

## Nr 24

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner angående minimibesättning å fartyg.*

Första lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 345 i första kammaren av fröken *Mattson m. fl.* samt nr 431 i andra kammaren av herr *Carlsson* i Göteborg *m. fl.* I motionerna, vilka är likalydande, hemställes att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening uttala att vid fastställande av minimibesättning å fartyg överensstämmelse i praxis eftersträvas till vad riksdagen och föredragande departementschefen uttalat såsom grundläggande synpunkter vid säkerhetslagens tillkomst; samt att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära en skyndsam utredning rörande principerna för lagstiftningens tillämpning vid bestämmande av minimibesättning å fartyg.

Rörande motivering för yrkandena hänvisas till motionen II:431.

### **Lagen om säkerheten på fartyg**

Lagen om säkerheten på fartyg, vilken lag trädde i kraft den 1 januari 1966, upptar i 6 kap. bestämmelser om bemanning och minimibesättning m. m. Kapitlet har följande lydelse.

#### 1 §.

Fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt.

Under resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller som i annat fall är sådan, att skeppstjänsten måste indelas i skift, må fartyget icke ha mindre besättning än att befäl och manskap kunna indelas i erforderligt antal vakter.

Fartyg må icke under resa ha mindre besättning än att erforderlig personal kan avdelas för kosthållet ombord och, om fartyget enligt gällande föreskrifter skall vara utrustat med teleanläggning, för anläggningens behöriga nyttjande.

#### 2 §.

För fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton, som befördrar gods eller passagerare, skall sjöfartsstyrelsen, efter samråd med organisationer representerande redare och ombordanställda, fastställa den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart, vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas (*minimibesättning*). Om fartyget nyttjas eller avses att nyttjas i flera fartområden, skall minimibesättning fastställas för varje sådant område.

Konungen äger bestämma, att minimibesättning skall fastställas även för annat fartyg än i första stycket sägs.

### 3 §.

När minimibesättning fastställs, skall besättningens sammansättning till antal och kvalifikationer bestämmas med hänsyn till fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och den fart, vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. Härvid skall iakttagas att fartyg erhåller befäl till det antal och med den behörighet som särskilt föreskrives samt att manskapet ges en sammansättning som är tillfredsställande med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt.

### 4 §.

Sedan minimibesättning för visst fartyg fastställts, skall sjöfartsstyrelsen låta anteckna minimibesättningens sammansättning till antal och kvalifikationer samt det fartområde för vilket besättningen fastställts i den tillsynsbok för fartyget, som föreskrives i 7 kap. 20 §.

### 5 §.

Har anteckning om minimibesättning för visst fartområde införts i fartygs tillsynsbok, må fartyget icke framföras i fartområdet, om besättningens antal understiger vad som anges i tillsynsboken.

### 6 §.

Ändras fartyg eller dess utrustning på sätt som kan antagas ha betydelse för minimibesättningens sammansättning, äger sjöfartsstyrelsen återkalla meddelat beslut om minimibesättning.

Har beslut om minimibesättning återkallats, skall tillsynsboken genast lämnas till sjöfartsstyrelsen.

### 7 §.

Bestämmelserna i 1 § andra och tredje styckena samt 2—6 §§ gälla icke utländskt fartyg.

## Departementschefen

I prop. 1965:132, varigenom förslag till lagen förelades riksdagen, yttrade dåvarande *departementschefen*, *statsrådet Skoglund*, rörande bemanningsfrågorna följande allmänna synpunkter.

Förslaget om fartygs bemanning har i sina huvudlinjer tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. Bemanningsutredningen har också i sitt remissyttrande påpekat att det skulle vara till gagn såväl för redare och befälhavare, vilkas skyldigheter rörande fartygens bemanning är straffsanktionerade (jfr 292 § sjölagen), som för tillsynsmyndigheterna att en enhetlig uppfattning om innebörden av begreppet »betryggande bemanning» uppnås genom en författningsmässig bemanningsreglering.

Även jag finner övervägande skäl tala för att i den tillämnade sjösäkerhetslagen, i vilken huvudreglerna rörande säkerheten på fartyg sammanföres, upptaga grundläggande bestämmelser om fartygs bemanning.

