådligt samt att bestämmelserna rörande befälet lämpligen borde utbrytas till en fristående författning, gjordes beträffande de särskilda delarna av förslaget vissa erinringar. Bland dessa må i detta sammanhang nämnas, att socialstyrelsen ansåg specialiseringen av däcksmanskapet vara driven för långt, enär det borde vara tillfyllest att angiva det erforderliga antalet däcksmanskap för varje tongrupp samt meddela en generell föreskrift om att minst hälften därav skall utgöras av fullbefarna sjömän. Yttrandet utmynnade i en hemställan att Kungl. Maj:t måtte taga under övervägande lämpligheten av att förslaget gjordes till föremål för överarbetning i enlighet med de av socialstyrelsen uppdragna riktlinjer.

Ämbetsverken få även erinra därom, att bemanningsfrågan upprepade gånger varit föremål för behandling inom riksdagen. Sålunda väcktes redan år 1924 i såväl första som andra kammaren motion om antagande av lag angående fartygs bemanning. Första lagutskottet hemställde, att riksdagen ville anhålla, att Kungl. Maj:t måtte 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, men föll frågan på grund av kamrarnas skiljaktliga beslut.

Ärendet återupptogs motionsvägen vid såväl 1926 som 1928 års riksdagar, förordades båda gångerna av lagutskottet men förkastades 1926 av båda kamrarna och 1928 av första kammaren.

De betänkanden och utlåtanden, som ovan omförmäls, torde visserligen kunna sägas innehålla uttalanden, som motiverat fastställandet av ytterligare bemanningsföreskrifter, men då desamma grunda sig på utredningar, som verkstälts för omkring tio år tillbaka, synes med hänsyn till sedan dess inträffade ändrade förhållanden beträffande fartygens storlek, typ, bemanning m. m. enligt ämbetsverkens mening en förnyad, allsidig utredning vara av nöden för vinnande av såväl en tillförlitlig uppfattning rörande behovet av dylika föreskrifter som erforderliga primäruppgifter för det eventuella utarbetandet av de bemanningsföreskrifter, som må finnas lämpliga och påkallade.

Beträffande de ovan antydda ändrade förhållandena vilja ämbetsverken särskilt fästa uppmärksamheten på den väsentliga ökning av antalet stora fartyg och särskilt motordrivna sådana, som ägt rum inom den svenska handelsflottan sedan tiden för den av skeppstjänstkommitterade verkställda undersökningen rörande besättningens fördelning å olika bemanningskategorier. I detta avseende förtjänar uppmärksammas, att 1917 års skeppslista icke upptager några motordrivna fartyg om 5,000 bruttoton och däröver, under det att enligt den år 1927 utgivna skeppslistan ej mindre än 27 dylika motorfartyg om tillsammans 188,541 bruttoton ingå i det svenska fartygsbeståndet. I sistnämnda tonnage ingå ock vissa nya fartygstyper, såsom oljetankfartyg och motordrivna malmlastfartyg, vilka år 1927 icke förefunnos inom den svenska handelsflottan.

Såsom tidigare från såväl kommerskollegii som socialstyrelsens sida berörts måste tydligtvis en eventuell reglering av bemanningen bliva i mycket beroende av lagstiftningen angående arbetstiden å svenska fartyg. Med hänsyn härtill finna ämbetsverken det ofrånkomligt, att vid ovan berörda förnyade utredning jämväl verkningarna i avseende å bemanningen av nämnda lagstiftning uppmärksammas.

Lagstiftningen om arbetstiden å svenska fartyg trädde i kraft den 1 januari 1920, och äger den nu gällande lagen i ämnet giltighet till och med den 31 december 1930. I underdånigt utlåtande den 19 februari 1930 hava ämbetsverken med hänsyn till sistberörda förhållande hemställt såväl om nu gällande sjöarbetstidslags förlängning, med viss ändring, till och med den 31 december 1933 som ock om uppdrag för ämbetsverken att med beaktande av framkomna förslag verkställa utredning angående revision av samma lag och därmed sammanhängande författningar ävensom avgiva det förslag, vartill utredningen kunde föranleda. I utlåtandet framhöllo ämbetsverken därjämte, att den sålunda avsedda utredningen lämpligen borde ske i sammanhang med den utredning, som eventuellt kunde föranledas av ett ifrågasatt antagande vid internationella arbetskonferensen i Genève av en konvention angående internationell reglering av sjöfolkets arbetstid.

Då, såsom ovan framhållits, en reglering av bemanningen i mycket måste bli beroende av arbetstidsförhållandena ombord och dessa ej lära kunna mer definitivt fixeras förrän efter sistberörda utrednings avslutande, synes det



ämbetsverken, som om med bedömandet av frågan om behovet av en dylik reglering och, eventuellt, med utarbetandet av bestämmelser angående bemanningen borde få anstå, till dess frågan om ändrad lagstiftning rörande arbetstiden ombord å fartyg blivit slutligen avgjord.

För Kungl. kommerskollegium:

K. A. FRYXELL.

*Axel Lindblad.*

För Kungl. socialstyrelsen:

GUNNAR HUSS.

*W. Stenholm.*

*Chr. v. Rosen.*

---

Till Första kammarens andra tillfälliga utskott.

Genom skrivelse den 10 februari 1930 har Första kammarens andra tillfälliga utskott berett Sveriges Redareförening tillfälle att avgiva yttrande över en i Första kammaren väckt motion, nr 179, angående fastställande av en bemanningsskala för svenska fartyg.

I anledning härav tillåter sig föreningen anföra följande.

Då de s. k. skeppstjänstkommitterade på sin tid utarbetat förslag till kungl. förordning angående bemanning m. m., bereddes föreningen tillfälle avgiva yttrande i ärendet. På grund härav utsåg föreningen en särskild kommitté av sakkunniga personer och representanter för flera olika till föreningen anslutna rederier. Nämnda kommitté utarbetade detaljerade erinringar mot förslaget, vilka föreningen i skrivelse till Kungl. kommerskollegium den 26 november 1920 åberopade såsom eget uttalande.

Enär i motionen återgivas vissa skäl, som i nämnda kommitterades betänkande anförts för införande av en bemanningsskala, torde det vara på sin plats att här citera några av de allmänna motiv emot införandet av en dylik skala, som i denna skrivelse åberopades, ävensom vad Sjöfartssäkerhetskommittén på sin tid anförts emot införandet av bemanningsföreskrifter, därvid särskilt torde böra framhållas, att fartygsbemanningen numera, tvärt emot motionärernas uppfattning, i jämförelse med vid tiden för nämnda kommittés uttalande långt ifrån försämrats utan snarare förbättrats.

I föreningens ovannämnda skrivelse heter det bland annat följande:

»Den svenska sjöfartsnäringen har under det sista decenniet varit föremål för ett intensivt lagstiftningsarbete, avseende att giva regler och föreskrifter i främsta rummet beträffande fartygs byggnad och utrustning samt beskaffenhet i övrigt, deras bemanning samt vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg ävensom tillsynen å efterlevnaden av berörda regler och föreskrifter. Kommittén vill i sådant hänseende erinra om förordningen den 29 mars 1912 angående befäl å svenska handelsfartyg m. m., 1914 och 1915 årens sjöfartssäkerhetslagstiftning — d. v. s. lagen den 16 oktober 1914 om ändring i vissa delar av sjölagen, lagen av samma dag om tillsyn å fartyg, förordningen den 31 december 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg, samt förordningarna den 23 december 1915 angående fartygs byggnad och utrustning och angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg — ävensom lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg jämte förordningen av samma dag med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sistnämnda lag. All denna lagstiftning har haft till följd en ytterlig förhöjning av sjöfartens driftskostnader och även i övrigt medfört åtskilliga olägenheter och svårigheter för sjöfartens rationella bedrivande.

Frånsett den ovannämnda befälsförordningens bestämmelser äro, såsom framgår av skeppstjänstkommitterades redogörelse i ämnet, de nu gällande bemanningsbestämmelserna av en mera allmän och principiell karaktär samt

förekomma spridda här och var inom de ovanberörda författningarna, varförutom lagen om arbetstiden å svenska fartyg har en visserligen indirekt med dock genomgripande inverkan på fartygens bemanning.

Skeppstjänstkommitterade hava funnit förhållandena inom den svenska handelsflottan beträffande fartygens bemanning otillfredsställande och anse, att detta visar otillräckligheten hos den nuvarande lagstiftningen på dessa områden. Bot på dessa missförhållanden kan därför enligt skeppstjänstkommitterades uppfattning endast vinnas genom ytterligare lagstiftning. Kommittén vågar i nu berörda hänseenden hysa andra åsikter.

Kommittén kan sålunda icke finna, att genom de av skeppstjänstkommitterade relaterade undersökningarna på området eller eljest någon underbemanning av mera väsentlig betydelse vare sig i kvantitativt eller kvalitativt hänseende kunnat annat än undantagsvis påvisas. Några anmärkningar ur verkligt sakliga synpunkter gent emot befälsförordningen för bristande effektivitet i fråga om befälsbemanningen hava — fränsett att uttömmande bestämmelser saknas beträffande motorfartygen — kommittén veterligt icke framställts. Gällande bestämmelser rörande bemanningen i övrigt torde säkerligen även framgent visa sig fullt tillräckliga för sitt ändamål, om de blott rätt utnyttjas av vederbörande kontrollmyndigheter.

