

Nr 59.

Ankom till riksdagens kansli den 21 juni 1943 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående bemanningsbestämmelser för handelsfartyg.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen nr 11 i första kammaren av herr *Berg, Robert, m. fl.* och nr 26 i andra kammaren av herr *Lundgren m. fl.*

I motionerna, vilka äro likalydande, har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att det av inom kommerskollegium tillgängligt material måtte utarbetas förslag till bemanningsbestämmelser för svenska handelsfartyg samt att Kungl. Maj:t ville till riksdagen inkomma med förslag till lag rörande fartygs bemanning.

Beträffande motiveringen för denna hemställan får utskottet hänvisa till motionerna.

Över motionerna har utskottet i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver begärt yttrande från kommerskollegium, varjämte tillfälle att yttra sig över desamma beretts Sveriges redareförening, skärgårds- och mälarflottornas rederiförening, svenska sjöfolksförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, svenska maskinbefälsförbundet, svenska stewartsföreningen och Sveriges radiotelegrafistförening. Av de inkomna yttrandena finnas samtliga utom det av skärgårds- och mälarflottornas rederiförening avgivna såsom bilagor fogade vid detta utlåtande. Sistnämnda förening har ansett, att förevarande motioner ej kunna beröra föreningens verksamhetsområde.

Gällande svensk bemanningslagstiftning.

Den grundläggande bestämmelsen återfinnes i sjölagens 5 a §. Huvudstadgandet innebär, att *fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt*. För resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste indelas i skift, må fartyget i intet fall hava mindre däcksbesättning än som jämte befälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten å däck, medan fartyget är i gång, och 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. Till dessa allmänna föreskrifter ansluter sig ett stadgande, varigenom det överlämnats åt Kungl. Maj:t att i admini-

strativ ordning utfärda närmare föreskrifter om vad i förenämnda avseenden skall iakttagas.

Enligt 26 § sjölagen åligger det befälhavaren att tillse, att fartyget i samtliga de avseenden, som omförmälas i 5 a §, är i behörigt skick.

Den allmänna bemanningsbestämmelsen i sjölagens 5 a § kompletteras av åtskilliga specialbestämmelser, beträffande vilka i korthet må angivas följande.

I fråga om *bemannings storlek* innehåller befälsförordningen den 12 juni 1936 föreskrifter rörande antalet befäls personer å svenska fartyg. I förordningen den 9 december 1932 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg (nyttjandeförordningen) föreskrives (3 §), att maskindrivet fartyg icke må på långresa å utomeuropeiska farvatten hava mindre maskinbesättning än som jämte maskinbefälet är i envar av tre vakter tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång, varjämte stadgas, att den del av maskinbesättningen som ständigt erfordras för fartygets framdrivande å sagda farvatten, lämpare och smörjare således undantagna, icke må utan tvingande skäl fördelas på mindre än tre vakter. I samma förordning (4 §) meddelas bestämmelser angående för bärgningsredskapens handhavande särskilt kvalificerade båtmän å vissa fartyg. — Bemanningens storlek regleras även i viss mån genom sjöarbetstidslagets bestämmelser om åtta timmars arbetsdag för vissa besättningsgrupper.

Föreskrifterna angående bemanningens storlek hava för nuvarande förhållanden kompletterats genom kommerskollegii kungörelse den 4 september 1939 (nr 15) med närmare föreskrifter rörande särskilda säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg vid krig eller krigsfara. Enligt 3 § i nämnda kungörelse i dess lydelse efter ändring den 20 juni 1941 (nr 6) skola å fartyg i vissa farvatten såväl dag som natt finnas på däck en utkiksmän, en rorsman och, om fartygets bruttodräktighet uppgår till 200 registerton eller mera, en man för avlösning och övriga förekommande sysslor. Enligt kommerskollegii rundskrivelse den 11 mars 1942 (nr 123) må å fartyg med en bruttodräktighet understigande 1000 registerton vakt-havande däcksbefäl tillsvidare inräknas i den personal, som jämlikt sist-nämnda bestämmelse skall finnas på däck.

Bestämmelser, åsyftande att bereda fartygen en i *kvalitativt* hänseende tillfredsställande bemanning, förefinnas i fråga om fartygsbefälet i befälsförordningen, som innehåller detaljerade behörighetsregler. Rörande manskapet hava i förevarande avseende vissa allmänna bestämmelser meddelats i sjölagen, sjömanslagen och andra författningar. Sålunda stadgas i 10 § sjömanslagen, att minderårig under 15 år icke må användas i skeppstjänst samt att den, som icke uppnått 16 års ålder, ej må användas i eldardtjänst; den som ej uppnått 18 års ålder må i allmänhet icke användas i eldardtjänst eller i tjänst såsom kollämpare å fartyg, som huvudsakligen fram-

drives medelst ånga, då fartyget nyttjas i fart utanför svenskt farvatten. Angående vissa villkor beträffande hälsotillstånd och kroppsbeskaffenhet för vinnande av anställning å fartyg i närmare angiven fart stadgas i en den 22 maj 1925 utfärdad förordning, och i 32 § sjölagen föreskrives, att såsom utkiksman eller rorsman icke må nyttjas annan än den, som enligt läkares intyg äger normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörsselförmåga. Härtill ansluta sig föreskrifter angående läkarintyg för sjöfolk, meddelade uti en den 31 december 1917 utfärdad förordning med däri senare gjorda ändringar.

Kontrollen å efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs bemanning liksom av sjöfartssäkerhetslagstiftningen i dess helhet utövas jämlikt lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg (tillsynslagen) och förordningen den 31 december samma år med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg (tillsynsförordningen). Enligt 2 § tillsynslagen skall tillsynen utövas av fartygsinspektionens chefsmyndighet (kommerskollegium), i vissa avseenden under samverkan med yrkesinspektionens chefsmyndighet (riksförsäkringsanstalten) samt, under förstnämnda myndighets överinseende och ledning, av fartygsinspektörer eller andra, som av fartygsinspektionens chefsmyndighet förordnas. Utom riket utövas tillsynen av konsulerna i den utsträckning som särskilt stadgas. I fråga om bemanningen utövas tillsyn jämväl av ombudsmännen vid sjömanshusen.

Enligt 4 § tillsynsförordningen åligger det fartygsinspektör att, då överträdelse av gällande föreskrift om sjöfartssäkerheten finnes hava ägt rum, omedelbart göra anmälan om förhållandet, i fråga om svenskt fartyg hos vederbörande polismyndighet för laga beivran, men i fråga om utländskt fartyg hos kommerskollegium, dock att beträffande förseelse av ringare beskaffenhet på fartygsinspektören må ankomma att låta sådan anmälan bero av huruvida rättelse i det anmärkta förhållandet åstadkommes inom viss skälig, av fartygsinspektören förelagd tid.

Beträffande den tillsyn i fråga om bemanningen, som åligger ombudsmännen vid sjömanshusen, finnas bestämmelser dels i förordningen den 9 juni 1939 angående sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och avmönstring m. m. (mönstringsförordningen), dels i tillsynsförordningen. Enligt 18 § i sistnämnda förordning åligger det ombudsmännen, bland annat, att vid utfärdande av sjömansrulla för svenskt fartyg samt eljest skyndsamt med ledning av mönstringsanteckningar eller den manskapsförteckning, som enligt mönstringsförordningen må hava inkommit till respektive sjömanshus, söka utröna, huruvida fartyget är behörigen bemannat, ävensom att, därest missförhållande härutinnan anses uppenbarligen föreligga, därom ofördröjligen underrätta förste fartygsinspektören inom fartygsinspektionsdistriktet. Det må anmärkas, att enligt § 41 i mönstringsförordningen besättningen skall uppehållas vid det antal, som vid påmönstringen uppgivits och varom an-

teckning gjorts i sjömansrullan; dock att befattning såsom radiotelegrafist eller radiovakt må, i den mån ej annorlunda särskilt stadgas, förenas med annan befattning ombord, även om därigenom besättningen skulle komma att understiga det i sjömansrullan angivna antalet.

