

Nr 6.

Ankom till riksdagens kansli den 30 mars 1933 kl. 2 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 6, i anledning av väckt motion angående vissa ändringar i gällande mönstringsförfordningar.

I en inom andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 298, har herr *Lindberg* i Stockholm hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t påfordra sådan ändring av gällande mönstringsförfordningar, att dels vid mönstring i Sverige besättningen skall vara svensk, samt att vid mönstring i utlandet besättningen, befälhavare och övrigt befäl därvid oräknat, skall utgöras av minst tre fjärdedelar svenska undersåtar, men, om svenskt sjöfolk icke finnes att tillgå, denna regel icke behöver tillämpas.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Gällande bestämmelser.

Enligt § 35 mom. 1 i förordningen den 13 juli 1911 angående sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och avmönstring m. m. skall i fråga om påmönstring inom riket av sjöfolk å svenskt fartyg iakttagas, att besättningen, befälhavaren däri inberäknad, består till minst två tredjedelar av svenska undersåtar. Enligt samma paragraf mom. 2 skall även vid påmönstring utom riket av sjöfolk å svenskt fartyg detta iakttagas, där så ske kan, men medges tillika, att besättningen för dylikt fall ej behöver till minst två tredjedelar bestå av svenska undersåtar, om härför möter hinder eller synnerlig olägenhet. I § 56 stadgas straff för befälhavare, som, oaktat svenskt sjöfolk finnes att tillgå, inom riket förhyr utlänningar till större antal än en tredjedel av besättningen. Någon straffbestämmelse i fråga om förhyrandet av utlänningar vid anställandet av sjöfolk å utrikes ort finnes icke meddelad.

Enligt 13 § i lagen den 2 augusti 1927 om utlännings rätt att här i riket vistas äger utlännning icke utan särskilt tillstånd (arbetstillstånd) här i riket antaga eller innehava anställning i annans tjänst med mindre för honom gäller visering, som innefattar tillstånd därtill. Enligt 15 § samma lag meddelas arbetstillstånd av socialstyrelsen. I lagen finnas vidare straffbestämmelser meddelade för överträdelse av lagens föreskrifter. Emellertid har Kungl. Maj:t genom cirkulär den 23 mars 1928 till socialstyrelsen och länsstyrelserna angående befrielse i vissa fall från skyldighet att vara försedd med arbetstillstånd jämlikt 51 § i lagen förordnat, bland annat, att sjömän, som tillhört besättningen å till riket ankommande fartyg, skola för arbetsanställning å svenskt fartyg destinerat till utländsk hamn vara befriade från

skyldigheten att vid ankomsten till riket och därefter *under högst tre månader* vara försedda med arbetstillstånd.

Av gällande bestämmelser framgår sålunda, att utlänning här i riket icke äger utan särskilt arbetstillstånd, meddelat av socialstyrelsen, mottaga anställning å svenskt fartyg, sysselsatt enbart i inrikes fart.

Beträffande befälet å svenska handelsfartyg föreskrives i § 3 i förordningen den 29 mars 1912 angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. såsom villkor för behörighet att vara befälhavare bland annat att vara svensk undersåte. Enahanda fordran är i befälsförordningen uppställd för utfäende av olika behörighetsbrev, berättigande att utöva däcksbefäl å svenskt handelsfartyg. Motsvarande föreskrifter finnas icke beträffande behörighetsbrev för maskinbefäl, men i gällande reglemente för navigationsskolorna i riket är svenskt medborgarskap uppställt såsom villkor för inträde i olika maskinistklasser. Praktiskt taget erfordras alltså för anställning såsom befäl av olika slag å svenska handelsfartyg att vara svensk undersåte.

Motsvarande förhållanden i utlandet.

I fråga om den ställning man i vissa främmande länder intagit till utlänningars anställning å fartyg, tillhörande den egna handelsflottan, har utskottet från kommerskollegium mottagit en promemoria, vilken såsom bilaga fogats till detta utlåtande. Av densamma framgår, att bestämmelserna, om man fränser befälet — frågan härom kan icke anses aktuell, då ju de svenska bestämmelserna härutinnan äro så stränga som det överhuvud taget är möjligt — i nästan alla ifrågavarande länder i själva verket giva vidare möjligheter än i Sverige att anställa utlänningar å fartyg. Endast i Frankrike, där gällande bestämmelser datera sig från år 1793, äro föreskrifterna strängare än i Sverige. I Frankrike gäller sålunda, att allt befäl samt minst tre fjärdedelar av manskapet skall utgöras av fransmän.

Omfattningen av utlänningars anställning å svenska fartyg.

Utskottet har vidare från kommerskollegium erhållit vissa statistiska uppgifter, utvisande i vilken utsträckning utlänningar varit anställda på svenska fartyg under åren 1922, 1929 och 1932. Efter dessa uppgifter meddelas till en början i *tab. 1* en sammanställning över svenska handelsflottans bemanning å fartyg i utrikes fart ifrågavarande år med fördelning på olika nationaliteter. Till de i tabellen anförda siffrorna må anmärkas, att 1922 års undersökning ansetts icke redovisa de ombord anställda lika fullständigt som undersökningarna för åren 1929 och 1932.

Enligt tabellen uppgick antalet utlänningar anställda å utrikes gående svenska handelsfartyg år 1922 till 772, år 1929 till 1,417 och år 1932 till 820, motsvarande respektive 5, 7,7 och 4,6 % av den totala bemanningen.