Kommittén kan ej underlåta att i likhet med herr Nordborg finna, att de framlagda författningsförslagen bära en avgjort ensidig prägel och äro ett uttryck allenast för de ombord anställdas önskemål och uppfattning av föreliggande frågor samt att skeppstjänstkommitterades sammansättning gör detta oundvikligt. Sammansättningen är nämligen ock högst ensidig. Medan, utom tre representanter för administrationen, icke mindre än — den tidtals tillkallade representanten för stuertspersonalen oberäknad — fyra representanter för sjöfolkets organisationer ingå bland skeppstjänstkommitterade, räknar rederinäringen där en ordinarie representant, jämte, i frågor rörande segelfartygen, en representant för segelfartygsredarne.

Rättvisan torde kräva, att å ena sidan sjöfolket och å andra sidan rederinäringen varda i lika mån företrädda bland skeppstjänstkommitterade, exempelvis genom att jämväl rederinäringen erhåller fyra ordinarie representanter. Härigenom skulle säkerligen skeppstjänstkommitterades utredningar vinna i allsidighet och sakkunskap.»

Sjöfartssäkerhetskommitténs uppfattning härutinnan återgives å sid. 112 i Skeppstjänstkommitterades betänkande II, där det bland annat anföres följande:

»Vad anginge besättningens antal borde, enligt sjöfartssäkerhetskommitténs mening, genom bestämmelser om vissa kompetensfordringar för besättningen om normalarbetstid samt om indelning av arbetstiden i vakter, särskilt om vakternas storlek direkt eller indirekt bestämdes, erhållas en bättre garanti för besättningens tillräcklighet och fullgoda beskaffenhet än genom en förutbestämd bemanningskala. Det torde nämligen redan möta svårighet att vid uppgörandet av en dylik skala träffa det rätta under de vid en viss tidpunkt rådande förhållandena. Men vidare kunde en dylik skala befaras bliva till hinder för utvecklingen såväl i den riktningen, att t. ex. förenklade arbetsmetoder och förändrade tekniska anordningar gjorde en del av besättningen överflödig, som på det sätt att nya förhållanden kunde

påkalla en ökning i dess antal eller en förändring i dess kvalifikationer. Allmänna bestämmelser av den innebörd ovan angivits kunde däremot även under ändrade förhållanden äga giltighet.

Under angivna förhållanden hade kommittén icke ansett, att den svenska sjöfarten borde bindas genom fastställandet av detaljerade bemanningsbestämmelser för annat fall, än om det visade sig, att svenska fartyg vore i regel till den grad underbemannade, att dylika bestämmelser vore behöfliga för att bereda en fast utgångspunkt för införandet av god sed och ordning. Den av kommittén föranstaltade utredning gav kommittén den uppfattningen, att detta fall icke var för handen, såsom framgår av vad ovan härom meddelats i redogörelsen för utredningar rörande bemanningen å svenska fartyg.

Även maskinpersonalen fann kommittén vanligen vara tillräcklig.

Beträffande åter besättningens kvalitet syntes det kommittén mera tvivelaktigt, huruvida befogade anspråk på besättningens lämplighet och utbildning inom de olika delarna av skeppstjänsten och särskilt på ett rätt förhållande mellan antalet fullt utbildade sjömän och yngre årsklasser kunde anses skäligen tillgodosedda. De anmärkningar, som kunde framställas beträffande den svenska handelsflottans rekrytering och sjömanskap, hade dock sina rötter djupare än att de kunde undanröjas genom bestämmelser i siffertal, vilka till sina grunder bleve mer eller mindre godtyckliga och till sina verkningar oberäknliga. Ej heller där syntes därför lagstiftningen, på grundval av den erfarenhet, som dittills kunnat förvärfvas, böra sträcka sig längre än till stadgandet av bestämmelser för bättrandet av påvisliga brister i fråga om villkoren dels för att vinna och behålla anställning till sjöss och dels för att därunder förrätta vissa tjänster, vilka krävde särskilda förutsättningar hos den anställde för behörigt utförande. Samtidigt låge vikt uppå att tillse, att sådan skeppstjänst, som särskilt ägde betydelse för fartygs navigering och säkerhet i övrigt, verkligen på ett betryggande sätt komme till utförande.

Efter att hava berört de nyssnämnda förslagen fortsatte därefter kommittén:

»Närmare bestämmelser än de sålunda föreslagna rörande fartygs bemanning och därmed sammanhängande frågor har kommittén icke funnit vara av förefintligt behov påkallade eller med hänsyn till sjöfartens intressen lämpliga. Skulle emellertid erfarenheten giva vid handen, att bestämmelser i den av kommittén föreslagna riktning icke äro tillräckligt betryggande, torde Kungl. Maj:t med ledning av bestämmelsernas verkan i tillämpningen under en skärpt kontroll, utan väsentlig rubbning i de allmänna grunderna, kunna, med större säkerhet än för närvarande kommittén, i detalj bedöma, vilka ytterligare föreskrifter till äventyrs må vara nödiga och nyttiga».

Till komplettering av vad som i föreningens ovan åberopade skrivelse anföres beträffande lagstiftningen å sjöfartens område, må nämnas, att, sedan skrivelsen avläts, ett flertal viktiga författningar undergått omfattande revision, varjämte nya tillkommit, vilka förorsakat näringen högst väsentliga utgifter och därför ställt densamma i ett än sämre konkurrensläge än tidigare. Bland sådana viktigare sociala författningar märkas:

sjömanslagen den 11 juni 1922,  
förordning angående trälastmärke å maskindrivna fartyg den 2 juni 1922,  
kungl. kungörelse den 16 oktober 1925 angående ny spisordning för besättningar å svenska handelsfartyg,  
kungl. förordning den 20 maj 1927 angående fartygs byggnad och utrustning,  
Kungl. kommerskollegii kungörelse den 30 juni 1927 med särskilda byggnads-, material- och utrustningsbestämmelser för fartyg (byggnadsreglementet),  
kungl. förordning den 20 maj 1927 angående bostäder å fartyg för ombord anställda,  
kungl. kungörelse angående handläggningen av vissa frågor rörande arbetarskydd ombord å fartyg den 27 juni 1929.

Särskilt den nya bostadsförordningen, som torde gå längre än lagstiftningen å området i något annat land, men även byggnadsförordningen och byggnadsreglementet för fartyg hava medfört avsevärda sociala fördelar för sjöfolket, samtidigt som desamma förorsakat sjöfartsnärigen stora utgifter. Genom bostadsförordningen har det s. k. hyttsystemet genomförts, vilket utom stora kostnader medfört, att avsevärt större utrymmen än förut måste tagas i anspråk för bostäder. Då man måste befara, att en bemanningsskala flerstädes skulle komma att utöka det nuvarande besättningsantalet, även om icke till den grad, som skeppstjänstkommitterade på sin tid föreslagit, bleve det förenat med ytterligare stora svårigheter om icke rent av omöjligt att utöka bostäderna, så att de komme att fylla föreskrifterna i den nya bostadsförordningen.

I avseende å skeppstjänstkommitterades förslag må framhållas, att detta tillkom under de onormala förhållanden, som rådde under världskriget. I åtskilliga fall förde fartygen då en besättning, som var större än som eljest varit påkallad. Detta berodde i första hand på den ytterst noggranna utkikstjänst, även vid dager, som på grund av de osäkra förhållandena till sjöss nödvändiggjordes. Det kan jämväl förtjäna framhållas, att vid utfärdandet av en kungl. förordning med föreskrifter angående fartygs bemanning vid fart i vissa farvatten föreskrevs ett ökat antal man å däck. Denna förordning trädde i kraft den 5 augusti 1918 och upphörde att gälla den 1 januari 1921.

Vidkommande den föreliggande motionens innehåll i övrigt får föreningen till en början framhålla, att intet nytt däri anföres, som kan anses utgöra motiv för, att bemanningsfrågan nu återupptages. I stort sett innehåller motionen intet utöver vad som anförts i de motioner, vilka väckts vid 1924, 1926 och 1928 års riksdagar. I verkligheten förhåller det sig också så, att några nya omständigheter, som kunna utgöra grund för en ändrad uppfattning i denna fråga icke lära kunna åberopas. Tvärtom torde förhållandena hava utvecklat sig därhän, att bemanningsföreskrifter för närvarande både äro mindre av behovet påkallade och mera olämpliga än vad de kunde hava ansetts vara för ett tiotal år tillbaka.

Motionärerna framhålla, att bemanningen sedan år 1918 undergått försämring, samt åberopa därvid en av Sjömansunionen år 1922 företagen undersökning, vilken ansetts giva vid handen, att, under tiden från det skeppstjänstkommitterade gjort sina undersökningar<sup>1</sup> och till oktober 1922

<sup>1</sup> Dessa undersökningar voro baserade på bemanningsuppgifter den 31 december 1917, eller vid den tidpunkt dessförinnan, då respektive fartyg senast gick i fart.

på 32 fartyg, som under veckan den 8—14 oktober nämnda år besökte Göteborgs hamn, en minskning av besättningens antal skett, vilken uppgick till 32 man eller i genomsnitt en man per fartyg. I anledning härav vill föreningen erinra om, att ovannämnda krigstidsförordning angående skyldighet att föra större besättning i vissa farvatten upphörde att gälla under den tid ifrågavarande utredning avser, varför av denna anledning reduceringar av besättningens antal förekommo. I motion nr. 296 i Andra kammaren vid 1928 års riksdag återfinnes samma argumentering, som motionärerna nu använda, men visade det sig då, att bemanningen å vissa av de fartyg, som uppräknats i en i motionen intagen tabell, varur nämnda uppgift hämtats, icke överensstämde med den dåvarande bemanningen å desamma.