Konsul åligger enligt 19 § tillsynsförordningen, bland annat, att då särskild anledning därtill förekommer och i synnerhet då klagomål anföres beträffande bemanning m. m., verkställa inspektion å fartyget samt att, därest vid påmönstring av sjöfolk missförhållande i fråga om fartygs bemanning anses uppenbarligen föreligga, därom ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

Jämlikt tillsynslagens 24 § äger vederbörande tillsynsmyndighet, därest fartyg finnes vara så illa bemannat, att resa därmed skäligen kan antagas föranleda livsfara för dem, som äro ombord, i erforderlig utsträckning förbjuda fartygets nyttjande, intill dess missförhållandet blivit undanröjt. Förbud, som meddelats av annan tillsynsmyndighet än fartygsinspektionens chefsmyndighet, skall ofördröjligen underställas chefsmyndighetens prövning.

Bemanningsbestämmelser i kollektivavtal.

I gällande kollektivavtal mellan Sveriges redareförening och svenska sjöfolksförbundet finnas vad angår *däcksbesättningen* bestämmelser om denas storlek och sammansättning för olika storleksgrupper av fartyg.

Utländsk lagstiftning.

Beträffande utländsk lagstiftning må hänvisas till 1933 års bemannings-sakkunnigas betänkande (statens off. utredn. 1934: 23) sid. 15, 16, 33—43.

Bemanningsfrågans tidigare behandling.

Beträffande bemanningsfrågans utveckling på senare tid må i korthet angivas följande.

Skeppstjänstkommitterade avgåvo år 1920 betänkande med förslag till förordning angående fartygs bemanning. Detta förslag anmäldes för Kungl. Maj:t år 1923 men föranledde ingen annan åtgärd än att kungörelse utfärdades om ändring i vissa delar av befälsförordningen.

Frågan upptogs på grund av motioner i riksdagen åren 1924, 1926, 1928 och 1930. Utskotten ställde sig välvilliga till frågans lösning genom bemanningsbestämmelser, men frågan föll i riksdagen, 1924, 1928 och 1930 efter avslag av första kammaren och 1926 efter avslag av båda kamrarna.

1933 års bemanningssakkunniga avgåvo 1934 betänkande med förslag angående bemanning av svenska fartyg (statens off. utredn. 1934: 23), vilket betänkande innefattar jämväl en av kommerskollegium verkställd statistisk utredning angående svenska handelsflottans bemanning år 1931.

Med gemensamt yttrande över nämnda sakkunnigförslag framlade kom-

merskollegium och socialstyrelsen den 20 juni 1935 förslag till förordning angående fartygs bemanning med däck- och maskinmanskap.

Bemanningsfrågan behandlades sedermera vid 1935 och 1936 års Genèvekonferenser av internationella arbetsorganisationen, vars beslut i ämnet innehållas i ett den 24 oktober 1936 dagtecknat konventionsförslag angående arbetstid och bemanning å fartyg med tillhörande rekommendation (intagna i prop. 1938:223 sid. 145—154). 1937 var frågan föremål för behandling vid en nordisk konferens i Stockholm (se nämnda prop. sid. 17).

På grundval av de tidigare svenska förslagen och med beaktande av bemanningsbestämmelserna i ovanstående konventionsförslag utarbetade 1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga ett nytt författningsförslag i ämnet (intaget i prop. 1938:223 sid. 167—178).

Bemanningsfrågans läge bragtes till riksdagens kännedom genom propositionen 1938:223 med förslag till sjöarbetstidslag m. m. I denna proposition anförde föredragande departementschefen, statsrådet Sköld, bl. a:

I överensstämmelse med min förut tillkännagivna uppfattning i fråga om Sveriges anslutning till sjöarbetstids- och bemanningskonventionen finner jag den svenska lagstiftningen böra anpassas efter konventionens fordringar jämväl i vad angår fartygens bemanning. Då jag emellertid icke avser att för Kungl. Maj:ts prövning nu framlägga författningsförslag i detta ämne, skall jag icke för egen del närmare ingå på hithörande frågor, utan får inskränka mig till att förklara, att jag funnit de framlagda sakkunnigförslagen grundade å riktiga principer och ägnade att tjäna såsom grundval för blivande lagstiftning i ämnet. Jag avser sålunda att framdeles ånyo anmäla denna fråga för slutlig prövning och därvid framlägga i huvudsaklig överensstämmelse med sakkunnigförslagen upprättade författningsförslag rörande såväl manskaps- som befälsbemanningen, ägnade att bringa konventionens bestämmelser i detta ämne i tillämpning för Sveriges del. — — — — —

Till skillnad från sjöarbetstidslagen torde det beträffande bemanningslagstiftningen icke vara erforderligt att omedelbart i full utsträckning genomföra den tilltänkta regleringen, utan synes, såvitt angår de bestämmelser som innefattas i de sakkunnigas förslag till bemanningsförordning och därmed sammanhängande författningsändringar, konventionens ikraftträdande lämpligen kunna tillsvidare avvaktas. Vad däcksmanskapet angår synes den nyligen åvägabragta kollektivavtalsregleringen, vilken innefattar en icke oväsentlig förbättring i bemanningsförhållandena inom svenska handelsflottan, skapa ett övergångstillstånd, ägnat att underlätta anpassningen till de förhållanden, som komma att inträda såsom en följd av konventionens ikraftträdande, och vilket i avvaktan härå tillsvidare torde få anses tillfredsställande. — — — — —

Departementschefen ansåg, att konventionen borde ratificeras med förbehåll för ratifikation av, förutom övriga nordiska länder, Nederländerna och Sovjetunionen samt Storbritannien såsom villkor för ikraftträdandet av Sveriges ratifikation. Riksdagen anslöt sig till denna uppfattning.

Konventionen har ännu ej trätt i kraft.

Utskottet.

Såsom ovan nämnts bragtes bemanningsfrågans läge till riksdagens kännedom genom propositionen 1938:223 med förslag till sjöarbetstidslag m. m. På grundval av tidigare svenska förslag och ett av internationella arbetsorganisationen år 1936 antaget förslag till konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg med tillhörande rekommendation hade 1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga utarbetat förslag till förordning angående fartygs bemanning med däcks- och maskinmanskap m. m. Ehuru bemanningsregleringen i och för sig enligt bemyndigande i 5 a § sjölagen faller inom det administrativa lagstiftningsområdet, berördes sistnämnda sakkunnigförslag i propositionen med hänsyn till bemanningsbestämmelsernas samband på vissa punkter med arbetstidsregleringen samt för att tjäna till belysning av konventionsförslagets innehåll. Utan att närmare ingå på hithörande frågor förklarade föredragande departementschefen i propositionen, att han funnit sakkunnigförslaget grundat å riktiga principer och ägnat att tjäna som grundval för blivande lagstiftning i ämnet. Departementschefen ämnade framdeles ånyo anmäla frågan för slutlig prövning. Beträffande genomförandet av en fullständig bemanningsreglering syntes dock konventionens ikraftträdande lämpligen kunna tillsvidare avvaktas. Konventionen har ännu icke trätt i kraft.

Självfallet är det av vikt, att garantier finnas för att fartyg förses med besättningar av tillfredsställande storlek och att besättningarna i fråga om såväl utbildning som erfarenhet äga nödiga kvalifikationer. Vad beträffar manskapet torde bestämda normer rörande antalet och proportionen mellan fullbefaren och mindre befaren personal ej finnas utom såvitt angår däcksbesättningen, vars sammansättning regleras genom kollektivavtal. Utskottet anser för sin del lämpligt, att det genom författningsbestämmelser skapas enhetliga regler för bedömande av begreppet »betryggande bemanning» för alla besättningskategorier.