För åren 1929 och 1932 har materialet underkastats en mera ingående bearbetning, varvid fördelning verkstälts på olika fartygsslag och tonnagegrupper samt på fartyg med uteslutande svensk bemanning och fartyg, på

Tab. 1. Svenska handelsflottans bemanning å fartyg i utrikes fart åren 1922, 1929 och 1932, med fördelning på olika nationaliteter.

Nationalitet	Antal anställda		
	År 1922	År 1929	År 1932
Svenskar	14 711	17 100	16 959
Norrmän	191	454	237
Danskar	172	286	99
Finländare	99	167	158
Tyskar	133	145	103
Engelsmän	41	77	53
Ryssar	14	23	8
Övriga vita	102	211	152
Andra raser	20	54	10
Summa utläningar	772	1 417	820
Total bemanning	15 483	18 517	17 779

vilka även utläningar funnits anställda. Resultatet av denna bearbetning meddelas i tab. 2.

Av tab. 2 framgår, att av den svenska handelsflottan i utrikes fart 878 fartyg om 690,880 tons bruttodräktighet och med en total bemanning av 9,523 personer år 1929 ägde uteslutande svensk bemanning, under det att år 1932 så var fallet beträffande 941 fartyg om 824,912 tons bruttodräktighet och med 10,839 personers bemanning. Den andel av hela det i utrikes fart sysselsatta tonnaget, som använde sig av enbart svensk arbetskraft, ökades från 46 % år 1929 till 53 % år 1932. Motsvarande procenttal för olika tonnagegrupper framgå av följande sammanställning:

Tonnagegrupp (bruttoton)	År 1929 %	År 1932 %
— 500	74	86
500—2,000	53	67
2,000—	38	42

Beträffande samtliga tonnagegrupper har sålunda en väsentlig förskjutning till förmån för den svenska arbetskraften ägt rum från år 1929 till år 1932. Förskjutningen är minst framträdande ifråga om fartyg med en bruttodräktighet överstigande 2,000 ton, d. v. s. det huvudsakligen i oceanfart använda tonnaget.

Av de ovan meddelade uppgifterna framgår, att antalet utläningar å svenska fartyg — under samtliga undersökta år till övervägande del bestående av norrmän, danskar, finländare och tyskar — uppvisat en såväl absolut som relativt betydande minskning jämfört med år 1929 samt en i varje fall relativ och sannolikt även absolut minskning vid jämförelse med år 1922. Då det redan i sig självt föreligger anledning till antagandet, att anställandet av utläningar i relativt stor omfattning förekommer å fartyg, sysselsatta i rent internationell fart, är det av intresse att vid jämförelse mellan

Tab. 2. Svenska handelsflottans bemanning å fartyg i utrikes fart åren 1929 och 1932.

Fartygsslag och tonnagesgrupper (bruttoton)	F a r t y g m e d						
	uteslutande svensk bemanning			även utländsk bemanning			
	Antal	Bruttoton	Bemanning	Antal	Bruttoton	Bemanning	
total						därav utländsk	
År 1929.							
<i>Angfartyg</i>							
— 500	40	12,413	479	22	8,165	273	61
500—2,000	252	306,790	4,516	199	264,391	3,636	573
2,000—	42	126,235	1,201	93	313,685	2,794	454
<i>Motorfartyg.</i>							
— 500	31	6,047	222	7	1,619	53	8
500—2,000	3	3,458	49	6	8,045	110	25
2,000—	38	188,389	1,200	28	195,842	1,647	160
<i>Segelfartyg med hjälpmaskin.</i>							
— 500	396	32,199	1,415	31	3,909	160	43
500—2,000	—	—	—	—	—	—	—
2,000—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Andra segelfartyg.</i>							
— 500	74	11,103	386	45	8,402	310	89
500—2,000	—	—	—	1	1,605	11	4
2,000—	2	4,246	55	—	—	—	—
<i>Samtliga fartyg.</i>							
— 500	541	61,762	2,502	105	22,095	796	201
500—2,000	255	310,248	4,565	206	274,041	3,757	602
2,000—	82	318,870	2,456	121	509,527	4,441	614
Totalsumma	878	690,880	9,523	432	805,663	8,994	1,417
År 1932.							
<i>Angfartyg.</i>							
— 500	26	8,850	316	11	4,102	136	25
500—2,000	309	382,624	5,432	139	186,248	2,532	318
2,000—	63	183,138	1,763	67	238,189	1,901	254
<i>Motorfartyg.</i>							
— 500	27	4,765	176	4	1,365	36	8
500—2,000	7	10,013	128	2	3,335	44	11
2,000	39	192,195	1,216	42	282,372	2,104	175
<i>Segelfartyg med hjälpmaskin.</i>							
—500	424	35,399	1,554	18	3,168	117	23
500—2,000	—	—	—	—	—	—	—
2,000—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Andra segelfartyg.</i>							
— 500	46	7,928	254	3	618	19	4
500—2,000	—	—	—	—	—	—	—
2,000—	—	—	—	1	2,345	51	2
<i>Samtliga fartyg.</i>							
— 500	523	56,942	2,300	36	9,253	308	60
500—2,000	316	392,637	5,560	141	189,583	2,576	329
2,000—	102	375,333	2,979	110	522,906	4,056	431
Totalsumma	941	824,912	10,839	287	721,742	6,940	820

å ena sidan siffrorna för år 1922 och å andra sidan siffrorna för åren 1929 och 1932 uppmärksamma, att vid 1922 års slut blott 29 fartyg om sammanlagt 59,294 bruttoton voro använda i fart endast mellan utländska hamnar, under det att motsvarande antal och tontal åren 1929 och 1932 voro 63 och 227,905 resp. 61 och 265,908.