Den av de sakkunniga föreslagna lösningen har accepterats av bemanningsutredningen liksom av samtliga sjöfartsorganisationer. Denna positiva inställning till förslaget finner jag mycket tillfredsställande. Föreskrifter om befälsbemanningen finns visserligen i sjöbefälskungörelsen i vilken någon ändring inte avses böra ske. Däremot saknas bestämmelser om manskapets sammansättning till antal och kvalifikationer. Det kommer otvivelaktigt att krävas betydande insatser ej endast från myndigheternas utan även från organisationernas sida för att skapa en ändamålsenlig och framsynt praxis på detta område. Jag är väl medveten om de svårigheter den av de sakkunniga föreslagna ordningen för fastställelse av minimibesättning på skilda fartyg i praktiken kan komma att medföra. Mot bakgrunden av det samarbete som råder mellan redareorganisationerna och de ombordanställdas organisationer i hithörande frågor, anser jag mig ändå kunna tillstyrka förslaget. Jag finner att det innebär en högst väsentlig och behövlig förbättring av gällande bemanningsregler och utgör ett betydelsefullt led i våra strävanden att skapa ökad säkerhet till sjöss. Det är också min förhoppning att det föreslagna systemet skall erbjuda möjlighet — utan att säkerhetskraven åsidosättes — till en fortlöpande och smidig anpassning av fartygsbemanningen efter den snabba tekniska utveckling som präglar moderna sjöfartsförhållanden.

Någon närmare reglering av hur minimibesättningen bör fastställas låter sig knappast göras. Vissa allmänna synpunkter torde dock kunna läggas på denna fråga. Förslaget förutsätter att för varje fartyg en individuell prövning sker av den erforderliga minimibesättningen. Denna bör självfallet ställas i relation till sådana faktorer som fartygets storlek, beskaftenhet, utrustning, användning och den fart vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. Sedan denna prövning skett, skall sjöfartsstyrelsen enligt förslaget anteckna minimibesättningen i fartygets tillsynsbok och därvid ange besättningens sammansättning till antal och kvalifikationer samt det fartområde för vilket besättningen fastställts. Härigenom får tillsynsmyndigheten möjlighet att snabbt konstatera om den faktiska besättningen understiger den för fartyget fastställda. Ett fartyg för vilket minimibesättning fastställts får enligt förslaget icke gå till sjöss, om besättningen understiger det antal som angivits i tillsynsboken.

Minimibesättningen måste fastställas med utgångspunkt allenast från säkerhetskraven. Vissa minimifordringar när det gäller besättningens antal och kvalifikationer måste vara uppfyllda. Det bör exempelvis tillses att besättningen är tillräcklig för en betryggande skötsel av fartygets framdrivningsmaskineri, hjälpmaskiner eller andra anläggningar ombord, som är

av vikt för säkerheten. Vidare skall det kunna upprätthållas en tillfredsställande vakttjänst ombord. Besättningen måste med andra ord beräknas så, att fartyget vid varje tillfälle under resan kan framföras på ett betryggande sätt från säkerhetssynpunkt. Slutligen måste besättningen räckas till för en snabb och säker användning av fartygets räddnings- och brandsläckningsanordningar. Självfallet måste hänsyn tas till den reglering av sjömannens arbetstid som skett i sjöarbetstidslagen.

En för sjöfarten besvärande omständighet utgör den rådande bristen på befäl med utbildning som motsvarar behoven för skilda befattningar ombord. En stor del av den svenska handelsflottans personal i befälsställning saknar i sjöbefälskungörelsen föreskriven behörighet. De allra flesta som inte har föreskriven behörighet har anställts med stöd av 38 § (bristmönstringsparagrafen) i kungörelsen. Detta författningsrum lämnar visst utrymme åt befälhavare att anställa icke behörig personal, nämligen om han icke kunnat få person som varit behörig till befattningen. I övrigt har den icke behöriga personalen antingen anställts med stöd av särskilt medgivande av sjöfartsstyrelsen eller efter dispens av Kungl. Maj:t från behörighetsregler. De av Kungl. Maj:t lämnade dispenserna gäller nästan uteslutande befälhavare, en befälskategori som inte kan rekryteras med stöd av bristmönstringsparagrafen.