De motiv, som ur allmän synpunkt åberopas för införandet av en bemanningsskala för handelsflottan, kunna i huvudsak begränsas till tvenne. Det första, att en bemanningsskala ur sjöfartssäkerhetssynpunkt skulle vara nödvändig till skydd för de ombordvarandes liv och egendom, och det andra, att en sådan skala skulle behövas till förhindrande av överansträngning av den ombord anställda personalen.

Det har väl knappast påståtts och torde i vart fall icke kunna påvisas, att någon under de senare årtiondena inträffad sjöolycka haft sin grund i underbemanning. Å sid. 12 i motionen anföres bland annat, att en grundlig undersökning angående orsakerna till det ständigt stegrade antalet sjöolyckor skulle också möjligen kunna giva belägg för, att icke allt är bra som det är. Vidare heter det i motionen, att antalet sjöolyckor stegrats i samma takt som fartygen erhållit bättre utrustning i tekniskt hänseende. Föreningen tillåter sig beträffande under tiden 1913—1927 förolyckade svenska fartyg hänvisa till bifogade tabell A, vars uppgifter grunda sig på den statistik, som av Kungl. Kommerskollegium föres över den svenska handelsflottans bestånd samt rörande antalet förolyckade fartyg. Rörande det totala antalet sjöolyckor under åren 1924—1928 hänvisas jämväl till bifogade tabell B. Uppgifter för år 1929 hava icke kunnat erhållas. Av dessa tabeller framgår, att motionärernas påstående därom, att fartygsolyckorna under senare åren ständigt stegrats, icke är riktigt. Dessutom kan framhållas, att de statistiska siffrorna för Sverige härvidlag lära, jämförda med andra länders, ligga under medeltalet, och till och med under Norge, där bemanningsskala finnes.

Det andra motivet, nämligen överansträngning av den ombord anställda personalen, torde än mindre kunna åberopas. Gällande sjöarbetstidslag, som i övrigt tillkommit just för att förebygga dylik överansträngning, innehåller bestämmelser angående arbetstiden i hamn. Besättningens antal lärers således icke under sådan tjänstgöring inverka på den enskilde besättningsmannens arbetsprestation. Samma lag bestämmer för eldaretjänsten till sjöss,

»att arbetstiden för eldare å annat än oljeeldat ångfartyg i oceanfart eller å sådant fartyg i nordsjöfart, vars maskinstyrka uppgår till minst 250 indikerade hästkrafter, eller å dylikt fartyg, som är statt i inskränkta fart och vars maskinstyrka uppgår till minst 600 indikerade hästkrafter, icke må, i fall resan under vanliga förhållanden kräver mera än 24 timmars oavbruten gång, under två på varandra följande dygn överstiga 16 timmar.»

Arbetet till sjöss på däck består mestadels av vakttjänst, som till sin natur ingalunda kan anses vara ansträngande.

De oberopade huvudmotiven lära sålunda icke kunna anföras som stöd för ett statligt ingripande till reglering av bemanningen å svenska fartyg genom införande av en bemanningsskala. Man nödgas därför draga den slutsatsen, att motionen tillkommit i syfte att bereda ökade arbetstillfällen för sjömännen. Dylika önskemål böra väl knappast kunna godkännas såsom motiv för ett statligt reglerande av frågan.

I anledning av vad som i motionen anföres beträffande förhållandena i Norge må erinras däröm, att den norska bemanningslagen sedan sin tillkomst varit utsatt för en omfattande kritik, vilken medfört genomförande av högst väsentliga lindringar i lagens bestämmelser. Dessutom kan för tjäna påpekas, att nämnda bemanningslag ingalunda berör alla norska fartyg.

Förutom de många undantagen från och modifikationerna i den norska författningen med hänsyn till fartygens storlek etc. regleras bemanningen av maskinbefälet och maskinmanskaper å motorfartyg icke i lagen. Det har nämligen visat sig omöjligt att i en bemanningsskala fastslå maskinbesättningsens antal i dessa fartyg i första hand med anledning av den snabba ständigt pågående utvecklingen å maskinteknikens område.

Om motionärerna åberopa förhållandena i Norge såsom ett stöd för införandet av bemanningsskala här i landet, kan föreningen å andra sidan påvisa ett stort antal ledande sjöfartsnationer, vilka icke ansett tillrädligt att genom lag fastställa sådan skala, såsom England, Tyskland, Frankrike, Holland, Belgien, Danmark och Finland. Det kan alltså snarare sägas, att lagstiftningen i Norge å detta område utgör ett undantag från vad som eljest inom sjöfartsnationerna förekommer, ett förhållande, som synes föreningen snarare kunna åberopas mot än för införandet av en bemanningsskala.

Sedan motionärerna lämnat en kortfattad redogörelse över frågans historiska utveckling intill 1924 års riksdag, återgivas de motiv, som nämnda riksdags första lagutskott åberopat för ett förnyat upptagande därav.

Till bemötande av vad däri anföres beträffande bemanningens inverkan på sjöfartssäkerheten hänvisas till vad ovan redan omförmålt.

Nämnda lagutskott uttalade bland annat, att det med skäl kan ifrågasättas, huruvida de bestämmelser, som gällande rätt uppställer i syfte att garantera en betryggande bemanning såväl kvantitativt som kvalitativt, äro tillfyllest, och att såsom en allvarlig brist framför allt framstår, att tillfredsställande garantier saknas för, att fartygen förses med besättningar, som beträffande utbildning och erfarenhet fylla nödiga kvalifikationer.

Med anledning av detta uttalande torde det vara på sin plats att lämna en kort resumé över de författningsbestämmelser, som för närvarande reglera bemanningen å svenska fartyg.

I kungl. förordningen angående befäl å svenska handelsfartyg 1915 återfinnas såsom bekant detaljerade föreskrifter angående såväl däck- som maskinbefälens kvalifikationer och det antal, som skall finnas å fartyg av olika storlekar i olika farter, vilka bestämmelser emellertid här kunna lämnas åsido, då deras effektivitet icke synes hava bestritts.

I § 5 a), andra stycket, av sjölagen, sådan denna paragraf lyder jämlikt lag den 16 oktober 1914, återfinnes följande stadgande beträffande bemanningen:

»Fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt; och må i intet fall för resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste indelas på skift, fartyget hava mindre däcksbesättning än som jämte befälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten å däck, medan fartyget är i gång, ej heller, om det är ångfartyg, mindre maskinbesättning än som jämte maskinbefälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång.»

Denna bestämmelse kompletteras av stadgandet i § 26 samma lag, vari föreskrives, att befälhavaren åligger att tillse, att fartyget är i samtliga de avseenden, som i § 5 a) omförmålas, i behörigt skick. Därjämte återfinnes i § 292 straffbestämmelse för befälhavare, som överträder nu ifrågavarande stadgande. Straffet kan uppgå till fängelse i högst 2 år eller böter från och med 100 till och med 5,000 kronor. Till enahanda straff dömes

»redare eller annan, där han uppsåtligen förlett befälhavare till sådan förbrytelse eller med råd eller dåd densamma främjat, så ock redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, där han med vetskap om sådana brister eller fel, som ovan omförmålas, underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra fartyget att gå till sjöss.»

Därjämte kan befälhavare, då synnerligen försvårande omständigheter föreligga, för viss tid eller för alltid dömas förlustig rätten att föra fartyg (§ 296 sjölagen).

Vidare stadgas i kungl. kungörelsen den 23 december 1915 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg, under § 3, att maskindrivet fartyg icke må på långresa å utomeuropeiska farvatten, Medelhavet och Svarta havet häri ej inbegripna, hava mindre maskinbesättning, än som jämte maskinbefälet är i envar av tre vakter tillräcklig för skeppstjänst i maskinen under fartygets gång. I fortsättningen heter det:

»Den del av maskinbesättningen, som ständigt erfordras för fartygets framdrivande å sagda farvatten, lämpare och smörjare således undantagna, må icke utan tvingande skäl fördelas på mindre än tre vakter.»

Straff för förseelse mot sistnämnda bestämmelse återfinnes i § 57 av samma förordning. Straffet utmätas enligt bestämmelserna i §§ 292 och 296 sjölagen (se ovan).

Angående förbud mot minderårigas användande till sjötjänst föreskrives i sjömanslagen § 10:

»Minderårig under fjorton år må ej användas i skeppstjänst.

I eldaretjänst må ej användas den, som icke uppnått sexton års ålder.

Å fartyg, som huvudsakligen framdrives medelst ånga, må, då fartyget nyttjas i annan fart utanför svenskt farvatten än i Öresund eller å Oslofjorden intill Laurvig, i eldaretjänst eller i tjänst såsom kollämpare ej användas den, som icke uppnått aderton års ålder.»

I § 4 i sjöarbetstidslagen den 13 juli 1926 återfinnes, såsom ovan redan nämnts, bestämmelser angående arbetstid för eldare å annat än oljeeldat ångfartyg, vilka å dylikt fartyg i viss fart och med viss maskinstyrka reglera eldarnes antal.

I avseende å de föreskrifter, som reglera kontrollen av ovannämnda bestämmelsers efterlevnad, må framhållas följande:

I § 24 i lagen om tillsyn å fartyg den 16 oktober 1924 föreskrives bland annat:



»Finnes fartyg — — — — vara så illa bemannat — — — —, att resa därmed skäligen kan antagas föranleda livsfara för dem, som äro ombord, äger vederbörande tillsynsmyndighet i erforderlig utsträckning förbjuda fartygets nyttjande, intill dess missförhållandet blivit undanröjt.»