I anslutning till det i föreliggande motion framförda kravet, att besättningen vid mönstring i utländsk hamn skall såvitt möjligt till minst tre fjärdedelar bestå av svenska undersåtar, har materialet för år 1932 i vad det avser fartyg, å vilka antalet anställda utlänningar överstigit $\frac{1}{4}$ av hela besättningen, underkastats särskild bearbetning, vars resultat i sammandrag återgives i tab. 3.

Tab. 3. Fartyg med en utländsk bemanning under år 1932 överstigande $\frac{1}{4}$ av fartygens hela bemanning.

Fartygsslag och tonnagegrupper (bruttoton)	Fartyg med en utländsk bemanning							
	överstigande $\frac{1}{4}$ men ej $\frac{1}{3}$				överstigande $\frac{1}{3}$			
	Antal	Bruttoton	Bemanning		Antal	Bruttoton	Bemanning	
			Total	Utländsk			Total	Utländsk
<i>Ångfartyg.</i>								
— 500	2	612	21	6	1	352	11	4
500—2,000	7	9,997	132	38	7	10,531	157	75
2,000—	4	11,414	114	34	9	25,830	220	106
<i>Motorfartyg.</i>								
— 500	1	327	7	2	—	—	—	—
500—2,000	—	—	—	—	1	1,593	21	10
2,000—	3	27,169	110	31	2	19,469	73	28
<i>Segelfartyg med hjälpmaskin.</i>								
— 500	3	269	12	4	1	157	6	4
500—2,000	—	—	—	—	—	—	—	—
2,000—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Andra segelfartyg.</i>								
— 500	1	253	6	2	—	—	—	—
500—2,000	—	—	—	—	—	—	—	—
2,000—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Samtliga fartyg.</i>								
— 500	7	1,461	46	14	2	489	17	8
500—2,000	7	9,997	132	38	8	12,124	178	85
2,000—	7	38,583	224	65	11	45,299	293	134
Totalsumma	21	50,041	402	117	21	57,912	488	227

Av denna tabell framgår, att antalet ifrågavarande fartyg uppgick till endast 42 med en sammanlagd bruttodräktighet av 107,953 ton och 890 per-

soners besättning. Av samtliga på svenska fartyg anställda 820 utlänningar voro icke mindre än 344 eller 42 % anställda å dessa fartyg.

Av ifrågavarande 42 fartyg med utlänningar till ett antal överstigande $\frac{1}{4}$ av bemanningen hade 21 fartyg om 50,041 tons bruttodräktighet icke i något fall utlänningar till antalet överstigande $\frac{1}{3}$ av bemanningen, medan åter antalet fartyg, å vilka utlänningar befunnits anställda till mer än $\frac{1}{3}$ av bemanningen, utgjordes av återstående 21 fartyg om 57,912 tons bruttodräktighet.

Av de 21 förstnämnda fartygen voro under 500 bruttoton 7 fartyg om tillhopa 1,461 bruttoton och med 46 personers besättning, varav 14 utlänningar. Beträffande övriga 14 fartyg har verkställts en specialundersökning, varav framgått, att 7 stycken om 37,144 bruttoton och 217 personers besättning, varav 63 utlänningar, under undersökningsåret med största sannolikhet sysselsatts i fart uteslutande mellan utländska hamnar, 5 stycken om 9,997 bruttoton och 113 personers besättning, varav 32 utlänningar, sannolikt sysselsatts huvudsakligen i fart mellan utländska hamnar samt allenast 2 stycken om 1,439 bruttoton och 26 personers besättning, varav 8 utlänningar, sysselsatts i fart mellan svenska och utländska hamnar.

Av övriga 21 nyssnämnda fartyg, eller sålunda fartyg med utlänningar till antalet överstigande $\frac{1}{3}$ av bemanningen voro under 500 bruttoton 2 fartyg om 489 ton och med 17 personers besättning, varav 8 utlänningar. Av återstående 19 fartyg voro 12 stycken om 44,262 bruttoton och 338 personers besättning, varav 153 utlänningar, under året med största sannolikhet sysselsatta i fart uteslutande mellan utländska hamnar, 5 stycken om 10,641 bruttoton och 99 personers besättning, varav 46 utlänningar, sannolikt sysselsatta huvudsakligen i fart mellan utländska hamnar samt endast 2 stycken om 2,520 bruttoton och 34 personers besättning, varav 20 utlänningar, sysselsatta i fart mellan svenska och utländska hamnar.