Visserligen kan sägas att denna brist på behörigt befäl icke är så allvarlig som själva bristmönstringssiffrorna kan ge vid handen. De obehöriga utgöres nämligen ofta av utländska sjömän som har kvalificerad befälsutbildning bakom sig eller av dugliga och praktiskt kunniga personer ur manskapsgrader. Bristen på yrkeskunnigt sjöfolk är det oaktagat ett allvarligt problem. Möjligheten att bristmönstra får inte medföra att allvarliga ansträngningar inte göres för att förse vår handelsflotta med kompetent sjöfolk. I detta sammanhang måste också understrykas att en bristmönstringsparagraf inte får leda till att fartyget icke är betryggande bemannat. Som nämnts straffas befälhavaren och, vid medverkan av redare, även denne för överträdelse av bemanningsföreskrifterna i sjölagen. Tillsynsmyndigheten måste följa denna fråga med största uppmärksamhet. Det må även påpekas, att mönstringsförordningen ålägger mönstringsförrättare att tillse att bristmönstring inte äventyrar fartygets säkerhet. Uteslutet är t. ex. att ett fartyg får gå till sjöss med endast jungmän på däck, om fartyget enligt tillsynsboken skall ha matrosar och lättmatrosar påmönstrade. Detsamma gäller i fråga om maskinpersonalen.

I den särskilda motiveringen till bestämmelserna i 6 kap. anförde departementschefen följande.

#### 1 §.

Såsom framgår av vad jag tidigare sagt återfinns huvudstadgandet om

fartygets bemanning i 5 a § sjölagen. Där sägs att fartyget skall vara bemannat på betryggande sätt. En anvisning om innebörden av bestämmelsen ges även i 5 a §, då där uppställs krav på att för längre resor befäl och manskap skall vara tillräckligt många för två vakter både vad gäller skeppstjänsten på däck och vad angår skeppstjänsten i maskin.

Förevarande paragraf avser att motsvara 5 a § sjölagen. Genom tillkomsten av sjoarbetstidslagen har tvåvaktsystemet i huvudsak kommit att ersättas av ett trevaktsystem inom handelsflottan. När det gäller skeppstjänsten har även en viss rationalisering ägt rum. Bl. a. tillämpas sedan flera år tillbaka en ny anställningsform som benämnes anställning i allmän tjänst. Den anställde mönstras därvid i viss befattning på hittillsvarande sätt (såsom matros, motorman etc.) men är skyldig att vid behov utföra annat arbete ombord än det som tillhör den befattning, i vilken han påmönstrats. På vissa mindre fartyg har man övergått till att draga upp maskinkontroll och maskinmanöver på fartygsbryggan. Även fartygets styr-anordningar kan automatiseras genom s. k. autopilotsystem.

På grund av det anförda anser jag det icke lämpligt att i en ramlag med mera allmängiltigt innehåll närmare reglera antalet vakter på däck och i maskin. Erinras må emellertid att enligt förslaget om minimibesättning för fartyg hänsyn måste tagas till erforderlig vakttjänst ombord vid beräkningen av besättningens storlek.

I tredje stycket upptages en allmän bestämmelse om att erforderlig personal skall finnas ombord för kosthållet och för betjäning av radiotelegrafi- eller radiotelefonianläggning. Om 1960 års säkerhetskonvention som samtidigt med detta lagförslag underställes riksdagen antages, avses föreskrifter komma att utfärdas på vilka fartyg teleanläggning skall föras.

### 2—3 §§.

Minimibesättningen skall fastställas för varje fartyg om minst 20 brutto-registerton, som befordrar gods eller passagerare. Denna prövning bör emellertid kunna ske efter vissa schematiska grunder. Fartygstyp, maskinstyrka, utrustning och användning kommer självfallet att vara betydelsefulla omständigheter vid fastställande av minimibesättningen. I många fall är dock fartygen så ensartade att en uppdelning bör kunna ske efter tonalet eller maskinstyrkan såsom f. n. tillämpas i kollektivavtal mellan redare och ombordanställda.

Vissa allmänna behörighetskrav måste uppställas på däck- och maskinbemanningen. När det gäller befälet har denna fråga lösts i sjöbefälskungörelsen, där befälets sammansättning bestämts från sjösäkerhetssynpunkt. Vid minimibesättnings fastställande skall därför sjöbefälskungörelsen lända till efterrättelse.