Paragraferna 1 och 2 i nämnda lag innehålla vidare föreskrifter angående utövandet av tillsyn å fartyg i avseende å bemanningen. Denna tillsyn utövas av Fartygsinspektionens chefsmyndighet, i vissa fall under medverkan av yrkesinspektionens chefsmyndighet, samt under förstnämnda myndighets överinseende och ledning av fartygsinspektörer eller av andra, som av Fartygsinspektionens chefsmyndighet förordnas. I utlandet förrättas tillsynen av konsulerna, i den utsträckning som särskilt stadgas. Vederbörande tillsynsmyndighet må uppdraga åt sakkunniga att biträda vid och utom riket jämväl verkställa de förrättningar, som föreskrivas i lagen.

I kungl. förordning med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg den 31 december 1914 stadgas under § 2 a, att Socialstyrelsen vid fullgörande av densamma i egenskap av yrkesinspektionens chefsmyndighet åliggande medverkan vid tillsynen å fartyg har

»att med noggrannhet uppmärksamma de förhållanden, som äro av betydelse för att bereda ombord å fartyg anställda skydd mot olycksfall eller ohälsa, varunder i denna förordning inbegripas jämväl frågor rörande bostäder och bemanning.»

Dessutom åligger Socialstyrelsen

»att från vederbörande tillsynsorgan eller genom för ändamålet utsedd person införskaffa de ytterligare upplysningar rörande under a) nämnda förhållanden, som styrelsen finner erforderliga.»

I § 59 av sistnämnda förordning föreskrives vidare i fråga om inspektion av fartyg, att vid dylik inspektion undersökning särskilt må äga rum,

»huru sig förhåller med bemanning, arbetsförhållanden samt besätningens bostäder och kosthåll ombord.»

Tillsynen över bemanningen skall jämväl ske av sjömanshusombudsmän och konsuler jämlikt särskilda föreskrifter i tillsynslagens § 2, tillsynsförordningens §§ 18 och 19 samt kungl. förordningen angående sjömanshusen i riket m. m., § 35. I § 18 av tillsynsförordningen åläggas bland annat ombudsmannen vid sjömanshus,

»att vid utfärdande av sjömansrulla för svenskt fartyg samt eljest skyndsamt med ledning av de mönstringsanteckningar eller den manskapsförteckning, som enligt gällande författning om sjöfolks påmönstring må hava rörande svenskt fartyg inkommit till sjömanshuset, söka utröna, huruvida fartyget är behörigen bemannat ävensom att, därest missförhållande härutinnan anses uppenbarligen föreligga, därom ofördröjligen underrätta förste fartygsinspektören inom fartygsinspektionsdistriktet.»

Enligt § 19 har konsul

»att, då särskild anledning därtill förekommer, och isynnerhet då klagomål anföras beträffande bemanning, fartygs för arbetes utförande avsedda inrättningar eller redskap eller ock bostäder och kosthåll ombord för fartygets personal, verkställa inspektion av fartyget.»

Konsul har att till Kommerskollegium ofördröjligen ingiva rapport över dylik verkställd inspektion och skall, därest vid påmönstring av sjöfolk

missförhållande i fråga om fartygs bemanning anses föreligga, därom ofördröjligen underrätta Kommerskollegium.

Det åligger sjömanshusombudsmännen att i sjömansrullan göra anteckning angående besättningens antal. Att detta antal skall upprätthållas under resan stadgas i § 41 av kungl. förordningen angående sjömanshusen i riket m. m. den 13 juli 1911. Överträdelse härutinnan från befälhavarens sida medför straff för honom jämlikt § 56 i samma förordning.

Samtliga föreskrifter visa, att vår lagstiftning härutinnan är mycket omfattande och att kontrollen över fartygens bemanning utövas icke allenast från ett utan från flera håll.

Lagutskottet framhöll vidare, att såsom en allvarlig brist framförallt framstår, att tillfredsställande garantier saknas för, att fartyg förses med besättningar, som beträffande utbildning och erfarenhet fylla nödiga kvalifikationer, samt att det torde vara obestridligt, att de faktiska bemanningsförhållandena i detta avseende giva rum för anmärkning.

Beträffande vad som framhålles rörande avsaknaden av garantier för en tillfredsställande kontroll av bemanningens kvalifikationer tillåter sig föreningen hänvisa till ovan åberopade författningsföreskrifter i ämnet.

Rörande därefter påståendet om en för närvarande förefintlig kvalitativ underbemanning å svenska fartyg, vill föreningen framhålla, att vid en undersökning rörande bemanningen å till föreningen år 1929 anslutna 493 fartyg funnits anställda

a) å däck

245 timmermän . . . . .	}	1,325	40.1 %
200 båtsmän . . . . .			
880 matroser . . . . .			
1,010 lättmatroser med lång praktik . . . . .	}	1,177	35.6 %
167 lättmatroser med kort praktik . . . . .			
577 jungmän med lång praktik och			
226 jungmän med kort praktik . . . . .	803	24.3 %	
<u>3,305</u>		<u>3,305</u>	<u>100 %</u>

Härav framgår, att genomsnittligt dels fartygens bemanning med hänsyn till däckspersonalens kvalifikationer är fullt tillfredsställande, och dels de tre första kategorierna, som under alla förhållanden måste betraktas såsom fullt befaret sjöfolk, utgör mera än en tredjedel av däcksmanskapet.

Härutöver bör erinras, att den i svenska handelsflottan förekommande kategorien »lättmatros med lång praktik» skall hava mera än 24 månaders tjänst till sjöss.

b) i maskin	
203 donkeymän . . . . .	6.9 %
1,301 eldare med minst 12 månaders praktik till sjöss, därav minst	
6 såsom eldare . . . . .	43.8 %
146 eldare med kortare praktik . . . . .	4.9 %
202 1:ste motormän . . . . .	6.8 %
281 övriga motormän . . . . .	9.5 %
359 smörjare . . . . .	12.1 %
386 lämpare . . . . .	13 %
89 övrig personal (med undantag av befäl) . . . . .	3 %
<u>2,967</u>	<u>100 %</u>

Kvalifikationerna även för eldrumspersonalen äro sålunda fullt tillfredsställande.

Även om i några enstaka fall bemanningen skulle kunna anses behöva undergå förändring i kvalitativt avseende, lärer ändring kunna vinnas utan den stora apparat, som en bemanningslag ovedersägligen innebär, genom ingripande från de myndigheter, som redan nu hava att häröver utöva kontroll.

I det uti motionen citerade utskottsutlåtandet anföres vidare

»att en bemanningsskala vore ägnad att försvåra nödigt hänsynstagande till teknikens utveckling och införandet av sådana förbättrade arbetsanordningar, som skulle göra en reduktion av den i bemanningsskalan föreskrivna besättningsstyrkan motiverad och lämplig.»

Denna synpunkt anser utskottet utan tvivel kräva allvarligt beaktande, och häri kan Redareföreningen för sin del helt instämma.

Även om man vid en bemanningsskalas utformande framgår med största varsamhet, lära dessa svårigheter icke kunna övertinnas, särskilt om därtill beaktas de växlande förhållanden, som för sjöfarten äro säregna, och till vilka hänsyn givetvis måste tagas. Erfarenheten har också tydligt visat de svårigheter, som uppstå av de olika personliga uppfattningar, som göra sig gällande vid bedömandet av dispensfrågor, varigenom en bemanningsskala måste befaras komma att skapa ett osäkerhetstillstånd till allvarlig skada icke blott för näringens utöware utan även för de ombord anställda. Man bör icke underlåta att taga även denna synpunkt i betraktande, innan man genomdriver beslut om en bemanningsskala.

Motionärerna anföra, att fartygsbefälsorganisationerna på detta område ställt sig fullt solidariska med manskapet i kravet på införandet av en bemanningsskala och att detta icke kan bero på någon annan orsak än den, »att de känna sig oförmögna att hålla stånd mot rederiernas press i syfte att hålla så liten besättning som möjligt, då de önska att fylla lagens krav på att fartyg skall vara behörigen bemannat».

Föreningen håller icke för troligt, att motionärerna kunna påvisa något fall, då redaren utövat sådan press på befälhavaren, att denne varit nödsakad underbemanna sitt fartyg. Det måste således föreligga andra anledningar än de av motionärerna antydda för befälsorganisationernas ställning i frågan.

Vad vidare i motionen åberopas angående den kategori sjöfolk, som i utländska hamnar under längre eller kortare tid går sysslolös, de s. k. »bommarne», kan föreningen icke finna, att detta på något sätt kan åberopas såsom stöd för införandet av en bemanningsskala. I själva verket hava dessa förhållanden helt andra grunder, än vad motionärerna velat göra gällande.

En orsak härtill är att söka i bestämmelsen i § 15, sjömanslagen därom, att sjöman äger avmönstra i utlandet, om han efter sista påmönstringen varit i tjänst på fartyget ett år eller ifråga om segelfartyg ett och ett halvt år. Detta stadgande gäller, oavsett vad som i tjänsteavtalet överenskommits. Då såsom regel sjöman, vilken anställes här i landet, påmönstrar för avmönstring endast i svensk hamn, skulle, därest ovan anförda stadgande upphävdes, de sysslolösa svenska sjömännens antal i utländska hamnar sannolikt minskas.

I detta sammanhang må jämväl erinras om rymningsfrekvensen å sven-

ska fartyg. Rymningar äro tämligen vanliga företeelser, ehuru det må erkännas, att förhållandena härutinnan under senare år i viss mån förbättrats. Av de uppgifter, som föreningen har beträffande besättningsmän, vilka i utländska hamnar rymt från till föreningen anslutna fartyg, framgår, att under exempelvis år 1923 rymt icke mindre än 722 personer. Denna siffra måste emellertid anses vara för låg, enär icke alla anslutna rederier avgivit rapporter härom.