Beträffande mönstringar å svenska fartyg i svenska hamnar av utlänningar har kommerskollegium meddelat, att av under år 1932 vid sjömanshusen verkställda påmönstringar (= antal påmönstrade), uppgående till ett antal av 34,251, allenast 423 voro utlänningar, alltså något över 1 %, medan motsvarande tal för år 1929 voro resp. 42,693, 894 och 2.1 %. Av under år 1932 avmönstrade, tillsammans 34,281, voro 687 utlänningar (år 1929: 40,170 resp. 1,104). Det framhålles emellertid, att den övervägande delen av påmönstringarna äro sådana mönstringar, som icke ske på grund av nya anställningsavtal utan äga rum vid sådan *ommönstring*, som föranledes allenast av utlöpanDET av sjömansrullas giltighetstid. Detta antagande anses i viss mån vinna stöd av det förhållandet, att enligt tillgänglig statistik genom den offentliga sjömansförmedlingens försorg under år 1932 allenast 86 av 556 arbetssökande utländska sjömän beretts anställning (år 1929: 140 av 342). Överskottet av avmönstrade utlänningar i förhållande till antalet påmönstrade sådana torde hänföra sig till avskedande av utlänningar för deras ersättande med svensk arbetskraft eller i samband med fartygs uppläggning, såvitt angår 1932 sannolikt till bägge dessa orsaker.

Slutligen meddelas, att antalet för utländska sjömän av socialstyrelsen utställda arbetstillstånd under år 1932 uppgick till 36 stycken, vartill komma av socialstyrelsen i yttranden till utrikesdepartementet tillstyrkta viseringar för viseringsskyldiga utländska sjömän till ett antal av 15 stycken.

Yttranden över motionen.

Utskottet har i vederbörlig ordning inhämtat yttrande över den föreliggande motionen av *Kommerskollegium*, varjämte yttranden afgivits i frågan — antingen direkt till utskottet eller till kommerskollegium — av *Sveriges redareförening*, *Sveriges segelfartygsförening*, *Stockholms rederiförening*, *Sveriges fartygsbefälsförening*, *Svenska maskinbefälsförbundet* och *Svenska sjöfolksförbundet*.

Kommerskollegium anför i sitt yttrande i huvudsak följande:

Angelägenheten av att särskilt under rådande svåra arbetslöshet åt det svenska sjöfolket bevara så många arbetstillfällen som möjligt belystes bjärt vid beaktande av att under år 1929, då likväl jämförelsevis mindre åtstramning av arbetstillgången förelåg, hos den offentliga arbetsförmedlingen för sjöfarten 54,070 ansökningar om arbete motsvarades av 23,598 tillsatta platser. Motsvarande siffror för år 1932 vore 90,097 respektive 17,290. Men frågan hade icke blott denna rent sociala sida utan berördes även till en viss grad av hänsyn till sjöfartssäkerhetens krav.

Det syntes kollegium kunna ifrågasättas, huruvida det avsedda syftet, varom full enighet torde råda, kunde nås på den väg motionären velat anvisa. Vad först anginge mönstring av sjöfolk i *svensk hamn* förtjänade uppmärksammas, att motionärens syfte härutinnan kunde nås genom en skärpt tillämpning av 1927 års utlänningslag, i den mån en dylik skärpning överhuvud kunde befinnas tillräddig. Med hänsyn till förefintligheten av denna lagstiftning och i betraktande av vad den förebragta statistiken rörande utlänningsars mönstring i Sverige på svenska fartyg utvisade, syntes ganska uppenbart, att i realiteten föga vunnes med en ändring av sjömanshus- och mönstringsförordningen i föreslagen riktning.

Beträffande frågan om mönstring av utlänningsar på svenska fartyg i *utlandet* kunde kollegium under inga förhållanden tillråda genomförande av bestämmelser av den innebörden, att fastställd anpart svenska medborgare icke skulle få underskridas i andra fall än då svenskt sjöfolk icke funnes att tillgå. Det torde vara ganska allmänt känt, att i särskilt vissa utländska hamnar uppehölle sig ett antal svenska sjömän, vilkas anställande ombord å fartyg varken ur sjösäkerhets-, sociala eller andra synpunkter vore tillräddigt eller lämpligt. Ett genomförande av motionärens förslag på förevarande punkt skulle kunna i vissa fall medföra absolut tvång för en fartygsbefälhavare att förhyra dylikt sjöfolk. Kollegium ansåge det därför ofrånkomligt att bibehålla nu gällande reservation, att »hinder eller synnerlig olägenhet» beträffande uppehållandet av fastställd anpart svenska undersåtar måtte befria härifrån.

Vidkommande slutligen förslaget, i vad det avsåge förändring av anparten svenska undersåtar från minst $\frac{2}{3}$ av besättningen, befälhavaren däri inberäknad, till $\frac{3}{4}$ av densamma, befälhavaren och övrigt befäl därvid oräknat, syntes den statistiska belysning av frågan, som förebragts, tyda på att en dylik förändring av gällande bestämmelser icke skulle få någon mera avsevärd praktisk betydelse. Kollegium hade verkställt en approximativ beräk-

ning rörande det ökade antal platser, som under år 1932 skulle överhuvud taget kunna tänkas hava beretts svenskt sjöfolk, om förslaget på denna punkt varit tillämpligt, och därvid kommit till, att antalet nya platser vid strikt tillämpning av förslaget skulle hava blivit 183. Emellertid borde här uppmärksammas, att detta antal ju endast vore teoretiskt grundat, alldenstund orsaken till det relativt stora antalet utlänningar på vissa fartyg hänförde sig till den mestadels avlägsna och rent internationella fart, vari det tonnage, varom här vore fråga, sysselsatts, samt sannolikheten alltså talade för att förhållandet beträffande antalet anställda utlänningar skulle varit i stort sett oförändrat, även om motionärens förslag gällt.

