

Nr 11.

Av herr **Berg, Robert**, m. fl., om förslag till nya lagbestämmelser rörande fartygs bemanning.

De lagbestämmelser, som avse att reglera bemanningen ombord i svenska handelsflottans fartyg, äro dels sjölagens § 5 a), som bl. a. stadgar: "Fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt; och må i intet fall för resa, som under vanliga förhållanden kräver mera än tolv timmars 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 maskin under fartygets gång.", dels ock Kungl. Maj:ts nådiga förordning av den 23 december 1915 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg, vars 2 kap. 3 § kompletterar bestämmelserna i sjölagens § 5 a). Förordningen stadgar: maskindrivet fartyg må icke på längre resa i utomeuropeiska farvatten, Medelhavet och Svarta Havet inbegripet, hava mindre maskinbesättning än som jämte maskinbefälet är i en var av tre vakter tillräcklig för skeppstjänsten i maskin under fartygets gång.

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

Även sjöarbetstidslagens 4 § reglerar i viss mån bemanningen ombord i fartygen genom att däri föreskrives åtta timmars arbetsdag för vissa besättningsgrupper, då fartyget är till sjöss, vilket medför, att antalet i dessa besättningsgrupper måste vara tillräckligt för att kunna indelas i tre vakter.

Sjölagens § 32 stadgar, att det åligger befälhavaren att tillse, att vaktmanskap finnes å däck, att då fartyget icke ligger i hamn eller eljest å säker ankarplats, sjövakt hålles, att behörig utkik hålles, att icke såsom utkik eller rorsman nyttjas annan än den, som enligt läkares intyg äger normalt färgsinne samt tillräcklig syn och hörsselförmåga, samt att behörigt vaktbefäl för kommandot ombord.

Beträffande vaktbefälet erfordras sålunda, att det skall vara behörigt, d. v. s. inneha den sjötjänst som är erforderlig för erhållande av nödigt behörighetsbevis samt avlagt föreskrivna examina för erhållande av sådant behörighetsbevis, men för besättningsmän erfordras endast, att de skola ha normalt färgsinne samt god syn och hörsselförmåga.

Kungl. Maj:t har på kommerskollegii förslag funnit anledning utfärda kungörelse om närmare föreskrifter rörande särskilda säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg vid krig eller krigsfara. Kungörelsens § 3 stadgar:

”Å fartyg, som icke är fiskefartyg, skola, då det är under gång i farvatten som i denna kungörelse avses, såväl dag som natt finnas på däck en utkiksmän, en rorsman och, om fartygets bruttodräktighet uppgår till 200 register-ton eller mera, en man för avlösning och övriga förekommande sysslor.”

Frånsett nyssnämnda kungörelse, som endast gäller vid krig och krigsfara, finnas i fredstid inga bestämmelser om vare sig antalet besättningsmän ombord i ett fartyg eller erforderliga kvalifikationer för dessa besättningsmän. Sjölagens § 5 a) föreskriver, att fartyget skall vara betryggande bemannat och ansvaret för fartygets bemanning åvilar befälhavaren, men det torde knappast kunna bestridas, att befälhavaren mycket starkt påverkas av vederbörande rederi vid fastställandet av besättningens antal och kvalifikationer.

Utgår man sålunda från gällande bestämmelser, kan man konstatera, att ett fartyg, som understiger 2,000 bruttoregister-ton (c:a 3,400 lastton), i fredstid är författningsenligt bemannat, om det förutom behörigt däcksbefäl har en sammanlagd däcksbemanning om minst två och högst fyra man. Gränsen mellan två och fyra mans däcksbemanning avgöres formellt av fartygets befälhavare. Då fartyget överstiger 2,000 bruttoregister-ton måste, för att arbetstidslagets bestämmelser om åtta timmars arbetsdag skola kunna följas, bemanningen ökas till minst sex man.

Kungl. Maj:t har emellertid, som tidigare nämnts, funnit för gott att genom kommerskollegium utfärda särskilda bemanningsbestämmelser rörande däcksbemanningen under krig och krigsfara. Dessa bestämmelsers praktiska innebörd äro, sedan de kompletterats genom en rundskrivelse till fartygsinspektörerna som ha att vaka över bestämmelsernas efterlevnad, att ett fartyg om 200 till 1,000 bruttoregister-ton skall minst hava en däcksbemanning som är tillräcklig för att avdelas i två man utöver behörigt befäl på vardera vakten. Fartyg över 1,000 bruttoregister-ton måste vara bemannat med tre man jämte behörigt befäl. Däremot saknas även i denna krigstidsbestämmelse föreskrifter rörande besättningens kvalifikationer.