Föreningen har tyvärr icke kunnat följa den tankegång, som återgives å sid. 12, 2:dra st., sista punkten i motionen, och kan därför icke uttala sig om dess sammanhang med en bemanningsskala.

Bland övriga olägenheter av en bemanningsskala tillåter sig föreningen här särskilt framhålla:

*att* bostadsförordningen i de flesta fall lägger hinder i vägen för ökad bemanning;

*att* ökad bemanning måste medföra individuellt minskade löner samt

*att* då alla sjöfartsnationer sträva efter att nedbringa sina omkostnader, det land, som framtvingar ökning av dessa kostnader, också måste vara berett att se sin sjöfartsnäring eftersatt.

Under åberopande av vad sålunda anförts får Sveriges Redareförening anhålla, att utskottet ville hos Riksdagen hemställa, att ifrågakvarande motion icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Göteborg den 8 mars 1930.

SVERIGES REDAREFÖRENING.

*HANS ERICSON.*

*H. F. Reuterskiöld.*

Bilaga A.

Tabell utvisande antalet fartyg inom svenska handelsflottan 1913—1927 samt under sagda år förolyckade fartyg.

Å r	Ång- och motorfartyg			Segelfartyg		
	Antal	Antal förolyckade fartyg	%	Antal	Antal förolyckade fartyg	%
1913 . . . . .	1,314	13	1.0	1,512	42	2.8
1914 . . . . .	1,336	25	1.9	1,509	17	1.1
1915 . . . . .	1,278	40	3.1	1,422	37	2.6
1916 . . . . .	1,267	40	3.2	1,378	50	3.6
1917 . . . . .	1,240	51	4.1	1,304	59	4.5
1918 . . . . .	1,238	49	4.0	1,295	24	1.9
1919 . . . . .	1,260	25	2.0	1,279	33	2.6
1920 . . . . .	1,260	12	1.0	1,330	22	1.7
1921 . . . . .	1,250	8	0.6	1,323	22	1.7
1922 . . . . .	1,292	5	0.4	1,341	25	1.9
1923 . . . . .	1,343	9	0.7	1,309	21	1.6
1924 . . . . .	1,363	10	0.7	1,267	7	0.6
1925 . . . . .	1,367	8	0.6	1,200	22	1.8
1926 . . . . .	1,382	6	0.4	1,152	18	1.6
1927 . . . . .	1,444	9	0.6	1,078	16	1.5

**Utdrag ur sjöolycksberättelser avgivna av kungl. kommerskollegii  
sjötekniska biträde.**

Sjöolyckorna hava varit av följande slag:

<b>1924.</b>	
Strandningar . . . . .	186
Kollisioner . . . . .	162
Sprungit läck eller skadats under resa . . . . .	109
Borta med man och allt . . . . .	4
Övriga olyckshändelser med förlust av människoliv . . . . .	63
Förlust av däckslast . . . . .	34
Övriga olyckor . . . . .	93
	651
<b>1925.</b>	
Strandningar . . . . .	148
Kollisioner . . . . .	134
Sprungit läck eller skadats under resa . . . . .	91
Övriga olyckshändelser med förlust av människoliv . . . . .	53
Förlust av däckslast . . . . .	21
Övriga olyckor . . . . .	93
	540
<b>1926.</b>	
Försvunna med man och allt . . . . .	2
Strandningar . . . . .	180
Kollisioner . . . . .	170
Sprungit läck eller skadats under resa . . . . .	113
Övriga olyckshändelser med förlust av människoliv . . . . .	51
Förlust av däckslast . . . . .	22
Övriga olyckor . . . . .	96
	634
<b>1927.</b>	
Försvunna med man och allt . . . . .	4
Strandningar . . . . .	141
Kollisioner . . . . .	179
Sprungit läck eller skadats under resa . . . . .	88
Övriga olyckshändelser med förlust av människoliv . . . . .	53
Förlust av däckslast . . . . .	19
Övriga olyckor . . . . .	77
	561
<b>1928.</b>	
Strandningar . . . . .	148
Kollisioner . . . . .	146
Sprungit läck eller skadats under resa . . . . .	100
Övriga olyckshändelser med förlust av människoliv . . . . .	58
Förlust av däckslast . . . . .	30
Övriga olyckor . . . . .	76
	558

Till Första kammarens andra tillfälliga utskott.

Genom skrivelse av den 10 febr. har utskottet lämnat Sveriges Fartygs-befälsförening tillfälle att yttra sig över i kammaren väckt motion rörande bemanningsskala för svenska frtyg. Med anledning härav får föreningen anföra följande:

Att ett fartyg är behörigen bemannat torde utan motsägelse kunna sägas utgöra en av de största faktorerna när det gäller att bedöma det-sammans sjösäkerhet. Man har ju också givit uttryck därför i sjölagen genom bestämmelsen att fartyg skall vara behörigen bemannat samt hållit befälhavaren ansvarig därför. Härom torde således ej mera än en mening vara rådande. »Behörigen bemannat» lämnar emellertid, vi vågar säga, ingen som helst garanti för att fartyget verkligen är bemannat på ett tillfredsställande sätt. Föreningen har allt för stor erfarenhet om motsatsen. Underbemannade fartyg ha i allt för stor utsträckning funnits och finnas enligt vår mening i stor utsträckning. Någon ändring häri torde ej heller vara att vänta förrän en effektiv bemanningsskala införes.

Att fartygen äro behörigen bemannade torde obestriddligen vara av större betydelse för befälhavaren än någon annan ombord. Ansvaret drabbar honom framför någon annan. Att han är medveten därom är också tydligt, men omständigheter varöver han ej råder, tvinga ofta en befälhavare att gå till sjöss med ett underbemannat fartyg. Han kan naturligtvis vägra, men därmed torde följa ett omedelbart avsked.

Genom en underbemanning bliver även det övriga befälets arbete för ansträngande och det tvingas utföra arbeten, som i annat fall ej skulle ifrågakomma. Man får nämligen ej glömma att på ett fartyg finnes arbeten, som ovillkorligen måste utföras, utan hänsyn till bemanningens storlek eller kvalitet.

Inför sådana förhållanden har befälsföreningen också allt sedan 1908 arbetat för införande av en bemanningsskala. Man kan därför knappast instämma med motionärerna när dessa säga tt befälsorganisationerna ställt sig solidariska med manskapet, enär det i verkligheten förhåller sig tvärtom.

För att i någon mån framhålla det arbete föreningen utfört för en lycklig lösning av denna fråga, vilja vi åberopa vissa uttalanden som under tiderna gjorts och resolutioner som fattats.

På Sveriges Allmänna Sjöfartsförenings extra sammanträde den 6 okt. 1911 för behandling av sjösäkerhetskommitténs förslag anförde Kapten O. A. Nordborg följande:

»Jag gjorde ett feltag nyss. Jag trodde, att det var med anledning av herr Rinmans yttrande, som herr ordföranden frågade om någon hade något vidare att tillägga. Jag skulle nämligen vilja säga några ord i bemanningsfrågan med anledning av delegerades yttrande, att uttrycket 'behörigen bemannat' är så väl träffat, att det icke kan lämna rum för

något missbruk, och inga andra bestämmelser därför skulle vara behövliga.

Om man nu tänker på uttrycket 'behörigen bemannat', så är det naturligtvis i och för sig mycket bra, ty onekligen menas därmed, att sedan vaktindelningen är satt, skall det finnas nog med folk för vakttjänstgöringen. Är det icke så, är fartyget icke behörigen bemannat.

Men nu ha kommitterade föreslagit mycket omfattande bestämmelser i fråga om den behöriga utrustningen av fartyget. Då förstår jag icke, varför särskilda bestämmelser angående bemanning av fartyg skola saknas. Jag anser det vara mycket viktigt, att sådana komma in. Så länge vi icke ha föreskrifter därvidlag, kan bemanningen bli både si och så.

Aberopandet på att andra länder icke ha någon bemanningsskala, kan icke heller vara något skäl för, att vi icke skola ha någon sådan. När nu Sverige skall skaffa sig förbättrade lagbestämmelser i sjöfartssäkerheten bör det vara nummer ett på området. I andra länder har denna sak varit mycket på tal, och troligen kommer mångenstädes i utlandet vid blivande sjölagsändringar en skala att bli bestämd.

Med nutidens konkurrens inom sjöfartsområdet ligger det naturligtvis mycket nära till hands, att rederierna söka knappa in på besättningen. Aktieägarna knorra över att de icke få någon utdelning, och man tänker: Vi kunna taga billigare folk och mindre folk. Också finnes det i många fall fartyg, som ej äro försedda med tillräckligt antal riktiga sjömän, utan deras besättningar utgöras till största delen av lättmatrosor och jungmän.

Ett annat missbruk, som är en följd av underbemanningen, är förknipat med styrmännens tjänstgöring. De användas i stor utsträckning till grövre göromål på en hel del fartyg, och skulle det bliva bestämmelser om att det alltid måste vara en styrman på bryggan till sjöss på våra svenska ångare, skulle många av fartygen icke se så väl underhållna ut, som de nu göra.

Det är styrmännen, som få uträtta arbetet. I hamn är det likadant. Där få de t. o. m. stå vid vinscherna.

Om man studerar bil. 5—8 i Sjöfartssäkerhetskommitténs betänkande, så framgår därav tydligt, till vilken stor grad jungmän och lättmatrosor begagnas på svenska fartyg. Vem får bära bördan? Det blir styrmännen.

Beträffande kontrollen å besättningens storlek och kompetens anser jag denna böra ligga hos sjömanshusen. Det blir billigast. Sjömanshusen ha lättast att utöva kontrollen: om de finge instruktioner och bestämmelser att följa, behövde det icke bli så olika åsikter, som gjorde sig gällande, om det skall vara så och så många man, och av den eller den kategorien ombord.