Att den svenska besättningen på fartyg, som trafikerade utländska hamnar, i synnerhet sådana, som i större utsträckning användes i rent internationell trafik, d. v. s. i fart uteslutande mellan utländska hamnar, så småningom uttunnades, torde vara ett förhållande, vilket man måste räkna med såsom något i viss grad ofrånkomligt. Avmönstringar förekomme givetvis tid efter annan av olika orsaker, och i den mån då icke finnes dugliga svenska ersättare — vilket givetvis ofta vore fallet — måste utlänningar förhyras.

Det hade emellertid vid studiet av den föreliggande statistiken icke kunnat undgå kollegium, att beträffande en del mindre ång- och segelfartyg — även segelfartygen med hjälpmaskin — antalet utlänningar vore jämförelsevis stort och att statistiken härutinnan sålunda i någon mån bekräftade motionärens uppgift i fråga om bemanningsförhållanden å vissa svenska segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin. Beaktas borde dock, att det här likväl gällde ett mycket begränsat antal fartyg och endast ett fåtal besättningsmän.

Det kunde måhända föreligga skäl till att överväga, huruvida icke de gällande bestämmelserna borde kompletteras med någon straffbestämmelse avseende förhyrning och påmönstring i utländsk hamn av utlänningar till större antal än förordningen medgäve. Beaktas borde emellertid, att prövningen av fall av eventuell överträdelse av här förutsatt slag vore förbunden med stora svårigheter, ej minst ur bevisningssynpunkt. Avgörande för kollegium hade emellertid varit, att en verksam garanti mot dylik överträdelse torde få anses ligga i den rätt och skyldighet till prövning, som måste åvila konsul, då befälhavare anmälde utlänning till påmönstring å svenskt fartyg i utländsk hamn. Det syntes också vara på denna sistnämnda punkt man hade att inrikta sig, då det gällde att komma till rätta med eventuella missförhållanden på förevarande område. Detta torde lämpligast ske genom att vikten av den prövning, som enligt § 35 i sjömanshus- och mönstringsförordningen otvivelaktigt ankomme på konsul, i konsulatsinstruktionen tydligare och mera uttryckligt än som i gällande instruktion vore fallet, inskräpdes. Kollegium vore för sin del berett att söka utverka komplettering av instruktionen på denna punkt. Ej heller betydelsen av en sådan åtgärd finge dock överskattas, då den prövning, varom här vore fråga, vore av ofta mycket ömtålig karaktär.

Det borde också beaktas, att av motionären åsyftade åtgärder, oavsett om de kunde förväntas få någon större praktisk betydelse eller ej, lätteligen kunde indirekt leda till genomsnittligt sett motsatt effekt mot den avsedda, d. v. s. minska antalet arbetstillfällen för det svenska sjöfolket. Det torde nämligen icke utan visst fog kunna befaras, att införande av nya restriktioner beträffande utlänningars anställande å svenska fartyg kunde medföra inskränkningar i utlandet i fråga om svenska sjömäns anställning å olika främmande länders fartyg. Direkta avspärrningsåtgärder i lagstiftningsväg kunde lätt för lång tid framåt begränsa svenskt sjöfolks anställningsmöjlig-

heter å utländska fartyg och därmed deras förvärvsmöjligheter i samband med uppehåll av den ena eller den andra anledningen i utländska hamnar.

Med hänsyn härtill och till vad kollegium i övrigt anfört hade kollegium funnit sig böra för sin del avråda från särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av den förevarande motionen.

Sveriges redareförening avstyrker motionen och anför till stöd härför bland annat, att den funne de gällande föreskrifterna i avseende å besättnings nationalitet vara avfattade på ett sätt, som i regel torde förebygga missbruk. Det vore nödvändigt, att lagstiftningen härutinnan bibehölle en viss smidighet, då i motsatt fall olägenheter kunde förorsakas fartygen. Det låge i sakens natur, att såväl rederiet som befälhavaren hade intresse av att påmönstra svenska sjömän icke allenast i svensk hamn utan även i utländsk hamn, försåvitt dugligt sådant sjöfolk över huvud taget funnes tillgängligt. Genom den föreslagna författningsändringen skulle emellertid befälhavaren mången gång tvingas att i utländsk hamn anställa olämpliga sjömän med påföljd, att övriga ombordanställda, fartyg och last utsattes för åtskilliga risker. Men även vid mönstring i svensk hamn kunde det vara motiverat, att utlänning bibehölles vid tjänsten, nämligen då fartygen verkställde sina obligatoriska ommönstringar i samband med upphörandet av sjömansrullans giltighetstid. Även vid nymönstringar borde rederiet bibehållas vid rätten att i Sverige påmönstra utlänningar i viss utsträckning, vilket givetvis komme att ske endast i undantagsfall. Det vore icke minst i statens och kommunernas intresse, att det utländska sjöfolk, som under kortare perioder befunno sig i svensk hamn, på så sätt bereddes möjlighet att lämna landet. På grund av den stora arbetslösheten i många länder vore det visserligen riktigt, att man i största möjliga utsträckning sökte bereda det egna landets sjömän sysselsättning å dess fartyg. Men den största delen av sjöfarten vore till sin karaktär internationell och därför oförenlig med en restriktiv nationell lagstiftning sådan som i motionen föreslagits.