Ehuru utskottet icke förbiser angelägenheten av att bemanningsfrågan såvitt möjligt erhåller en internationell lösning, kan det enligt utskottets mening ej vara riktigt att under alla förhållanden invänta möjligheterna till en sådan. Utskottet anser, att frågan bör underkastas förnyad prövning utan hinder av att en internationell överenskommelse ej kommit till stånd. Vid denna prövning bör uppmärksamhet självfallet ägnas åt de föreskrifter i ämnet, som gälla i andra sjöfartsidkande länder.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t an hålla, att frågan om bemanningsbestämmelser för handelsfartyg upptages till förnyad prövning så snart förhållandena det medgiva och att riksdagen beredes tillfälle att yttra sig över blivande förslag i ämnet; samt

B. att förevarande motioner, i den mån de icke kunna anses besvarade genom vad utskottet under A. hemställt, ej måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 18 juni 1943.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit

från första kammaren: herrar *Norman, Wistrand, Forslund, Löfvander, Roos**, *Sten, Söderkvist** och *Carl Eric Ericsson*;

från andra kammaren: fröken *Hesselgren*, fröken *Andersson*, herrar *Hermansson**, *Cruse**, fru *Johansson*, herrar *Lundgren, Jansson* i Hällefors och *Hedlund* i Rådom.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Wistrand* och *Carl Eric Ericsson* samt fröken *Andersson*.

Till Riksdagens andra lagutskott¹.

Kungl. Maj:t har genom remiss den 12 februari 1943 anbefallt Kommerskollegium att till Eder avgiva yttrande över två lika lydande motioner, nr 11 i första kammaren av hr Robert Berg m. fl. och nr 26 i andra kammaren av hr Lundgren m. fl., med hemställan om att Riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att det av inom Kollegium tillgängligt material utarbetas förslag till bemanningsbestämmelser för svenska handelsfartyg, samt att Kungl. Maj:t till Riksdagen inkommer med förslag till lag rörande fartygs bemanning.

I anledning härav får Kollegium anföra följande.

Då gällande befälsförordning innehåller detaljerade bestämmelser angående fartygs bemanning med befäl, vilka bestämmelser särskilt efter ändringar genom förordning den 30 september 1938 (nr 609) torde fylla även långt gående fordringar, utgår Kollegium från, att motionärerna avse allenast fartygs bemanning med manskap.

Frågan om manskapsbemanning har behandlats i det förslag till konvention angående arbetstid och bemanning å fartyg, som generalkonferensen av nationernas förbunds internationella arbetsorganisation antog den 24 oktober 1936 (prop. nr 223/1938, sid. 145 o. f.).

I anslutning till detta konventionsförslags bestämmelser i ämnet upprättade 1936 års sjuarbetstids- och bemanningssakkunniga ett förslag till förordning angående fartygs bemanning med däck- och maskinmanskap (bemanningsförordning) (prop. nr 223/1938 sid. 173—174). Över detta förslag avgåvo Kollegium och Socialstyrelsen den 12 juni 1937 gemensamt yttrande till dåvarande chefen för Handelsdepartementet (prop. nr 223/1938 sid. 133—135) och överlämnade därvid från vederbörande sjöfartsorganisationer införskaffade yttranden.

Ett förslag till författning, som behandlats av de förberedande instanserna, föreligger alltså redan färdigt för Kungl. Maj:ts prövning. Förslaget avser visserligen icke, såsom motionärerna ifrågasatt, en lag i ämnet utan allenast en förordning. Att frågan regleras i form av förordning synes emellertid vara att förorda, alldenstund bemanningsspörsmålen äro av så rörlig och växlande beskaffenhet att de knappast äro ägnade att stadfästas i lag.

Sakkunnigförslaget anmälde den 17 december 1937 förberedelsevis för Kungl. Maj:t av departementschefen. Denne förklarade sig då ämnna framtida ånyo anmäla frågan för slutlig prövning och därvid framlägga i huvudsaklig överensstämmelse med sakkunnigförslaget upprättat författningsförslag. Enligt departementschefens mening kunde konventionens ikraftträdande dock lämpligen tillsvidare avvaktas (prop. nr 223 sid. 136).

Konventionen har ännu ej trätt i kraft för Sveriges del. Bortsett härifrån kan det emellertid synas lämpligt, att frågan om manskapsbemanningen å svenska handelsfartyg närmare regleras. En dylik reglering torde emellertid böra taga sikte på bemanningsbehovet under normala tider då fred råder. Det synes Kollegium med anledning härav icke önskvärt, att regleringen

¹) Vid yttrandet fogade bilagor här uteslutna.

företages under nuvarande av kriget föranledda exceptionella förhållanden. Något särskilt behov av att regleringen äger rum just nu torde ej heller föreligga. Den ökade bemanning, som krigsriskerna påkalla, torde nämligen framtingas genom stadgande om antalet man på däck i 3 § Kollegii kungörelse den 4 september 1939 (nr 15) med närmare föreskrifter rörande särskilda säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg vid krig eller krigsfara, sådan denna paragraf, med beaktande av bifogade rundskrivelse den 11 mars 1942 (nr 123), lyder enligt likaledes bifogade kungörelse den 20 juni 1941 (nr 6).

På grund av vad sålunda anförts synes det Kollegium icke föreligga skäl för Riksdagen att avlåta den anhållan till Kungl. Maj:t, som i motionerna avses.

I ärendets avgörande hava deltagit generaldirektören Sahlin, kommerserådet Sjöholm, föredragande, och byrådirektören Eggert.

Stockholm den 10 mars 1943.

STIG SAHLIN.

HJALMAR SJÖHOLM.

O. Koch.

Bilaga B.

Till andra lagutskottet.

Sedan Sveriges Redareförening genom skrivelse den 8 februari 1943 beretts tillfälle avgiva yttrande över vissa inom riksdagen väckta motioner, nämligen nr 11, 48 och 181 i första kammaren och nr 26, 58, 149 och 266 i andra kammaren, får föreningen härmed framhålla följande.

1.) *Motion nr 11 i första kammaren och nr 26 i andra kammaren om förslag till nya lagbestämmelser rörande fartygs bemanning.*

Föreningen utgår ifrån, att motionerna endast avse manskapsbemanningen och att det sålunda icke är fråga om en revision jämväl av 1936 års förordning angående befäl å svenska handelsfartyg med däri senare vidtagna ändringar. Med utgångspunkt härifrån kommer föreningen nedan att endast beröra frågan om manskapsbemanningen å svenska fartyg.

Frågan om föreskrifter rörande bemanningen å svenska fartyg har sedan åtskilliga år tillbaka varit föremål för behandling från statsmakternas sida. Den s. k. sjöfartssäkerhetskommittén framlade mot slutet av år 1910 betänkande, vari fanns återgivet undersökning rörande bemanningen å svenska fartyg. 1917 års skeppstjänstkommittéerade, vilka behandlade ett flertal frågor rörande fartygen och deras besättningar, framlade i maj 1920 bland annat förslag till förordning angående fartygs bemanning. Spörsmålet har

även motionsvägen upptagits i riksdagen. Sålunda behandlades frågan vid 1924, 1926, 1928 och 1930 års riksdagar. I samtliga nu omförmälda fall har spörsmålet emellertid icke föranlett någon åtgärd från riksdagens sida.