Beträffande manskapets antal och kvalifikationer finns ingen författ-

ningsreglering. Som jag tidigare utvecklat måste avgörande emellertid här vara att manskapet får en sådan sammansättning att skeppstjänsten såväl i fråga om utkik och manövrering som fartygets drift i övrigt kan fullgöras på ett betryggande sätt.

Av 1 § framgår att särskild minimibesättning kan fastställas för kortare resor, när skeppstjänsten inte behöver indelas i skift.

#### 5—7 §§.

För att tillsynsmyndighet lätt skall kunna konstatera om ett fartyg är underbemannat har en bestämmelse införts, om att minimibesättningens sammansättning skall införas i fartygets tillsynsbok. Skulle antalet besättningsmän understiga det för fartyget fastställda, bör fartyget enligt 8 kap. 1 § beläggas med nyttjandeförbud. I övrigt har beträffande tillsynsboken införts bestämmelser som i stort överensstämmer med dem som gäller för certifikat.

Såsom jag tidigare framhållit utgör bristen på yrkeskunnigt sjöfolk ett allvarligt problem inom vår handelsflotta. I sjöbefälskungörelsen har den tidigare redovisade bristmönstringsparagrafen måst införas. Den föreslagna ordningen med en minimibesättning för varje fartyg utgör en skärpning av gällande bestämmelser, då det minsta besättningsantalet för viss fart som antecknats i tillsynsboken icke får underskridas.

För att en sådan regel icke skall medföra obilliga verkningar för sjöfarten är det av vikt att det för fartyg som går i olika farter anges den minimibesättning som är tillämplig i varje fart. Av 1 kap. 10 § förslaget framgår att även fart mellan utländska orter kan jämföras med inre fart eller stor kustfart.

Av vad jag tidigare sagt framgår att minimibesättningen skall fastställas endast från säkerhetssynpunkt. I sakens natur ligger därför att dispens icke må medgivnas från kravet att besättningsantalet skall vara uppfyllt för den fart vari fartyget går.

#### Första lagutskottets utlåtande 1965:30

I sitt av riksdagen godkända utlåtande i anledning av propositionen uttalade *utskottet* rörande hithörande problem följande.

Såsom departementschefen framhållit kan i praktiken svårigheter uppkomma vid bestämmandet av minimibesättning. Förslaget har emellertid godtagits av samtliga sjöfartsorganisationer och dess genomförande skulle enligt utskottet innebära en avsevärd och behövlig komplettering av nu gällande regler, som endast avser befälsbemanningen. Under utskottsbehandlingen har farhågor framförts för att i vissa fall minimibesättning kunde

komma att fastställas så att fartyg, oaktat rimliga säkerhetskrav finge anses uppfyllda, fördröjdes i hamn. Utskottet vill med anledning därav understryka departementschefens uttalande att minimibesättning måste fastställas med utgångspunkt allenast från säkerhetskravet. Detta begrepp får uppfattas så att besättningen till såväl kvalifikation som antal är tillräcklig för fartygets kontinuerliga drift i den fart vari det skall nyttjas. Någon närmare reglering av hur minimibesättning för olika fartyg skall bestämmas torde emellertid icke lämpligen böra ske i lag. Det bör därjämte erinras om att i propositionen anvisats utvägar att undgå befarade svårigheter. Sålunda kan särskild minimibesättning fastställas för kortare resor, när skeppstjänsten ej behöver indelas i skift, och vidare bör för fartyg, som går i olika farter, anges den minimibesättning, som är tillämplig i varje fart. Möjlighet finns också att jämställa fart mellan utländska orter med inre fart eller stor kustfart. Bestämmelser om straffansvar för befälhavare, som icke iakttar enligt säkerhetslagen meddelade föreskrifter om minimibesättning, finns i 10 kap. 3 §. Enligt andra stycket i lagrummet är befälhavare fri från ansvar om lämplig person, som varit kvalificerad till befattningen, icke kunnat erhållas i senast besökta hamn, och detta föranlett att de uppställda fordringarna på kvalifikation hos medlem av minimibesättning ej blivit uppfyllda för viss tjänst ombord — — —. Stadgandet överensstämmer med 38 § sjöbefälskungörelsen, den s. k. bristmönstringsparagrafen, vari någon ändring icke avses skola ske. Enligt utskottets mening är det visserligen i och för sig lämpligt om bristmönstringsbestämmelser kunde utgå ur lagstiftningen. Såsom departementschefen framhållit är bristen på yrkeskunnigt sjöfolk för närvarande så stor, att bristmönstring måste förekomma. Möjligheten att bristmönstra får emellertid icke medföra att allvarliga ansträngningar ej göres för att förse vår handelsflotta med kompetent sjöfolk. Det bör också uppmärksammas att den föreslagna bestämmelsen endast möjliggör för befälhavare att avstå från viss kvalifikation hos den anställde, om lämplig person icke kunnat erhållas, men ej att underskrida minimibesättningens antal. Stadganden har även givits för att motverka att sjösäkerheten sättes i fara genom bristmönstring. Sålunda är sjölagens regel att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt straffsanktionerad och vidare åligger det mönstringsförrättare att tillse att bristmönstring icke äventyrar fartygs säkerhet. Slutligen har departementschefen framhållit att tillsynsmyndigheten måste med största uppmärksamhet följa frågan. Härigenom får betryggande garantier anses föreligga mot missbruk av bristmönstringsbestämmelsen — — —.