Sveriges segelfartygsförening avstyrker likaledes motionen under framhållande bland annat, att den föreslagna åtgärden kunde medföra, att andra nationer införde liknande restriktioner, vilket skulle bliva till skada för svenska sjömän, då dessa därigenom i ännu mindre antal komme att kunna påmönstra utländska fartyg i utländsk hamn. Besättningarnas antal ombord å segelfartyg och segelfartyg med hjälpmaskin bestode i de flesta fall av från 3 till 6 personer. Av dessa måste enligt gällande bestämmelser minst $\frac{2}{3}$ vara svenskar, varför det icke kunde bliva fråga om mera än 1 å 2 man i de fall, då utländska sjömän mönstrades. Dessa mönstringar skedde vanligtvis, när svensk sjöman på egen begäran eller av annan orsak avmönstrade i utlandet eller när fartygen varit upplagda i utländsk hamn. Det vanligaste vore, att fartygen mönstrade sina besättningar i hemorten och att dessa sedan kvarstannade ombord under hela seglationstiden.

Stockholms rederiförening uttalar i fråga om motionen, i vad den avser utlänningars påmönstring i svensk hamn, att något behov av en skärpning av gällande föreskrift icke kunde anses föreligga, och åberopar till stöd härför vissa uppgifter rörande den omfattning, i vilken dylik mönstring förekommit under senaste året, samt att det till bevarande av svenska sjömäns rätt att vinna anställning å främmande länders fartyg, torde vara lämpligt att iakttaga en viss försiktighet på förevarande område. Motionärens yrkande i denna del borde därför icke vinna bifall. Vad angår mönstring i utländsk hamn, avstyrker föreningen bestämt, att ur § 35 mom. 2 i förord-

ningen uteslutas orden »om härför möter hinder eller synnerlig olägenhet». En sådan ändring skulle kunna leda till, att en befälhavare bleve förpliktad att anställa även sådan å utländsk ort vistande svensk sjöman, som det av hänsyn till sjöfartssäkerheten eller av sociala skäl skulle vara olämpligt att få till besättningsman. Vad slutligen angår den föreslagna höjningen av besättnings svenska andel från $\frac{2}{3}$ till $\frac{3}{4}$ måste en sådan ändring bliva en tämligen ringa betydelse, då det härvidlag huvudsakligen bleve fråga om fartyg, sysselsatta i trafik mellan utländska hamnar. Vid prövningen av frågan borde också internationella hänsyn beaktas. En skärpning av våra bestämmelser kunde leda till restriktioner i fråga om svenska sjömäns anställning å främmande länders fartyg. I samband härmed ville föreningen erinra om den av Sverige ratificerade Genua-konventionen av år 1920 angående arbetsförmedling för sjömän, vilken bland annat innehöller en bestämmelse, att vid arbetsförmedlingarna skulle sjömännen äga att fritt välja fartyg och redarna att fritt välja besättning. Föreningen finge på grund av det anförda avstyrka de föreslagna författningsändringarna.

Sveriges fartygsbefälsförening anför, att det vid nu rådande arbetslöshet vore av vikt att åt svenskt sjöfolk bevara alla de arbetstillfällen, som vore möjligt, varför föreningen icke kunde annat än instämma i motionen. Befälhavare borde dock icke ovillkorligen vara skyldig att i utländsk hamn mönstra svenska undersåtar, som visserligen ståtade under benämningen svenskt sjöfolk men egentligen vore att hänföra till den kategori s. k. sjömän, som vanhedrade det svenska namnet i åtskilliga kontinentala hamnstäder. Den föreslagna bestämmelsen borde därför gälla, endast om *lämpligt* svenskt sjöfolk funnes att tillgå.

Svenska maskinbefälsförbundet anför, att de skäl, som varit avgörande för att inom landet reservera arbetstillfällena åt landets egna medborgare, även borde gälla ifråga om de arbetstillfällen, som funnes å svenska fartyg, och att man därför endast i de fall, där det kunde vara förenat med större svårigheter att erhålla svenska undersåtar, borde tillåta utläningar att mönstra å svenska fartyg. Vidare borde beaktas de olägenheter, som vore förenade med att besättningen icke alltid förstode och kunde hastigt uppfatta de order, som gäves av befälet. I en kritisk situation kunde detta till och med äventyra sjösäkerheten, varför det även låge ett sjösäkerhetsintresse i att i största möjliga utsträckning ha svensk besättning. Förbundet tillstyrker på grund av det anförda bifall till motionen.

Svenska sjöfolksförbundet uttalar bland annat, att lämpligheten av att nationellt begränsa anställningsmöjligheterna givetvis kunde ifrågasättas med hänsyn till den internationella betoning, som sjömansyrket på grund av sin egen natur hade och måste ha. Men då flertalet andra sjöfartsidkande nationer vidtagit långt gående åtgärder i syfte att bevara sjöfartsnärings arbetsmöjligheter åt det egna landets medborgare och därigenom utestängt det svenska sjöfolksöverskottets möjligheter till arbetsinkomster i dessa länders handelsflottor, syntes det vara välbefogat att i största möjliga utsträckning söka bevara svenskt sjöfolks möjligheter till arbetsinkomst å svenska fartyg. Förbundet ville därför för sin del uttala sin anslutning till motionens syfte.