I den av kommerskollegium påbörjade och av socialstyrelsen vid dess tillkomst övertagna undersökningen av sjömansyrket i Sverige uttalades redan då från både befäls- och manskapshåll önskemål om en i lag fastställd bemanningsbestämmelse för fartyg, och då skeppstjänstkommitterade på sin tid hade i uppdrag att utarbeta förslag till olika sociala reformer för sjöfarten, hade de bl. a. i uppgift att utarbeta förslag till bemanningsskala för svenska fartyg. Detta förslag överlämnades till vederbörande departementschef den 21 maj 1920.

Sedan förslaget varit föremål för yttrande från olika myndigheter och sjöfartsintresserade, underställdes det Kungl. Maj:ts prövning den 26 oktober 1923. Då bl. a. kommerskollegium avstyrkt förslaget såsom varande ett hinder för konkurrensen för den internationella sjöfarten samt erinrat om, att

underbemanning åtminstone under senare tid icke varit påvisbar orsak till inträffad sjöolycka, beslöt Kungl. Maj:t, att skeppstjänstkommitterades förslag till bemanningsförordning icke skulle föranleda till annan Kungl. Maj:ts åtgärd än utfärdandet av vissa ändringar i befälsförordningen.

Det förtjänar omnämnas, att i 1933 års bemanningssakkunnigas betänkande har kommerskollegii sjötekniska biträde Knut Frankman påvisat, att icke mindre än nio sjöolyckor, som inträffat mellan september 1923 och november 1930, uppenbart orsakats av underbemanning.

Vid 1926 års riksdag väcktes i andra kammaren en motion nr 286, vari hemställdes, att riksdagen måtte för sin del antaga ett vid motionen fogat förslag till lag angående fartygs bemanning m. m. Motionen blev enligt beslut i båda kamrarna avslagen.

Under kriget 1914—1918 skärptes gällande bemanningsbestämmelser på samma sätt som nu skett genom en särskild kungörelse att gälla under krig och krigsfara. Detta innebar, att med dåvarande bemanning ombord i fartygen voro rederierna nödsakade att öka besättningsantalet ombord i fartygen, men så fort kriget var slut, minskades åter bemanningen. Denna bemanningsminskning tog sig i en del fall sådana former, att som omnämnts uppenbar fara förelåg.

Vid en av Svenska Sjöfolksförbundet år 1932 företagen utredning rörande bemanningen ombord i ett stort antal fartyg, visade det sig, att fartyg som tidigare varit bemannade med en tredjedel befarna sjömän icke vidare påmönstrade sådana ombord i sina fartyg. Även antalet besättningsmän hade beskurits med en upp till tre man i en del fartyg.

Detta gav Sjöfolksförbundet anledning att vid upprättandet av kollektivavtal med Sveriges Redareförening begära, att antalet däcksbesättning och dessas kvalifikationer skulle fastställas i kollektivavtalet. Detta skedde även, och från och med 1937 års ingång finnas bestämmelser om däcksbemanningen i avtalet mellan Sveriges Redareförening och Svenska Sjöfolksförbundet.

Dessa bemanningsbestämmelser äro dock långt ifrån tillfredsställande; förutom att de äro ofullständiga, beröra de endast däcksbemanningen. Maskinbemanningen ombord i ett fartyg är emellertid minst lika viktig. Det förekommer ofta, att en eldare på grund av fartygens underbemanning får elda den dubbla kvantiteten kol mot vad som anses vara normalt, och på så sätt bliva eldarna utsatta för överansträngning. Även antalet kökspersonal ombord i ett lastfartyg är oftast synnerligen knappt tilltaget.

Under kriget har nödvändigheten av en sjömanskår, som verkligen behärskar sitt yrke, visat sig vara högst nödvändig. Vi erinra om kommerskollegii sjötekniska biträde sjökaptten Bo Bergströms rapport rörande bemanningen ombord i de svenska fartygen som trafikerade farvatten på andra sidan spärren och de faror en sådan bemanning medförde.

Det är emellertid icke möjligt att framskapa en yrkeskår bland sjömännen, så länge det saknas en i lag fastställd minimibemanning ombord i fartygen. En så viktig faktor som bemanningen ombord i ett fartyg bör icke få göras beroende av förhandlingar mellan redare och de ombordanställdas organisationer och på så sätt bliva beroende av det för tillfället rådande ekonomiska läget. I stället för att bemanningsbestämmelserna avse att trygga sjösäkerheten blir frånvaron av sådana bestämmelser icke blott en fara för fartygen och de ombordanställda utan även en social osäkerhet för dem som ägna sig åt sjömansyrket, vilket i sin tur helt naturligt måste inverka på rekryteringen.

Med ovan anförda hemställa vi,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att det av inom kommerskollegium tillgängligt material utarbetas förslag till bemanningsbestämmelser för svenska handelsfartyg, samt

att Kungl. Maj:t till riksdagen inkommer med förslag till lag rörande fartygs bemanning.

Stockholm den 16 januari 1943.

Rob. Berg.

Ragnar Helgesson.

A. Gillström.