Om nu någon vill göra gällande, att en bemanningslag icke är nödvändig för Sverige, utan att våra fartyg i de flesta fall äro väl bemannade, så anser jag dock icke detta utgöra något skäl för, att vi icke skulle ha någon bemanningslag. Förordningen kunde ju då ej heller skada någon. Men det finns rederier, som försöka rikta sig på indragningar i besättningsstyrkan, och genom en bemanningslag, vore det tillfälle att klämma efter dem och förhindra missbruken.»

Den tredje Nordiska Fartygsbefälkongressens (en sammanslutning av alla de nordiska ländernas fartygsbefäl) möte i Köpenhamn 1912 fattade följande resolution: »Under hänvisning till tidigare uttalanden ifråga om



fartygs bemanning vill Kongressen ännu en gång fästa vidkommandes uppmärksamhet på nödvändigheten av en av myndigheterna utförd effektiv kontroll med bemanningen».

Den femte kongressen fattade följande resolution i Göteborg 1917: »Kongressen uttalar att det är ett livsvillkor för fartygsbefälet att få deltaga i arbetet på sjölagstiftningens modernisering ifråga om bemanning, arbetstid m. m. Kongressen anser vidare en bemanningsskala för manskapet vara av behovet påkallad och uppmanar de till Kongressen anslutna föreningarna att arbeta på att få en dylik införd i samband med de pågående sjölagsändringarna. Jämväl bör i detta samband antalet styrmän i lag bestämmas med hänsyn till fartygens storlek och olika trader.

---

Vidare har föreningen utarbetat ett fullständigt förslag till bemanning å däck, vilket överlämnades till Riksdagens Justitieombudsman den 27 dec. 1916 tillika med en skrivelse i saken.

Med det anförda torde det även för den i frågan ej initierade framgå, att införandet av en bemanningsskala har större betydelse för befälet än för någon annan ombord.

Beträffande de förslag till sådan, som framkommit, befälsföreningens och skeppstjänstkommittéernas, är det möjligt att ingendera fyller måttet. Emot en överarbetning av skeppstjänstkommittéernas förslag ha vi följaktligen ej något att invända, under förutsättning likväl att arbetet igångsättes med det snaraste samt att föreningen genom en representant lämnas tillfälle att deltaga i arbetet.

För att bemöta de invändningar, som säkerligen komma att från redarehåll anföras, att fartygen moderniserats i så avsevärd grad att den utarbetade skalan ej passar, vilja vi framhålla, att den modernisering, som utförts sedan skalan upprättades, icke är av den betydenhet att den kan inverka på bemanningen.

Stockholm den 8 mars 1930.

SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING.

*N. Larsson.*

---

Till Första kammarens andra tillfälliga utskott.

I motion nr 179 i riksdagens första kammare av herr Gustav Möller m. fl. har hemställts om en skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om fastställande av en bemanningsskala för fartyg. Då denna fråga är av största betydelse för allt sjöfolk, får Svenska Maskinbefälsförbundet — som omfattar praktiskt taget allt maskinbefäl i utomskärsfart och passagerarfartyg, med undantag av ångslupar — vördsamt anföra följande.

Att en betryggande bemanning är en nödvändig förutsättning för en tillfredsställande sjösäkerhet är allmänt erkänt och har även fått uttryck i gällande lagstiftning. Men då det gällt att i praktiken tillämpa denna grundsats har det visat sig, att lagstiftningen på detta område blivit så gott som utan verkan, på grund av att det, med undantag för bestämmelser om vissa kvalifikationer för befålet samt att befäl och besättning i vissa fall skall vara tillräcklig i två vakter, ej funnits några bestämmelser om besättningsantal. I vissa fall medför sjöarbetstidslagen och nyttjandeförordningen dessutom indirekt ett minimiantal eldare, men i övrigt överlämnas det åt befälhavaren och mönstringsförrättares subjektiva omdöme att i varje särskilt fall avgöra bemanningens storlek och kvalifikationer. Befälhavarna ha i detta fall i praktiken endast formell befogenhet, enär de säkerligen förlora sina befattningar, därest de icke anordna fartygens bemanning enligt redarnas order. Då en del redare önska minsta möjliga bemanning, så blir det mönstringsförrättarna som få avgöra vad som anses uppfylla lagens bestämmelser angående betryggande bemanning. Då uppfattningen därom varierar högst betydligt, så blir bemanningen beroende av det sjömanshus, där sjömansrullan utfärdats. Då samma fartyg senare verkställer mönstring vid annat sjömanshus kan det ej komma ifråga att framställa fordran på ökad bemanning, ty det som godkänts vid det ena sjömanshuset måste även kunna godtagas av det andra. Sedan en viss bemanning på detta sätt blivit godtagen för ett visst fartyg, så kan man ej gärna fordra strängare bestämmelser för ett annat liknande fartyg, varför fordringarna på bemanningen i sin helhet bestämmas av det sjömanshus som har de lägsta fordringarna.

Det är uppenbart att ett sådant system ej kan vara tillfredsställande för sjösäkerheten, men lyckligtvis äro många redare så vidsynta, att de icke underbemanna sina fartyg, även om myndigheterna tillåta det. De redare, som äro verkliga fackmän och inrätta sig på lång sikt, veta alltför väl att det i längden ej medför någon vinst att ha allt för liten bemanning. Där emot finns det en del redare, som på grund av okunnighet eller för att vinna en tillfällig besparing underbemanna fartygen, varför det av denna anledning är nödvändigt att införa en bemanningsskala.

Det har gjorts gällande att tillkomsten av sjöarbetstidslagen skulle ha medverkat till ökning av fartygens bemanning, så att ytterligare lagstiftning skulle vara överflödig. Lagen har dock ej haft någon större inverkan på

arbetstiden till sjöss för maskinpersonalen, enär det endast är eldare å de flesta fartyg och maskinister å fartyg i oceanfart, som komma i åtnjutande av trevaktsystem. Då denna ordning i stor utsträckning, på grund av det ansträngande arbetet, var införd före lagens tillkomst har ingen större ändring skett. Det fanns visserligen mindre fartyg, där det var fyra eldare som hade tvåvaktsystem och omväxlande tjänstgjorde såsom eldare och smörjare, vilka efter sjöarbetstidslagens tillkomst fått tre eldare, fördelade på tre vakter. Detta har dock i de flesta fall icke medfört någon ökning av besättningen, enär andre maskinisten fått övertaga smörjarens arbete.

Det är ju möjligt att det i något fall blev en ökning av maskinpersonalen onedelbart efter sjöarbetstidslagens tillkomst, men denna ökning blev i regel icke långvarig, ty depressionen inom sjöfarten ett par år efter krigets slut medförde minskning av besättningen, så att den i många fall nu är mindre än före sjöarbetstidslagens tillkomst. Vi veta ej huruvida någon undersökning gjorts för att få detta förhållande konstaterat, men vi grunda vårt omdöme på den omständigheten, att vi känna till många fall där maskinbesättningen minskats, men däremot intet fall där ökning förekommit. Det är uppenbart att sjöarbetstidslagen ej kan ha bidragit till ökad sjösäkerhet, då den förkortning av arbetstiden, som i vissa fall ägt rum, ej kompensrats med motsvarande ökning av besättningen, utan det har tvärtom blivit en försämring på grund av att den på en gång vakthavande personalen minskats.

Då bemanningsfrågan tidigare varit under diskussion har maskinbemanningens betydelse från sjösäkerhetssynpunkt för litet beaktats. Man har mest framhållit betydelsen av att kunna minska eldarnas ansträngande arbete, vilket är fullt berättigat, då det knappast i vår tid finns någon motsvarighet till detta hårda arbete. Men man får därför icke förbise sjösäkerhetssynpunkterna, ty stoppandet av ett fartygs maskineri kan under ogymsamma förhållanden medföra fartygets undergång. Det talas mycket om faran av att bemanna lokomotiv med endast en man, ehuru en stoppning av dess maskineri knappast kan innebära någon fara. Under dessa förhållanden är det egendomligt att man låter fartyg gå med endast en man, vakthavande maskinisten, i maskinrummet. Det är utan tvivel riskabelt att låta en man vara ensam i maskinrummet och det är säkerligen mera tur än skicklighet att icke större olyckor inträffat. Den ensamma maskinisten kan för övrigt ej alltid uppehålla sig i närheten av maskinmanöverplatsen, då han måste ombesörja tillsyn och smörjning av maskinen. Ja, han måste stundom avlägsna sig utom hörhåll för maskintelegrafan, då han verkställer smörjning i tunneln eller instruerar mindre vana eldare i arbetet.

För att få en tillfredsställande sjösäkerhet är det nödvändigt att det å alla fartyg med skilda maskin- och eldrum finnes minst två man på vakt i maskinrummet. Faran av att det endast finnes en man i maskinrummet ökas givetvis med maskineriets storlek, enär svårigheten att ensam sköta ett stort maskineri är större än för ett litet och dessutom växa olyckornas omfång med maskineriets storlek. Då det för små fartyg kan bli allt för betungande att ha två man i maskinrummet, så kan det möjligen medgivas undantag för fartyg under en viss maskinstyrka, fastän sjösäkerheten åsidosättes. Detta skulle i så fall vara en nödfallsåtgärd, som skulle tillgripas, för att det kan vara omöjligt att ha tillräcklig besättning å dessa fartyg, men detta utgör intet skäl för att ej anställa tillräcklig besättning, där det låter sig göra.