Under år 1933 tillkallade statsrådet och chefen för Kungl. Handelsdepartementet särskilda sakkunniga att verkställa utredning och avgiva förslag rörande regleringen av bemanningsförhållandena å svenska fartyg samt därmed sammanhängande frågor. De sakkunniga avlämnade sitt betänkande under maj månad 1934. Det kan här vara av intresse framhålla, att 1933 års bemanningssakkunniga uttalade, att bemanningsförhållandena å svenska handelsfartyg med hänsyn till sjöfartssäkerheten på det hela taget icke kunde betecknas såsom otillfredsställande vare sig beträffande besättningsarnas storlek eller i fråga om bemanningens kvalitativa sammansättning. De sakkunniga ansågo sig emellertid ändock böra framlägga förslag till bemanningsförordning i anledning av att, såsom i motiveringen framhålles, på vissa områden och i särskilda fall konstaterats missförhållanden. — I sitt på sin tid avgivna yttrande över 1933 års bemanningssakkunnigas betänkande framhöll föreningen, att de påstådda, på vissa områden och i särskilda fall konstaterade missförhållandena icke voro av den omfattning eller den art, att de borde medföra en så rationell åtgärd, som en lagstiftning på området innebure. Eventuellt förefintliga enstaka brister kunde otvivelaktigt undanröjas den förutan. I betraktande av de sakkunnigas allmänna uppfattning om bemanningen å svenska fartyg kunde det icke anses rimligt föreslå bestämmelser i skärpande riktning, vilka skulle drabba det övervägande antalet redare, som å sina fartyg redan hade en med hänsyn till sjöfartssäkerheten fullt tillräcklig och i många fall övertalig bemanning, på ett oförmånligt sätt. Föreningen framhöll vidare, att, därest författningsbestämmelser över huvud taget skulle införas, man noga måste tillse, att dessa komme att utgöra ett minimum, vilket tyvärr icke vore fallet med det av 1933 års bemanningssakkunniga framlagda förslaget. Det måste enligt föreningens förmenande vara redarens ensak att utöver dylikt minimum anställa ett större antal besättningsmän, vilka kunde fordras med hänsyn till bland annat arbeten med fartygets underhåll o. s. v.

Under förra delen av 1930-talet var bemanningsfrågan föremål för ingående internationell behandling. Initiativet härutinnan hade utgått från den s. k. internationella arbetsbyrån i Genève. Olika förslag på området framlades och resulterade i 1936 års genèvekonvention angående arbetstid och bemanning. Med anledning av ifrågasatt anslutning från Sveriges sida till sagda konvention och på basis av ett av Kommerskollegium och Socialstyrelsen under år 1935 utarbetat förslag, framlade 1936 års sjöarbetstids- och bemanningssakkunniga förslag bland annat till förordning om fartygs bemanning med däcks- och maskinmanskap. Detta senare förslag var föremål för behandling från statsmakternas sida i samband med genomförandet av den nya sjöarbetstidslagen vid 1938 års riksdag.

När nu bemanningsfrågan på nytt upptagits inom riksdagen genom förevarande motioner, är det av största vikt, att man icke förbigår spörsmålets tidigare internationella behandling och i samband härmed de uttalanden, som av vederbörande departementschef gjorts vid frågans behandling inom riksdagen år 1938, något som motionärerna icke nu berört. I proposition nr 223 till 1938 års riksdag med förslag till ny sjöarbetstidslag framhöll sålunda vederbörande departementschef, att han funnit, att den svenska lag-

stiftningen borde anpassas efter 1936 års genévekonventions fordringar jämväl i vad anginge fartygs bemanning, men att han vid tillfället i fråga icke avsåge att framlägga författningsförslag i detta ämne. Han förklarade sig emellertid framdeles skola upptaga frågan och därvid framlägga i huvudsaklig överensstämmelse med av sakkunniga — 1936 års bemanningssakkunniga — upprättade författningsförslag i avseende å bemanningen, ägnade att bringa sagda konventions föreskrifter i ämnet i tillämpning för Sveriges del. Detta skulle dock enligt departementschefen ske, först sedan konventionen trätt i kraft för Sveriges vidkommande. Sverige har visserligen ratificerat 1936 års genévekonvention den 16 december 1938, men därvid har uppställts det uttryckliga förbehållet, att konventionen för Sveriges vidkommande skulle träda i kraft, först när den blivit gällande jämväl i Danmark, Finland, Norge, Nederländerna, England och Ryssland. Nu uppräknade sex länder hava hittills icke anslutit sig till konventionen.

I samband härmed torde böra erinras därom, att 1938 års sjöarbetstidslag, vilken innefattade vittgående skärpningar med därav följande betydande ekonomiska pålagor för den svenska sjöfarten, genomfördes av statsmakterna i den övertygelsen, att flertalet sjöfartsländer skulle komma att ansluta sig till 1936 års konvention och sålunda genomföra liknande sjöarbetstidslagar. Så har emellertid icke skett. Det torde med andra ord vara odisputabelt, att man står inför brustna förutsättningar. — I avseende å bemanningsspörsmålet intog man från våra myndigheters sida annan inställning, än när det gällde sjöarbetstidslagen, i det att man som ovan nämnts förklarade sig skola upptaga frågan om införandet av konventionens bemanningsföreskrifter, först sedan konventionen trätt i kraft. Det torde få anses såsom en gård av rättvisa mot sjöfartsnäringen, att man icke frångår denna ståndpunkt genom att nu här i landet i lag fastställa bemanningsföreskrifter, vars motsvarighet icke förefinnes i flertalet andra sjöfartsnationer.

Det är vidare föreningens uppfattning, att man här i Sverige under rådande osäkra förhållanden icke bör fastställa föreskrifter rörande bemanningen, vilka skulle få menliga följder för sjöfartsnäringen, när normala förhållanden åter inträda. Efter ett fredsslut komma de sjöfartsidkande länderna att med alla till buds stående medel söka återupprätta sin sjöfart och därvid jämväl söka skapa nya sjöfartsförbindelser utöver tidigare existerande. Härvid kommer konkurrensen länderna emellan att bliva synnerligen svår. De länder, vars sjöfart är minst betungad av pålagor av skilda slag, komma givetvis härvid i ett bättre läge än andra länder. Åren närmast före utbrottet av det nu pågående världskriget hava i Sverige genomförts långt gående reformer, vilka verkat betungande för sjöfartsnäringen och som väckt allvarliga farhågor hos näringens utövare icke minst med tanke på de förhållanden, som komma att uppstå efter krigets slut. Dessa farhågor hava ytterligare accentuerats genom de författningar av olika art, som under det pågående kriget redan antagits eller som avsetts skola antagas.

Föreningen måste därför såsom sjöfartens förespråkare bestämt avråda ifrån, att författningsföreskrifter rörande bemanningen å fartyg, som sakna motsvarighet i andra med Sverige konkurrerande länder, nu införas i vårt land.

När det gällt bemanningsfrågan, har man såsom huvudsakliga motiv för genomförande av lagföreskrifter på området åberopat dels sjöfartssäkerhets-

synpunkten och dels faran för överansträngning för besättningarnas vidkommande.

Beträffande det första spørsmålet får framhållas, att här i Sverige finnas ett flertal författningar, vari fartygens säkerhet ur bemanningssynpunkt beaktas. Motionärernas redogörelse för dessa författningar är icke fullständig. Här må förutom det allmänna stadgandet rörande bemanningen i sjölagens § 5 a nämnas 1932 års nyttjandeförordning samt olika författningars stadgande rörande skyldighet för befälhavare, sjömanshusombudsmän och fartygsinspektörer att tillse, att fartygen äro tillräckligt och behörigen bemannade. Vidare må nämnas 1938 års sjöarbetstidslag, vilken i sig innefattar långt gående bemanningsföreskrifter med hänsyn till lagens stadganden om inskränkning av arbetstiden. Motionärerna beröra endast i förbigående denna lag. Att här närmare ingå på lagens olika bestämmelser torde icke få anses behöfligt; för envar torde det stå fullt klart, att en så långt gående författning rörande arbetstidens begränsning — vilken innefattar vittgående skärpningar i förhållande till tidigare gällande föreskrifter — för åtskilliga fartyg medfört en ökning av besättningen med ty åtföljande större sjöfartssäkerhet. Då motionärerna synas åsyfta genomföra en bemanningslag, som icke blott omfattar däck- och maskinpersonalen utan jämväl till ekonomiafdelningen hörande personal, får föreningen framhålla, att 1938 års lag med däri under fjolåret vidtagen ändring så väsentligt inskränkt arbetstiden för ekonomipersonalen, att man ombord å fartygen nödgats anställa ytterligare personal inom denna avdelning till ett ansenligt antal.