Utskottet.

De synpunkter, som legat till grund för den föreliggande motionen, nämligen att åt svenskt sjöfolk bör, särskilt under nu rådande svåra arbetslös-

het, i så stor utsträckning som möjligt bevaras de arbetstillfällen, som kunna stå till buds inom den svenska sjöfartsnäringen, äro givetvis synnerligen behjärtansvärda. Härutinnan torde ej heller på något håll en annan uppfattning vara rådande.

Emellertid hava, särskilt från kommerskollegii sida, framförts så starka skäl mot de föreslagna ändringarna i sjömanshus- och mönstringsförordningen, att utskottet funnit sig icke kunna förorda ett bifall till motionen. Genom den belysning av frågan, som lämnats av kommerskollegium såväl i statistiskt avseende som i övrigt, har utskottet kommit till den uppfattningen, att föga skulle stå att vinna på ifrågavarande område genom en skärpt lagstiftning, samtidigt som genomförandet av en dylik åtgärd skulle vara förenat med viss risk för motåtgärder från andra staters sida, vilken risk icke torde böra underskattas.

Erinras må även att, i vad frågan gäller mönstring av utlännning å svenskt fartyg i svensk hamn, syftet med den föreliggande motionen lär kunna nås genom en skärpt tillämpning av 1927 års utlänningslag, i den mån en dylik skärpning överhuvud taget kan befinnas tillräddlig.

I förevarande sammanhang vill emellertid utskottet taga fasta på, att kommerskollegium i sitt yttrande förklarat sig berett att söka utverka sådan ändring i konsulatinstruktionen, att vikten av den prövning, som enligt § 35 i sjömanshus- och mönstringsförordningen ankommer på konsul, då befälhavare anmäler utlännning till påmönstring å svenskt fartyg i utländsk hamn, tydligare och mera uttryckligt inskärpes än som är fallet i gällande instruktion. Utskottet förutsätter sålunda, att kommerskollegium med det snaraste kommer att framställa förslag i sådant avseende.

Under åberopande av det anförda får utskottet hemställa,

att förevarande motion icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 30 mars 1933.

På utskottets vägnar:

OLOF ANDERSSON.

Närvarande: herrar *Andersson* i Malmö, *Lindberg* i Stockholm, *Meyerhöffer*, *Nilsson* i Göteborg, *Ekman*, *Andersson* i Surahammar, *Jacobsson*, *Westerdahl*, *Andersson* * i Falkenberg och *Gustafsson* i Lekåsa.

* Ej närvarande vid justeringen.

Bilaga.

V. P. M.

I skrivelse till Kungl. Utrikesdepartementet den 19 maj 1932 anhöll Kungl. Kommerskollegium om införskaffande genom departementets försorg av uppgifter i vad mån och på vad sätt i följande länder, nämligen i Danmark, Finland, Norge, Tyskland, Nederländerna, Storbritannien och Frankrike genom lagstiftning meddelats bestämmelser, som innefattade förbehåll för landets egna medborgare i fråga om anställning å fartyg hemmahörande i samma land eller eljest särskild reglering av utlänningars anställning å dylikt fartyg.

I anslutning därtill framhölls att, därest beträffande nämnda länder föreläge statistiska uppgifter, helst specificerade, rörande omfattningen av utlänningars anställning å ländernas egna fartyg, det vore av intresse för kollegium att få del även av dessa uppgifter.

I anledning härav har kollegium genom departementet fått mottaga viss utredning, varav följande framgår.

Danmark.

Enligt verbalnote den 17 juni 1932 föreligger icke — bortsett från de i Lov om Sønaeringen av den 28 februari 1916 med senare ändringar innefattade bestämmelserna om befälsbemanningen på danska fartyg — lag- eller administrativa bestämmelser, som giva danska medborgare företräde (fortrinlig Adgang) till förhyrning å danska fartyg. Ej heller förefinnas särskilda regler beträffande utlännings rätt att erhålla förhyrning (Adgang til Forhyrning).

Finland.

Enligt förordning av den 14 oktober 1932 »bör utlännning, som i Finland antages i tjänst å finskt fartyg, utverka arbetstillstånd.» Enligt vad Svenska beskickningen i Helsingfors i skrivelse den 20 oktober 1932 meddelat, torde bestämmelsen i fråga i sak »icke innebära någon större försämring av redan nu rådande förhållanden, ty tack vare intimt samarbete mellan den finska arbetsförmedlingen, de finska sjömanshusen m. m. torde det för närvarande, åtminstone enligt beskickningens och dess underlydande konsulats erfarenhet, vara praktiskt taget så gott som uteslutet för en utländsk sjöman att i Finland erhålla anställning å finska fartyg.» Tillsvidare synas i övrigt icke i finsk lagstiftning förefinnas särskilda bestämmelser, innefattande förbehåll för landets egna medborgare ifråga om anställning på finska fartyg.

Norge.

På grund av lag den 26 augusti 1854 är det tillåtet, att för skeppstjänst å norska fartyg förhyra utländska, i Norge icke sjörullförda (sjöinnrullerte) personer till följande antal, nämligen, när besättningens antal, befälhavare och styrmän inräknade, uppgår till

3	1 utlännning
4—6	2 utlänningar
7—9	3 »
o. s. v. enligt samma regel.	