De ekonomiska konsekvenserna av en bemanningsskala ha i hög grad överdrivits, då man betraktat utgifterna för en smörjare som utgifter för rederiet utan motsvarande inkomst. Detta är emellertid ett misstag, ty smörjarens arbetskraft utnyttjas givetvis helt i hamn och till sjöss får man allt efter omständigheterna utföra arbeten i maskinrummet, där han då finnes till hands för att vid behov bistå maskinisten. Genom att ha tillräcklig besättning kan fartyget bättre underhållas, varigenom redaren inbesparar utgifter för reparation och den tid som fartyget måste ligga för reparation. De verkligt framsynta redarna inse också den ekonomiska fördelen av tillräcklig besättning och hålla i regel större besättning än det minimum, som fordras av sjömanshusen. Däremot finns det även redare, som endast förstå den tillfälliga fördel som ernås genom indragning av besättning och ej taga någon hänsyn till varken sjösäkerhet eller framtida reparationskostnader. Det är för de sistnämndas skull, som en bemanningsskala är nödvändig.

Vi få därför tillstyrka den föreliggande motionen.

Stockholm den 11 mars 1930.

SVENSKA MASKINBEFÄLS-FÖRBUNDET.

*Simon Åström.*

---

Bilaga 5.

Till Första kammarens andra tillfälliga utskott.

Genom skrivelse den 10 dennes hava vi beretts tillfälle att avgiva yttrande över motionen i Första kammaren nr 179 angående fastställandet av en bemanningsskala för svenska fartyg och få med anledning därav vördsam samt anföra följande.

Enligt vår mening tala ett flertal skäl för att en bemanningsskala införes å den svenska handelsflottan. Till de av motionärerna och skeppstjänstkommitterade anförda skälen komma ytterligare andra.

Vår dagliga erfarenhet giver vid handen, att, särskilt beträffande de mindre och medelstora fartygen, en sedan länge fortgående reducering av däcksbemanningens såväl kvantitet som kvalitet ägt rum. Detta bestyrkes också i någon mån av de stickprovsundersökningar vi vid ett par tillfällen företagit. Förutom den i motionen omnämnda undersökningen företogo vi en dylik år 1924, vars resultat här bilägges. De i undersökningen ingående fartygen hava utvalts endast med hänsyn till att de existerade såväl vid undersökningstillfället som under åren 1913—1914. Uppgifterna om deras bemanning äro på vår begäran lämnade av sjömanshusen i Stockholm, Göteborg och Hälsingborg.

Det må synas motiverat, att reducera bemanningen då maskintekniska förbättringar under de senaste 20—25 åren alltmera tagits i anspråk och, ytligt sett, underlättat arbetet. Denna uppfattning är emellertid i vad det angår däcksbemanningen å de svenska handelsfartygen väsentligen felaktig. Bortser man från framdrivningsmaskineriet och förbättrade instrument och anordningar för själva navigeringen så skall man finna, att den tekniska moderniseringen icke är så synnerligen stor. Och i den mån maskintekniska förbättringar införts syfta de heller icke till att göra arbetet lättare för besättningen, utan till att minska den tid, under vilken fartygen måste ligga i hamn för lastning och lossning. Sjöfolket har således icke dragit någon fördel av moderniseringen utan tvärt om. Ty arbetet har icke blivit lättare. Jäktet, brådskan har endast ökats och är lika intensiv natt som dag, närapå oberoende av väderleksförhållandena. Skeppsarbetet kräver därför av den enskilde större fysiska kraftprestationer nu än tidigare.

Det är också felaktigt att tro, att sjöarbetstidslagen skulle så begränsa arbetstiden, att därigenom skulle på indirekt väg framtingas någon undre gräns för bemanningens kvantitet och kvalitet. Beträffande arbetstiden till sjöss stadgar sjöarbetstidslagen icke någon förändring från vad som tidigare varit allmänt brukligt för däcksmanskapet nämligen i medeltal tolv timmars arbetstid per dygn. Endast i hamn, där fartygets egen ordinarie bemanning är av mindre betydelse, stadgar lagen — dock med en mängd undantag — maximum åtta timmars ordinarie arbetstid per dag. Vid fartygs ankomst till och avgång från hamn har sjöarbetstidslagen medfört en ökning i stället för en minskning av arbetstiden. Tjugufyra timmars ordinarie arbetstid under två på varandra följande dygn å fartyg i nordsjö- och

vidsträcktare fart samt tolv timmar under ett dygn å fartyg i östersjöfart (härtill kommer möjligheten till sex timmars övertid under två sammanhängande dygn), vilket sjöarbetstidslagen tillåter, utnyttjades före lagens tillkomst endast undantagsvis. På grund av den ökade takten med avseende på fartygens resor samt minskad bemanning, torde det numera höra till undantagen, att denna högsta tillåtna arbetstid icke utnyttjas.

Den onormalt stora procenten av minderåriga, som ingår i handelsflottans bemanning förtjänar också uppmärksamhet ur flera synpunkter. Att denna procent är oroväckande stor framgår bland annat av den på sin tid av socialstyrelsen verkställda undersökningen rörande sjömansyrket i Sverige. Av 16,758 sjömän, som lämnat uppgifter till undersökningen, voro vid undersökningstillfället icke mindre än 3,496 i åldern 10—19 år, varav 77 upp till och 3,419 över 14 år. De som vid undersökningen lämnade uppgift om sin ålder vid första anställningen till sjöss voro till antalet 15,667. Av dessa hade 11,567 börjat yrket före fyllda 19 år, varav 10,947 under åldern 15—19 år och 1,620 under åldern 10—14 år. Uppgifterna avser förhållandena år 1911 och det finns all anledning att utgå ifrån, att antalet minderåriga är både absolut och procentuellt större nu än då.

Vid en jämförelse med bestämmelserna uti §§ 8—17 Arbetarskyddslagen, kommer man ovillkorligen till att undra över, varför det med sådana bestämmelser för inom industrien sysselsatta minderåriga kan vara tillåtet, att inom sjöfarten hålla tusentals ynglingar under aderton år i arbete natt och dag i ända upp till trettio timmar i en följd — ja ännu mer, om överskjutande arbete kan betecknas som säkerhetstjänst — och oftast 75—80 timmar i veckan. Visserligen är den friska sjöluften hälsosammare än luften i fabriker och verkstäder, men en så underbar verkan kan den rimligtvis icke ha, att dess inandning kan ersätta den, särskilt under uppväxtåren, nödvändiga sömnen och vilan.

En annan sida av saken är, att genom den ständiga överrekryteringen av sjömansyrket utbildar sjöfarten årligen en betydande årskontingent fullbefarna matrosar i åldern 20—25 år, för vilka det sedan icke finnes någon användning inom handelsflottan. För gamla att lära sig ett nytt yrke, tvingas dessa att antingen söka sig till de större världshamnarna för att om möjligt erhålla hyra i något annat lands fartyg, eller också hamna de i det stora icke yrkeslärda arbetslöshetsproletariatet hemma i Sverige.

Våra här gjorda påståenden bestyrkes av de officiella utredningar, som verkställts på området, nämligen socialstyrelsens förut åberopade undersökning och det betänkande rörande sjömanshusens omorganisation, som den 18 november 1919 överlämnades till kommerskollegium av 1917 års sjömanshuskommitté. Enligt sistnämnda kommitté inskrevs vid samtliga rikets sjömanshus under femårsperioden 1912—1916 27,370 sjömän av manskapsgrad. Under samma tid avfördes från sjömanshusens register av manskapskategorierna; på grund av dödsfall 1,135 och på grund av andra orsaker icke mindre än 13,581. Uppgifterna avse samtliga manskapskategorier, men då nyrekryteringen och användandet av ungdomar icke är så starkt framträdande i någon av de övriga kategorierna som hos däcksmansskapet, ställer sig givetvis nu anmärkta missförhållanden ännu ofördelaktigare med avseende på denna kategori.

De ovan framhållna olägenheterna av att en skäligen bemanningsskala icke existerar, botas givetvis icke med en bemanningsskala sådan som den skeppstjänstkommitterade föreslagit. Ty dels medgiver den i de flesta fall en be-

manning, som, med hänsyn till att den ur sjösäkerhetssynpunkt bör vara fullt betryggande, är i knappaste laget, och dels skulle den, genom medgivandet av ett betydligt större antal jungmän och lättmatrosar, än vad en förnuftsenslig rekrytering av sjömanskåren påkallar, endast i ringa mån råda bot för de av överrekryteringen framkallade missförhållandena.

Då vi ändock helt ansluta oss till motionärernas uppfattning, är det därför, att en dylik bemanningsskala åtminstone i någon mån bör kunna minska nu rådande missförhållanden eller i varje fall utgöra ett hinder för att dessa ytterligare stegras.

Göteborg den 21 februari 1930.

SVENSKA SJÖMANS-UNIONEN.

*Nicklas Olsson.*

---

Till Första kammarens andra tillfälliga utskott.

Då vi lämnats tillfälle att avgiva yttrande över motion nr 179 i Första kammaren av herr Möller m. fl. om fastställande av bemanningsskala för svenska fartyg beder vi få framhålla följande synpunkter.

Motionärerna ha i sin motion med rätta framhållit den allvarliga brist som framförallt ligger däri att tillfredsställande garantier saknas för att fartyg förses med besättningar som beträffande utbildning och erfarenhet fylla nödiga kvalifikationer.

För närvarande finnes praktiskt taget inga andra bestämmelser som avser att skydda för underbemanning än bestämmelserna i sjölagens § 5 a som föreskriver att fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt, samt att fartyg vars resa kräver mera än 12 timmar eller är sådant, att skeppstjänsten måste indelas i skift, skall hava så stor bemanning att de jämte däcks- och maskinbefälet är i vardera två vakter tillräckligt för skeppstjänsten under fartygets gång.