Det har tidigare vid olika tillfällen gjorts gällande, att inträffade sjöolyckor skulle hava sin grund i underbemanning. Jämväl i nu ifrågavarande motioner göres dylikt påstående och hänvisas till en i 1933 års bemanningsakunnigas betänkande intagen redogörelse av Kommerskollegii dåvarande sjötekniske konsulent, vari skulle hava påvisats, att icke mindre än 9 sjöolyckor, som inträffat mellan september 1923 och november 1930 uppenbart orsakats av underbemanning. Det kan här vara av intresse att i korthet återgiva de fall, varom här är fråga. Utredningen omfattar 10-årsperioden 1923—1932. Av de 9 inträffade fallen avse 5 mindre motorseglare, den största om 79 bruttoton. I 3 av dessa fall säges, att en bidragande orsak till olyckan varit underbemanning. I det fjärde fallet säges, att olyckan högst sannolikt icke skulle hava inträffat, om fartyget varit tillräckligt bemannat. I det femte fallet slutligen anses underbemanning hava varit orsaken till olyckan. Beträffande övriga här ifrågakommande fall avse desamma *dels* ett mindre ångfartyg om 150 bruttoton, där anledningen till olyckan »torde hava varit att behörig utkik icke hölls på grund av nödigt vaktmanskap icke fanns på däck», och *dels* tre ångfartyg mellan 1 200 och 1 800 bruttoton. I ett av dessa senare fall säges, att behörigt vaktmanskap icke funnits på däck och att rorsmannen icke varit kvalificerad för sin befattning. I det andra fallet säges, att olyckan förorsakats därav, att behörig utkik icke hållits. Beträffande slutligen det sista fallet säges, att spørsmålet om otillräckligt vaktmanskap på däck varit orsaken till eller en bidragande orsak till olyckan, icke tillförlitligen kunnat besvaras. Vad motionärerna framhålla därom, att de 9 sjöolyckorna uppenbart orsakats av underbemanning, är sålunda missvisande. Det torde få anses höra till rena undantagsfallen, att den hittills ombord å svenska fartyg förefintliga bemanningen även-

tyrat fartygens säkerhet. Motionärerna hava ej heller påstått, att fartygens bristande bemanning under de senaste tio åren förorsakat sjöolyckor.

Avseende härefter frågan om nödvändigheten av bemanningsföreskrifter för att motverka överansträngning av besättningarna, torde detta skäl än mindre kunna åberopas. De ovan omnämnda författningarna av olika slag och därvid främst 1938 års sjöarbetstidslag få anses helt eliminera riskerna för eventuell överansträngning. Givetvis kunna vid vissa tillfällen besättningens krafter tagas i anspråk i högre grad än eljest exempelvis vid svårt väder, haveri eller under krigsförhållanden. Dylika extraordinära förhållanden torde emellertid icke föranleda införande av bemanningsföreskrifter.

Enligt föreningens förmenande föreligger sålunda icke anledning att genomföra ytterligare författningsföreskrifter rörande bemanning vare sig med hänsyn till sjöfartssäkerheten eller för att skydda sjömännen mot överansträngning. Därtill komma de mycket stora svårigheter, som beträffande olika typer och storlekar av fartyg göra sig gällande vid fastställandet av detaljerade bemanningsföreskrifter. I särskilt hög grad gäller detta i avseende å maskinfolket. Det är naturligt, att man från sjöfolkets sida önskar genomföra en bemanningsskala, då en sådan i viss utsträckning skulle komma att inverka i löneförbättrande hänseende. Ett dylikt skäl kan emellertid uppenbarligen ej få medverka till en nu avsedd lagstiftning å detta område.

Efter dessa mera allmänna erinringar anser sig föreningen icke kunna förbigå vissa uttalanden i motionerna. Motionärerna framhålla, att å ett fartyg, vars bruttodräktighet understiger 2 000 ton men vars dödvikt uppgår till omkring 3 400 ton, man författningsenligt icke skulle behöva mer än högst 4 man på däck. I praktiken varken har funnits eller finnes ett fartyg av denna storlek med en däckbesättning av endast 4 man, och inspektionsmyndigheterna skulle helt säkert ej tillåta ett sådant fartyg att gå till sjöss. På dylika fartyg finnas i regel 7 man på däck (föreningen utgår härvid från den bemanning, som finnes under vanliga förhållanden och icke den som finnes under nu pågående krigsförhållanden). Anmärkas bör att enligt gällande kollektivavtal minst 7 man skola finnas på däck å fartyg om 3 000—4 499 d.w. ton. Det är helt uteslutet, att frånvaron av författningsbestämmelser skulle kunna verka på det sätt motionärerna antytt.

I motionerna beröras de föreskrifter, som av Kommerskollegium utfärdats rörande fartygs bemanning under nu rådande krigsförhållanden. Härvid framhålles, att bemanningsbestämmelserna under det föregående världskriget jämväl skärptes genom utfärdande av särskilda föreskrifter, men att, när dessa efter krigets slut upphävdes, rederierna återgingo till tidigare bemanning. Under exceptionella förhållanden såsom krig torde det icke kunna undgås, att skärpta bestämmelser utfärdas med hänsyn till de ökade riskerna för sjöfarten. Att dessa bestämmelser upphävas, då riskerna upphöra, torde väl ej vara mer än rimligt, och kunna uppenbarligen icke, såsom motionärerna nu synas hava för avsikt, åberopas som motiv för sådana författningsföreskrifter, som skola tillämpas under normala förhållanden.

Föreningen vill här jämväl i korthet beröra bemanningsföreskrifterna i gällande kollektivavtal med anledning av de uttalanden, som gjorts av motionärerna. Nu ifrågavarande bestämmelser tillkommo i kollektivavtalet under senare delen av 1937. Det äger sin riktighet, att avtalet mellan föreningen och Svenska Sjöfolksförbundet endast innehåller bemanningsföreskrifter i

avseende å däckspersonalen. Orsaken härtill är, att särskilt för maskinfolkets vidkommande sjöarbetstidslagens bestämmelser om arbetstidens begränsning för sagda personal indirekt äro bemanningsreglerande. Genom sagda lag infördes nämligen 8-timmarsdag för maskinmanskaper å fartyg över 700 brutton, vilket medförde, att fartygens maskinpersonal i stor utsträckning måste utökas. Detta gällde särskilt de mindre och medelstora fartygen.

Motionärerna framhålla, att kollektivavtalets bemanningsföreskrifter långt ifrån äro tillfredsställande. Det kan i detta sammanhang vara av intresse erinra om vad statsrådet och chefen för Kungl. Handelsdepartementet anfört rörande bemanningsfrågan i proposition nr 223 till 1938 års riksdag med förslag till ny sjöarbetstidslag, nämligen att kollektivavtalsregleringen i avseende å bemanningen innefattade en icke oväsentlig förbättring av bemanningsförhållandena. Det torde böra tilläggas, att särskilt i fartygsgrupp 4) i avtalet (fartyg mellan 1 800—2 999 d.w. ton) bemanningen kvalitativt bestämts på ett sätt, som torde vara bättre än vad som i övriga länders fartyg är brukligt.