Det må emellertid uppmärksammas, att den sålunda angivna begränsningen ifråga om rätten för utlänningar att vinna anställning å norskt fartyg äger giltighet allenast »då fartyget utgår från norsk hamn.»

En på sin tid på föranstaltande av Norges Redareförening verkställd undersökning beträffande fartyg, tillhörande till förbundet anslutna redare år 1924, har givit vid handen, att 921 svenska sjömän funnos anställda på ifrågavarande fartyg. Det nämnda antalet »motsvarade 4.9 % av sammanlagda besättningarna.»

Tyskland.

Av verbalnote den 20 juni 1932 framgår, att i Tyskland icke meddelats författningsföreskrifter innebärande förbehåll för tyska medborgare ifråga om anställning å tyska fartyg eller särskild reglering av utlänningars anställning å dylika fartyg.

Särskilt undantag gäller ifråga om befälhavare, styrmän och maskinbefäl.

Nederländerna.

Av Svenska beskickningen i Haag meddelas i skrivelse den 8 augusti 1932, att enligt inhämtade upplysningar i Nederländerna gällande lagstiftning icke innehölle någon föreskrift rörande nationaliteten för personer, som anställdes å nederländska fartyg. Det vore endast stadgat, att befälhavare å fartyg, vilka vore berättigade att föra nederländsk flagga, ävensom styrmän och maskinister, som i sådan egenskap tjänstgjorde i viss tjänstegrad å dylika fartyg, skulle innehava nederländska diplom såsom styrmän eller maskinister. En lag av den 14 juni 1930 angående befälhavares och sjömäns arbetsavtal, vilkens ikraftträdande emellertid ännu för det dåvarande icke vore fastställd, innehölle en bestämmelse, att endast nederländska medborgare finge anställas såsom befälhavare å nederländska fartyg.

Storbritannien.

I skrivelse den 28 september 1932 har Svenska generalkonsulatet i London meddelat, att enligt inhämtade upplysningar inga direkta lagbestämmelser föreläge, vilka innehölle förbud mot anställande av utländska sjömän i brittiska handelsmarinens fartyg. Emellertid funnes på grund av härskande arbetsbrist inom sjömansyrket en allmän önskan, att vid påmönstringar på brittiska fartyg brittiska sjömän skulle äga företräde, och, enligt vad generalkonsulatet hade sig bekant, tillsåges av vederbörande sjöfartsorganisationer strikt att så bleve fallet. En inskränkning i vad nyss sagts om lagbestämmelser förhindrande utländska sjömän att vinna anställning å brittiska fartyg innehölles dock i Aliens Restriction (Amendment) Act. 191 kapitel 92 § 5, däruti stadgades om befälets nationalitet.

Enligt förebragta statistiska uppgifter voro av totalt 211,418 under år 1930 eller någon del därav i brittisk »foreign trade» sysselsatta sjömän 18,231 utlänningar, andra än »lascars» (ostindiska sjömän). Antalet »lascars» uppgick till 56,416. I »home trade» voro samma år sysselsatta i allt 24,770 sjömän, varav 676 utlänningar, andra än »lascars».

Av nedanstående tabell framgår antalen den 1 mars ett vart av åren 1926—1931 å fartyg i »sea-trading» anställda sjömän:

	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Engelsmän	129,289	132,384	122,377	133,606	127,518	108,882
Utlänningar, andra än lascars	15,703	16,079	15,291	16,383	14,433	11,204
Lascars	51,566	52,062	52,445	53,571	52,682	49,125
Summa	196,558	200,525	200,113	203,560	194,633	169,211

Av totalt 11,204 den 26 april 1931 å sjögående fartyg registrerade i United Kingdom, Isle of Man och Channel Islands anställda utlänningar voro 471 svenskar fördelade på följande grupper:

Styrmän	2
Båtsmän m. m.	91
Övriga däcksmanskap	192
Maskinister	10
Donkeymän m. m.	75
Eldare och lämpare	84
Kökspersonal m. m.	17
Summa	471

Frankrike.

I skrivelse den 28 maj 1932 har Svenska beskickningen i Paris meddelat följande upplysningar.

Enligt ett dekret av 1793 måste å franska fartyg allt befäl samt tre fjärdedelar av manskapet utgöras av fransmän. Några andra föreskrifter, som reglera utlänningars anställning å franska fartyg, finnes icke. Beskickningen upplyser ytterligare att »faktiskt har möjligheten att å franska fartyg anställa utlänningar till ett antal motsvarande en fjärdedel av manskapets totalantal icke ens under normala tider tagits i anspråk, och givetvis är detta ännu mindre fallet under nuvarande förhållanden.»

Belgien.

Från Svenska konsulatet i Antwerpen har i särskild ordning meddelats upplysningar i ämnet såvitt angår Belgien (skrivelse av den 4 november 1932). Därav framgår, att belgisk befälhavare alltjämt är oförhindrad att låta påmönstra utlänningar.

Emellertid lär på grund av rådande arbetslöshet en tendens gjort sig gällande att giva egna landets sjömän företräde, varav följderna blivit, att utlänningar blott undantagsvis anställas och då blott sådana sjömän, som under tidigare tjänstgöring å belgiska fartyg särskilt utmärkt sig för duglighet och skötsamhet.

Stockholm den 17 februari 1933.