Vidare föreskriver Kungl. Maj:ts förordning angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg den 23 december 1915. Andra Kapt. § 3 »att å maskindrivet fartyg, icke på långresa å utomeuropeiska farvatten, Medelhavet och Svarta havet häri ej inbegripna, hava mindre maskinbesättning än som jämte maskinbefälet är i en var av tre vakter tillräckligt för skeppstjänsten i maskin under fartygets gång.

Den del av maskinbesättningen, som ständigt erfordras för fartygets framdrivande å sagda farvatten, lämpare och smörjare undantagna, må icke utan tvingande skäl fördelas på tre vakter.»

Förevarande bestämmelser fastställer vare sig antalet behövt manskap i förhållande till fartygets storlek eller kvalifikationerna som bör vara erforderliga för besättningsmännen ombord i fartygen.

Kungl. Maj:ts förordning angående vissa villkor beträffande hälsotillstånd och kroppsbeskaffenhet för vinnande av anställning å fartyg i viss fart, den 30 december 1922 är heller ej ägnad att skydda för underbemanning utan avser att skydda för att manskap behäftat med sjukdom och lyte anställas ombord i fartygen.

Sjömanslagens § 38 innehåller bestämmelser om att sjöman äger rätt att erhålla entledigande från fartyget i händelse fartyget är så illa bemannat »att livsfara för de ombordvarande kan antagas därigenom uppkomma under resan». Men för att få konstaterat att underbemanning föreligger måste enligt bestämmelserna i 59 § sjömanslagen mer än halva besättningen hos befälhavaren göra framställning om »syn» för utrönande av detta förhållande. 38 § sjömanslagen lämnar även möjlighet för sjöman att genom direkt hänvändelse till fartygsinspektör på platsen fästa dennes uppmärksamhet på förmenat missförhållande.

Erfarenheten har dock givet vid handen att dessa bestämmelser icke är till praktisk nytta så länge vederbörande fartygsinspektör då de sakna



tydliga lagbestämmelser endast har sitt eget omdöme att lita till då fråga är att avgöra huruvida »livsfara för de ombordvarande kan antagas uppkomma», på grund av underbemanning. När fartyg dagligen avgå från hamn med icke kvalificerad besättning och ändock lyckas uppnå annan hamn är det givetvis svårt eller omöjligt att på förhand kunna avgöra huruvida om den inmönstrade besättningen är kapabel att avvärja en uppkommen kritisk situation.

Under åren 1926—1928 har enligt fartygsinspektionens verksamhetsberättelse det vid 11,198 av inspektörerna verkställda förrättningar, det konstaterats endast 6 fall av underbemanning beträffande manskapet och 39 fall beträffande befälet. Under samma tid ha anmärkningar om underbemanning inkommit från sjömanshusombudsmän i 7 fall beträffande manskapet och i 10 fall rörande befälet. Ser man detta i förhållande till de övriga anmärkningar som fartygsinspektionen varit nödsakad att göra beträffande fartygens utrustning måste man ovillkorligen komma till den slutsatsen att förordningarna rörande fartygens bemanning icke är tillfyllest.

År 1927 företog vi en undersökning om fartygs bemanning. Undersökningen verkställdes på så sätt att vi dels tillskrevo sjömanshus och begärde avskrift av sjömansrullorna för vissa angivna fartyg och dels anmodade våra ombudsmän att vid besök ombord i fartygen upprätta en förteckning över bemanningen.

Vid sammanställning av dessa uppgifter framgick att det ombord i sammanlagt 51 fartyg om mellan 100 och 1,000 bruttoton voro anställda 19 båtsmän, 3 timmermän, 19 matrosar, 105 lättmatrosar och 69 jungmän. Av de 19 båtsmännen tjänstgjorde 16 såsom 2:dra styrman då sådan sänkades ombord i fartygen. Samma fartyg voro bemannade med 1 första eldare, 95 befarna eldare med 12 månaders tjänst och 39 obefarna eldare samt 8 stycken smörjare. Bemanningen ombord i förevarande fartyg torde tydligt visa att underbemanning förekommer i mycket stor utsträckning.

En annan fara som underbemanning medför, men som vid förekommande utredningar och vid andra tillfällen bemanningsskala varit under behandling icke tagits till beaktande, är faran för överansträngning för eldru MSPersonalen samt den fara för sjösäkerheten som uppstår därigenom att det icke inmönstrat maskinmanskap (smörjare) till tillräckligt antal.

Skeppstjänstkommitterade ha såsom norm för sitt förslag till bemanningsskala för eldare lagt fartygets kolförbrukning och torde denna även vara den mest normgivande beräkningsgrunden. Man har emellertid från det håll där man är motståndare till en bemanningsskala framfört som skäl för avstyrkande bl. a. att då det konstaterats att eldarepersonalen för närvarande icke överarbetar större kolkvantitet än vad kommitterade föreslagit finns det icke anledning för att binda rederiernas strävan för införandet av arbetsbesparande tekniska anordningar, genom en bemanningsskala.

Den av Kungl. Kommerskollegium påbörjade och av Kungl. Socialstyrelsen vid dess tillkomst övertagna undersökningen rörande sjömansyrket i Sverige, som lagts till grund för »Skeppstjänstkommitterades» arbete, är beträffande eldares arbete missvisande.

Av utredningens del 1, sid. 194 och följande tabeller framgår att kol-

förbrukningen ombord i lastfartyg med en dräktighet om 300—1,000 brutton är lägst 1,61 och högst 3,5 ton per man och dygn, och torde även denna kolförbrukning per man vara den faktiska ehuru väl sjöarbetstidslagen medfört en del förändringar av bemanning.

Å fartyg om 1,000—2,000 ton har kolförbrukningen enligt utredningen utvisat lägst 2,0 och högst 2,9 ton per man och dygn. I denna och följande fartygsgrupper överensstämmer icke beräkningen med det faktiska förhållandet. Beräkningen är vidare efter sjöarbetstidslagens ikraftträdande än mera missvisande enär en hel del omgrupperingar i bemanningen fått företagas, och torde numera den faktiska kolförbrukningen per man och dygn uppgå till mellan 2,7 och 3,8 ton.

Vid den företagna undersökningen hade uppgifter om fartygens kolförbrukning inforrats från respektive rederier och uppgifterna rörande bemanningen hämtats från sjömanshusen. Vid den tiden inmönstrades emellertid endast eldare och kollämpare ombord i fartygen och det förekom endast i undantagsfall att smörjare inmönstrades. Sålunda inmönstrades i allmänhet endast fyra eldare och en eller högst två kollämpare i ett fartyg upp till 3,000 ton. Kolförbrukningen beräknades sedan efter fyra eldare men det klarlades icke att dessa fyra förbrukade den uppgivna kolkvantiteten under halva sitt arbetsdygn och under återstående delen av arbetsdygnet sysselsattes med smörjning av maskineriet. Arbetstiden var vid den tiden 12 timmar per dygn och de inmönstrade eldarna fingo växelvis arbeta med eldning och smörjning. Numera mönstras endast tre eldare ombord i dessa fartyg och den fjärde har ersatts med en smörjare och den kolförbrukning som tidigare beräknats på fyra numera förarbetas av tre.

Samma är förhållandet med fartyg över 3,000 ton. Uppgifter ha bl. a. lämnats beträffande rederiaktiebolaget Transatlantics ångare »Hellenic». Enligt dessa uppgifter var kolförbrukningen ombord i fartyget 30 ton per dygn och fartyget bemannat med nio eldare och tre kollämpare. Kolförbrukningen hade enligt dessa uppgifter upptagits till 3,33 ton per man och dygn. Det faktiska förhållandet var emellertid att endast sex av de uppgivna nio eldarna sysselsattes med eldning och de tre tjänstgjorde som smörjare. De sex eldarna hade således att förbruka 30 ton kol vilket utgör 5 ton per man och dygn i stället för uppgivna 3,33, samt de tre inmönstrade kollämparna att ur kolboxarna framskaffa vardera 10 ton kol per dygn. Den felaktiga beräkningen som är genomgående för den åberopade utredningen är beroende på att kolförbrukningen icke är beräknad efter det antal som sysselsattes med eldning utan beräknad efter det antal eldare som varit anställda ehuru väl en del av de anställda sysselsattes med helt annat arbete.

Vidare är att bemärka att fartygets kolförbrukning är beräknad efter medelgoda engelska kol men då det exemplifierade fartyget och andra liknande fartyg trafikerar Afrika, Australien, Indien och Ostasien där andra kolsorter måste intagas stiger på grund av kolkvaliteten förbrukningen 25 à 30 %.

Ovan anförda torde klart ådagalägga att behov av bemanningsskala förefinnes för att därmedelst söka förhindra de ofta återkommande fallen av överansträngning.

Vad slutligen beträffar smörjare har dessas antal reducerats i ett stort antal fartyg och deras arbete lagts på undermaskinisterna. Följden har

blivit att där det tidigare varit två man per vakt som haft tillsyn över fartygets maskineri, maskinisten numera får sköta detta arbete utan biträde. Att detta i hög grad inverkar på sjösäkerheten torde vara uppenbart. Det är lika viktigt för sjösäkerheten att ett fartygs maskinpersonal är tillräcklig och kvalificerad som det är bemannat på ett betryggande sätt beträffande däckspersonalen. För övrigt beder vi att beträffande smörjares arbete få hänvisa till Svenska Maskinbefälets P. M.

Göteborg den 3 mars 1930.

SVENSKA ELDARE-UNIONEN.

*Sven Lundgren.*

---