En annan fråga, som av motionärerna berörts, är spörsmålet om besättningsmännens kvalifikationer, därvid man påtalat frånvaron av tillräckliga bestämmelser härom i gällande författningar. Motionärerna hänvisa till en år 1932 av Svenska Sjöfolksförbundet företagen utredning rörande bemanningen å ett stort antal fartyg, därvid det bland annat visade sig, att fartyg, vilkas besättning tidigare till en tredjedel utgjorts av befarna sjömän, icke vidare påmönstrade dylika. Denna utredning är missvisande, när det gäller besättningens kvalitativa sammansättning. Det kan vara av intresse att med några ord beröra den utredning angående handelsflottans bemanning år 1931, som verkställdes av Kommerskollegium och vilken utredning 1933 års bemanningssakkunniga åberopat i sitt här inledningsvis omförmälda betänkande. De sakkunniga framhålla, att utredningen i fråga utvisar, att, när det gäller däcksmanskapet, en förskjutning märkts i sammansättningen, i det att båtsmän, timmermän och matroser i stor utsträckning ersatts med lättmatroser och jungmän, vilket skulle innebära en kvalitativ försämring. De sakkunniga förklara dock, att denna förskjutning allenast är skenbar, enär det här är fråga om sådana fall då folk, som tidigare mönstrat i befattning, vilken betalades högre, därefter fått mönstra i befattningar, för vilka lägre löner voro fastställda.

Under de senaste tio åren har, enligt vad hos föreningen tillgängliga bemanningssuppgifter giva vid handen, bemanningen icke minst kvalitativt förbättrats, vartill berörda bemanningsföreskrifter i avtalet med Svenska Sjöfolksförbundet medverkat, vilket gör att motionärernas åberopande av denna föråldrade samt i och för sig missvisande utredning icke nu kan tillmätas någon som helst betydelse.

Slutligen vill föreningen icke underlåta jämväl ingå på vad motionärerna framhålla därom, att det icke är möjligt framskapa en yrkeskår bland sjömännen, så länge det saknas i lag fastställd bemanningsskala samt att frånvaron av dylika föreskrifter är ägnad att inverka på rekryteringen. Hittills har, såvitt föreningen har sig bekant, frånvaron av lagbestämmelser, som i detalj reglera bemanningen ombord å ett vart fartyg, vare sig hämmat eller hindrat framskapandet av en yrkeskår bland sjömännen eller motverkat rekryteringen. Vid de enstaka tillfällen brist på sjöfolk förefunnits, hava orsakerna varit helt andra än de av motionärerna påtalade.

Med anledning av vad sålunda framhållits får Sveriges Redareförening hemställa, att Utskottet måtte medverka till, att motionerna icke föranleda någon riksdagens åtgärd.

Göteborg den 19 mars 1943.

SVERIGES REDAREFÖRENING

G. Carlsson.

H. F. Reuterskiöld.

Bilaga C.

Till Riksdagens andra lagutskott.

Genom skrivelse den 8 februari har Svenska Sjöfolksförbundet beretts tillfälle att till utskottet avgiva yttrande över motionerna nr 11, 48 och 181 i första kammaren och nr 26, 58, 149 och 266 i andra kammaren. Sjöfolksförbundets styrelse får med anledning därav anföra följande.

Frågan om säkerhet till sjöss för såväl liv som fartyg och gods hör intimt tillsamman med både bemanning och arbetstid. Självklart är, att ju bättre ett fartyg är bemannat desto bättre kan arbetstiden hållas inom skäliga gränser utan att säkerheten behöver löpa fara att äventyras. Detta under något så när vardagliga förhållanden. När verklig fara uppstått på grund av sjöolycka av ena eller andra slaget, får givetvis frågan om arbetstiden icke spela någon avgörande roll, men en fulltalig och kvalitativt god bemanning har då givetvis större förutsättningar att kunna rädda både sig själva och fartyget än en i sådant avseende undermålig besättning.

I detta avseende lämna de nuvarande bestämmelserna åtskilligt övrigt att önska. Sedan ingången av år 1937 då det i kollektivavtalet mellan Sveriges Redareförening och oss infördes minimibestämmelser för däcksbemanningen ha visserligen de mest påtagliga bristerna härutinnan blivit avhjälpta, men den kvalitativa standard i fråga om befarenhetstid och yrkeskunnighet, som skäligen borde vara tillfinnandes hos en fartygsbesättning existerar icke. Relationen mellan fullbefaret och icke befaret däcksmanskap borde rimligen vara minst två tredjedelar befarna och högst en tredjedel obefarna. Enligt de nämnda avtalsbestämmelserna är likväl relationen i stort sett hälften av vardera. Det faller näppeligen någon arbetsgivare på något annat yrkesområde in att låta halva arbetsstyrkan utgöras av lärlingar. Så är likväl fallet med däcksbemanningen på de svenska handelsfartygen.

Beträffande maskinbemanningen så har tidigare nybörjare och lärlingar icke anställts i så stort antal i förhållande till den befarna delen, som fallet varit med däcksbemanningen. Emellertid har under de senaste åren, särskilt å de motordrivna fartygen, ett elevsystem börjat praktiseras,

som i stor utsträckning medför att fullbefaren och kunnig maskinpersonal ersättes med ynglingar, vars uppgift är att under maskinistens överinseende och ledning under fartygets gång till sjöss sköta det stora och mycket invecklade maskineriet på åtskilliga tusental hästkrafter. Det torde vara lättförståeligt för envar, att de ombordvarande icke kunna undgå en betydande osäkerhetskänsla vid tanken på, att maskinisten behövt avlägsna sig från maskinrummet några minuter (exempelvis ut i propelleraxeltunneln för eftersyn av axelsmörjningen) och under tiden en okunnig nybörjare är ensam i maskinrummet. Detta särskilt under nu rådande krigsförhållanden, då en ögonblicklig maskinmanöver kan vara det som tarvas för att undgå en katastrof.

Även ur social synpunkt är det givetvis ett oeffterrättligt förhållande, att en så stor procent av hela antalet på den svenska handelsflottan samsatta sjömän utgöras av ynglingar, för vilka det efter erforderlig yrkesutbildning och uppnådd mogen levnadsålder icke finns tillräckligt med arbetsanställningar med för en vuxen tillräckligt hög arbetsinkomst. Dessa arbetsanställningar besättas år från år med en ny årgång ynglingar, som i sin tur i stor utsträckning bli överflödiga när de uppnått mogen ålder och yrkesutbildning. Följden måste med naturnödvändighet bli, att årligen ett stort antal vuxna män, som ägnat sina yngre år åt att bli befarna sjömän, sedan bli överflödiga och nödgas söka arbete på landbacken bland den stora skaran icke yrkeslärd.

Nu nämnda förhållande belyses i det betänkande med utredning och förslag angående förbättrad pensionering av sjöfolk, som den 15 december 1942 överlämnades till statsrådet och chefen för Kungl. Handelsdepartementet av de därtill utsedda utredningsmännen (Statens offentliga utredningar 1942: 55, Handelsdepartementet). Ur betänkandet, sid. 56 och 57, citera vi följande:

»Beträffande sjöfolk i utrikes fart var åldersfördelningen år 1935 bland menige sjömän, sammanlagt 20 000 personer, följande:

| Ålder, år | Procent | Ålder, år | Procent |
|-----------|---------|-----------|---------|
| 65—75 | 0,4 | 35—40 | 8,9 |
| 60—35 | 0,7 | 30—35 | 13,2 |
| 55—60 | 1,4 | 25—30 | 21,0 |
| 50—55 | 2,8 | 20—25 | 24,7 |
| 45—50 | 4,6 | —20 | 16,0 |
| 40—45 | 6,3 | | |
| | | | 100,0 |

Medelåldern var sålunda för sjömän i manskapsklass ej fullt 30 år.

För belysande av avgången ur svensk utrikes sjöfart må återgivas följande, ur sjömanshussakkunnigas material beräknade siffror rörande antalet år 1935 i utrikes fart kvarstående personer, födda åren 1870—1905, vilka ägnat sig åt dylik sjöfart. Åtskillnad har gjorts mellan befäl och menige; procenttalen ha beräknats för befäl å antalet personer inom årsklassen, som förvärvat befälsbehörighet, och för menige å antalet övriga personer inom årsklassen, som deltagit i utrikes sjöfart.

| Födelseår | Befäl procent | Menige procent | Födelseår | Befäl procent | Menige procent |
|-----------|---------------|----------------|-----------|---------------|----------------|
| 1870 | 5,9 | 0,8 | 1890 | 46,2 | 6,1 |
| 1875 | 20,6 | 1,4 | 1895 | 41,2 | 7,7 |
| 1880 | 35,9 | 2,8 | 1900 | 65,8 | 13,0 |
| 1885 | 34,0 | 4,5 | 1905 | 72,4 | 24,6 |

Med dessa siffror i huvudsak överensstämmande resultat ha erhållits ur de nu företagna undersökningarna.