#### Utskottet

I detta utlåtande behandlar utskottet motioner rörande tillämpningen av reglerna om minimibesättning i lagen om säkerheten på fartyg.

Enligt nämnda lag, som trädde i kraft den 1 januari 1966, skall sjöfartsstyrelsen för fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton, vilket befordrar gods eller passagerare, fastställa den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart, vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. Sjöfartsstyrelsens beslut, som skall fattas efter samråd med organisationer representerande redare och ombordanställda, kan överklagas hos Kungl. Maj:t.

I motionerna hemställs, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att vid fastställande av minimibesättning i praxis måste eftersträvas överensstämmelse med de grundläggande synpunkter som riksdagen och föredragande departementschefen uttalat vid lagens tillkomst. Vidare begärs utredning rörande principerna för lagens tillämpning vid bestämmande av minimibesättning.

Vid tillkomsten av lagen uttalade departementschefen att det otvivelaktigt kommer att krävas betydande insatser ej endast från myndigheternas utan även från sjöfartsorganisationernas sida för att skapa en ändamålsenlig och framsynt praxis på området. Trots de svårigheter som kunde uppkomma vid tillämpningen ansåg sig emellertid departementschefen, mot bakgrunden av det samarbete som rådde mellan redarnas och de ombordanställdas organisationer, kunna tillstyrka lagförslaget. Utskottet uttalade i sitt av riksdagen godkända utlåtande — i likhet med departementschefen — att någon närmare reglering av hur minimibesättningen för olika fartyg skulle bestämmas icke lämpligen torde böra ske i lag. Som framgår av redogörelsen ovan anförde departementschefen och utskottet därjämte bl. a. vissa allmänna synpunkter i ämnet.

Motionsyrkandena motiveras av farhågor för att föreskrifterna om minimibesättningar för vissa fartyg i praktiken skall påverka fartygens normalbesättningar så att bemanningen minskas och kvalifikationerna försämras. Frågan är betydelsefull och enligt vad utskottet erfarit har myndigheterna och berörda organisationer i hög grad sin uppmärksamhet riktad härpå. Det får därför antas att erforderliga motåtgärder blir vidtagna om lagen skulle få nyssnämnda, icke avsedda följder. Det är emellertid enligt utskottets mening ännu för tidigt att dra några slutsatser härvidlag.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I: 345 och II: 431, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 30 mars 1967

På första lagutskottets vägnar:

ERIK SVEDBERG



*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herr Erik Svedberg, fröken Mattson\*, herrar Hjorth\*, Arvidson, Ernulf, Svanström\*, Schött och fru Lilly Ohlsson;

från andra kammaren: fru Johansson\*, herrar Ekström i Björkvik, Svensson i Vä, fru Kristensson\*, herr Gustafsson i Borås, fröken Andersson i Strängnäs och fru Lindekvist.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.