Som synes är avgången bland menigt sjöfolk mycket stor. Man kan konstatera, att vid fyllda 30 år knappast en tredjedel kvarstår av de sjömän tillhörande en viss årsklass, som inträtt i utrikes sjöfart — enligt sjömanshussakkunnigas material 24,6 procent av de meniga och 72,4 procent av befälet av 1905 års årsklass. Då inom denna årsklass 8,2 procent vunnit befälsbehörighet, skulle detta betyda, att av hela årsklassen omkring 29 procent skulle kvarstå vid 30 års ålder. För befälet visa sig avgångsförhållandena helt annorlunda än för manskapet, vilket givetvis sammanhänger med att sjömansyrket för befäl icke såsom för manskapet är ett genomgångsyrke utan i allmänhet blir för livstiden bestående, så länge tjänstbarhet är för handen. Att en relativt stor avgång kan påvisas vid yngre år torde sannolikt sammanhänga med övergången till inrikesfart.»

Göteborg den 5 mars 1943.

SVENSKA SJÖFOLKSFÖRBUNDET

Nicklas Olsson.

Bilaga D.

Till Riksdagens andra lagutskott.

Genom remiss den 8 februari 1943 har utskottet berett Sveriges Fartygsbefälsförening tillfälle inkomma med yttrande över i båda kamrarna väckta likalydande motioner (första kammaren nr 11, andra kammaren nr 25) med förslag till nya lagbestämmelser rörande fartygs bemanning. Föreningen får i anledning härav anföra följande.

Under 1930-talet utarbetades av sakkunniga förslag till bemanningsbestämmelser för handelsflottan. Det första förslaget framlades år 1934 av 1933 års bemanningssakkunniga och det andra förslaget år 1937. Sistnämnda förslag utgjorde egentligen endast en överarbetning av det förstnämnda med iakttagande av bestämmelserna i det på hösten 1936 i Genève antagna förslaget rörande arbetstid och bemanning. Frågan om ett genomförande av bemanningsföreskrifter fick emellertid vila, alldenstund riksdagen i enlighet med departementschefens förslag i sin proposition

till 1938 års riksdag rörande antagandet av sjöarbetstidslag fann skäligt att med utfärdande av bemanningsföreskrifter i enlighet med ovan nämnda konventionsförslag och ratificering av konventionen låta anstå intill dess ratifikationsbeslut föreläge från förutom de nordiska länderna jämväl från Nederländerna, Sovjetryssland och Storbritannien. Ehuru föreningen tidigare i yttranden förklarar sig kunna med vissa reservationer godkänna bemanningssakkunnigas förslag, ansåg föreningen att starka skäl talade för ett uppskov i enlighet med departementschefens på ämbetsverkens yttranden grundade förslag.

Ehuru föreningen alltsedan de första åren av sin verksamhet starkt hävdade kravet på införandet av bemanningsbestämmelser för handelsflottan, ha vissa omständigheter inträffat, som gör att föreningen icke finner anledning att frånträda den uppfattningen föreningen hade år 1938 i fråga om det berättigade i ett uppskov. Ett av skälen härför är, att de olidliga förhållanden, som tidigare existerade i fråga om såväl den kvalitativa som kvantitativa sammansättningen av besättningen på en del fartyg, framförallt trampfartyg, i stor utsträckning undanröjts genom den överenskommelse rörande bemanningen, som träffats mellan Sveriges Redareförening och Svenska Sjöfolksförbundet på hösten 1937, och de bestämmelser beträffande arbetstiden, som gälla enligt riksdagens år 1938 fattade beslut. Föreningen är nämligen i motsats till motionärerna av den uppfattningen, att även i frågor sådana som denna överenskommelser mellan arbetsgivarna och arbetstagarna äro minst lika värdefulla som i lag fastställda bestämmelser. Sådana mellan parterna på arbetsmarknaden träffade överenskommelser kunna enligt föreningens uppfattning på ett bättre och smidigare sätt anpassas till rådande förhållanden än om de äro i lag fastställda. Då denna avtalsbestämmelse dessutom icke endast tager hänsyn till sjösäkerhetskravet, innebär den även härutinnan en fördel. Lagbestämmelser rörande bemanning och befäl ombord å fartyg, som uteslutande taga hänsyn till sjösäkerhetskravet, äro nämligen icke tillräckliga. Denna sin uppfattning grundar föreningen på den erfarenhet föreningen gjort i fråga om bestämmelserna i befälsförordningen. Förordningen, som innehåller uteslutande med hänsyn till sjösäkerheten fastställda minimikrav, blir i verkligheten också maximerande, och för uppnående av en skälig befälsbemanning har det visat sig, att dess bestämmelser kräva komplettering genom såväl författningsföreskrifter som begränsning av arbetstiden som ock i avtalsöverenskommelser mellan redarna och befälet. Föreningen har sålunda trots sjöarbetstidslagen och befälsförordningen, som ju båda äro relativt nya, måst komplettera dessa med avtal rörande såväl bestämmelser som begränsning av arbetstiden för förste styrman som bestämmelser om ytterligare befäl utöver vad som enligt befälsförordningen kräves för fartyg i viss fart.

Med stöd av vad ovan anförts, anser sig föreningen sakna anledning tillstyrka av motionärerna gjord hemställan om utarbetande av förslag till bemanningslag.

Stockholm den 19 mars 1943.

SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING

G. Osvald.

Bilaga E.

Till Andra lagutskottet.

Genom skrivelse den 8 februari 1943 har Svenska Maskinbefälsförbundet beretts tillfälle att inkomma med yttrande över en av hr Berg med flera i första kammaren väckt motion nr 11 och av hr Lundgren med flera i andra kammaren väckt motion nr 26 angående bemanningsbestämmelser för svenska handelsfartyg. Med anledning härav får förbundet anföra, att förbundet finner motionärernas synpunkter riktiga och värda allt beaktande.

Beträffande maskinrumsbemanningen saknas i stor utsträckning bestämmelser. Befälsförordningen, vari antalet befäl stadgas, är i hög grad föråldrad, och bör enligt förbundets åsikt snarast omarbetas. 1933 års bemanningssakkunniga förordade förutom vakthavande maskinbefäl en man i maskinrummet, och förbundet anser detta vara synnerligen behöfligt. Enligt befälsförordningen behöver icke något fartyg föra mer än tre maskinbefäl. Vilka konsekvenser en sådan förordning kan medföra, förstås därav, att en båt som exempelvis Gripsholm, som har cirka tolv maskinbefäl, enligt förordningen skulle kunna, om rederiet så önskade, gå med tre maskinbefäl. Vidare anser förbundet, att i bemanningsföreskrifterna för maskinbefäl stadgas, att antalet maskinbefäl är så stort, att åtta timmars arbetsdag kan genomföras för detsamma. Nu gällande befälsförordning stadgar endast två maskinbefäl på fartyg under 2 000 bruttoton och med en maskinstyrka under 1 000 ihk, som går i Nordsjöfart. I medelhavs- och inskränkta oceanfart tillåtes detta i fartyg under 2 000 bruttoton och 800 ihk. Har vakthavande maskinbefäl en smörjare till hjälp i maskin, stadgar lagen åtta timmars arbetsdag för denne, fastän maskinbefålet har tolv timmars arbetsdag. Om sådan hjälp ej medges av redaren, får maskinbefålet självt utföra smörjningsarbetet förutom sitt arbete som vakthavande maskinbefäl under tolv timmar, utan att lagen överträdes. Detta är ett missförhållande, som förbundet anser måste ändras skyndsammast, varför förbundet livligt instämmer i motionens syfte och tillstyrker dess antagande.

Stockholm den 15 mars 1943.

SVENSKA MASKINBEFÄLSFÖRBUNDET

Anders Söre.

Bilaga F.

Till Riksdagens andra lagutskott.

Sedan Andra Lagutskottet berett undertecknade, Svenska Stewartsföreningen i Göteborg, tillfälle att avgiva yttrande över inom Riksdagen väckta motioner nr:ris 11, 48 och 181 i första kammaren och nr:ris 26, 58, 149 och 266 i andra kammaren, få vi härmed värdsamt anföra följande.

Motion nr 11 resp. 26:

Svenska Stewartsföreningen får livligt tillstyrka, att förslag till bemanningsbestämmelser utarbetas inom Kommerskollegium och att förslag till lag rörande fartygs bemanning framlägges. Föreningen instämmer helt i vad motionärerna anfört och understryker vikten av att utredningen och förslaget komma att omfatta jämväl kökspersonal. Å åtskilliga lastfartyg är kökspersonalens antal för närvarande allt för litet.

Då med frågan om bemanning givetvis sammanhänger frågan om de olika ombordanställdas kompetens och kvalifikationer, anser föreningen det nödvändigt, att utredningen kommer att omfatta vilka minimikrav, som i varje fall måste ställas å de olika kategorierna kökspersonal, och att bestämmelser härom införas i lagförslaget.

Göteborg den 12 mars 1943.

SVENSKA STEWARTSFÖRENINGEN

Stig Andersson.

Bilaga G.

Till Riksdagens andra lagutskott.

Sedan Sveriges Radiotelegrafistförening beretts tillfälle att avgiva yttrande över vissa i brev av den 8 februari 1943 berörda i riksdagens kamrar framlagda motioner får föreningen härmed framhålla följande:

Vad beträffar säkerheten till sjöss med avseende å fartygsradiostationernas och livbåtarnas fasta nödinstallationers modernisering samt införandet av portabla radioanläggningar för livbåtar samt livräddningsflottar påpeka vi vikten av, att snabba åtgärder vidtagas i dessa avseenden.

Emellertid är det icke tillräckligt med endast förstklassig radioutrustning å fartygen, utan dessas radiostationer måste likaså betjänas av fullt kompetent personal, som icke av annan ordinarie tjänst är förhindrad att vid nödtillfälle fullgöra sina viktiga åligganden som radiotelegrafister ombord å fartygen eller i livbåtarna. Enligt vår åsikt förefinnas stora brister i lagstiftningen beträffande vakthållningen å fartygsradiostationerna, som ha samband med bemanningslagstiftningen, vilka beklagliga brister medföra ytterligare olägenheter evad avser sjösäkerheten.

Avsikten med den lagstadgade radioutrustningen å fartygen är givetvis den, att *personlig vakthållning* skall förekomma ur ren säkerhetssynpunkt samt att i möjligaste mån förhindra katastrofala sjöolyckor därigenom att fartyg, som anse sig vara i omedelbar fara, genom radion snabbt kunna meddela i närheten varande fartyg, som förrätta personlig

vakthållning, att hålla sig beredda för eventuellt lämnande av hjälp. Detta låter sig förklarligt nog icke göra utan tillfredsställande bemanning och vakthållning å fartygsradiostationerna.

I de flesta länders handelsflottor anställs å fartygen minst en särskild person som telegrafist, vilken uteslutande får ägna sig åt sin i sjösäkerhetsavseende synnerligen viktiga uppgift samt upprätthålla internationellt stadgad personlig vakthållning. Den svenska radiolagstiftningen medger emellertid rederierna att låta annan ombordmönstrad person vid sidan av sitt egentliga yrkesarbete upprätthålla radiotjänsten som en bissyssa (dubbelsyssleri), varigenom den omfattande säkerhets-, kommunikations-, nyhets- och underhållstjänsten nödvändigtvis måste bliva förfuskad, bl. a. genom tidsbrist för dubbelsysslaren. Dessutom tillåter lagen att personlig vakthållning icke behöver förekomma om å fartygen finnes en s. k. alarmapparat, vilken endast under gynnsamma förhållanden reagerar för en enda signal (alarmsignalen), som användes endast då fara för människoliv föreligger, varför den personliga vakthållningen å nödsignalvägen för säkerhetstjänsten blir begränsad till ett minimum. Alarmapparaten kan endast betraktas som ett hjälpmedel vid vakthållningen för säkerhetstjänsten och bör under inga som helst förhållanden tillåtas ersätta den personliga vakthållningen, vilket även en person med ringa kännedom om radiotekniska förhållanden fullt väl inser.

Portabla radioanläggningar för livbåtar och livräddningsflottor kunna säkerligen konstrueras så att även icke radiotelegrafister kunna påkalla hjälp vid nödtillfälle, förutsatt att nödig vana vid skötseln av dylika apparater i förväg erhållits. Med tanke på den ringa räckvidd dylika automatiska sändarapparater ha, kunna kustradiostationer med ständig vakthållning icke alltid uppfatta från sådana apparater härrörande nödanrop och här framträder ännu mera behovet av den personliga radiovakthållningen, vilken å fartyg med dubbelsysslare mestadels består i kortare förfrågningar hos kustradiostationerna om eventuella telegram på andra våglängdsområden än där nödsignaler utsändas. Säkerhetstjänsten blir därmed överlämnad till de ofullständiga alarmapparaterna.

Ytterligare synpunkter berörande bl. a. de ombordanställdas samt försvarsmaktens åsidosatta intressen kunna i samband med fartygsradios förfuskande andragas. Då särskild person för skötseln av den omfattande radiostationsutrustningen icke finnes ombord blir omvårdnaden av de ömtåliga radioapparaterna icke tillfredsställande, varigenom materialhaveri lättare uppstår (ödesdigert vid nödtillfälle) med åtföljande begränsning i kommunikations- och nyhetstjänsten, såvida icke dessa för de ombordanställda viktiga grenarna av radiotjänsten avsiktligt undanhållas dem, varom anmälan ingått till föreningen även på senare tid, utvisande tidsbristen för dubbelsysslarna. Vad försvarsmakten beträffar medför dubbelsysslersystemet en ökad brist på vältränade radiotelegrafister att insättas å viktigare poster vid försvarets försättande i beredskap, enär dubbelsysslarna icke tagas i anspråk för värntjänst som telegrafister, utan för tjänst i allmänhet som har mera samband med deras egentliga yrke.

Vi ha nu i korta drag berört de olägenheter, som medfölja den bristande radiolagstiftningen och mycket mera kan sägas därom, men vilja vi inskränka oss till att föreslå, att snabba åtgärder vidtagas för rättelse i de avseenden som påtalats. Dessutom anhålla vi, att det ärade lagutskottet ägnar radiovakthållningen till sjöss sin största uppmärksamhet i

samband med eventuella nya förslag till bättre skydd för de ombordanställda, som fullgöra sin för landet gagnande verksamhet.

Med anledning av vad som ovan framhållits föreslår föreningen i sjösäkerhetens intresse:

att nya föreskrifter utfärdas beträffande personlig radiovakthållning å fartygen under minst åtta (8) timmar av dygnet, under vilken tid automatisk alarmapparat icke får utgöra ersättning, samt

att förbud utfärdas för fartygsbefälhavare eller ordinarie besättningsmedlem att upprätthålla fartygsradiotjänsten vid sidan av sitt egentliga yrkesarbete (särskild person skall vara mönstrad som fartygsstelegrafist).

Göteborg den 3 mars 1943.

SVERIGES RADIOTELEGRAFISTFÖRENING

Oscar Lindahl,
Ordförande.