

Nr 14.

Av herr **Berg, Robert**, och herr **Gillström**, om överflyttning till yrkesinspektionen av frågor rörande arbetarskyddet ombord å fartyg.

I samband med riksdagens behandling av Kungl. Maj:ts statsverksproposition under tionde huvudtiteln år 1926 rörande gjorda framställningar om anslag till kungl. kommerskollegium och navigationsskolorna väckte herrar **Algot Törnkvist** och **O. W. Lövgren** en motion nr 144 i andra kammaren, vari hemställdes, att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t begära skyndsam utredning rörande frågan om överflyttning från kungl. kommerskollegium till kungl. socialstyrelsen av de till sjöfartskontrollen hörande frågor som enbart eller i övervägande grad röra arbetarskyddet.

Vid statsutskottets behandling av motionen hänvisade utskottet till en pågående utredning om kommerskollegiums omorganisation, och förutsatte utskottet, att jämväl detta spörsmål då upptogs till prövning. Utskottet hemställde, att motionen må anses besvarad med vad utskottet anfört. Detta blev även riksdagens beslut.

Någon ändring till det bättre har dock icke kunnat skönjas, och de motiv, motionärerna då anförde, äro alltjämt bärande. De gångna årens erfarenhet har styrkt oss i den uppfattningen, att det citat som då anfördes, nämligen att »huvudanledningen till kommerskollegiums försummelse synes oss ligga däri, att detta ämbetsverk skall tillvarataga såväl sjöfartsnäringsens ekonomiska välfärd som sjöfolkets sociala omvårdnad. Dessa båda saker gå oftast stick i stäv mot varandra, och då kommerskollegium i första hand är och bör vara ett näringarnas organ, så förstår man, att sjöfolkets rent sociala intressen därvid komma till korta» — kan alltjämt understrykas.

Under femårsperioden 1934—1938 ökade olycksfallens antal ombord i den svenska handelsflottan med nära 50 % eller från 1 657 till 2 419. Första krigsåret eller 1939 steg olycksfallens antal ytterligare till 2 660. Av de under 1939 inrapporterade olycksfallen ha 75 med dödlig utgång och 69 andra olycksfall varit föranledda av krigsorsak. Även 1939 uppvisar sålunda en ytterligare stegring av de vanligt återkommande olycksfallen.

Studerar man rapporterna rörande olycksfall inom sjömansyrket (återfinnes i kommersiella meddelanden), finner man, att olycksfallen oftast förorsakats av bristfälligheter i fartygets inrättningar och utrustning men även av otillräcklig bemanning och underlåtenhet från såväl befäl som besättningsmännens sida att följa givna föreskrifter.

Sjölagens 5 a § stadgar: »Fartyg skall, när det till sjöfart nyttjas, vara i sjövärdigt skick och behörigen utrustat samt så inrättat, att nödigt skydd mot olycksfall och ohälsa beredes de ombordvarande. Bostäder ombord å fartyg skola vara tillräckliga och lämpliga. Fartygs inrättningar och redskap skola, när arbete med dem utföres, erbjuda tillräcklig säkerhet till förekommande av olycksfall och ohälsa.

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

För resa skall fartyget vara så lastat eller barlastat, att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.

.....»

Närmare föreskrifter huru fartyg skall vara inrättat och utrustat äro meddelade i vissa specialförfattningar. Hit räknas K. F. angående fartygs byggnad och utrustning med därtill hörande byggnads- och provningsreglemente, och beträffande bostäder m. m. å fartyg för ombord anställda återfinnas föreskrifter i särskild förordning. Bemanningen i vad det avser befäl är fastställd i särskild förordning, men beträffande bemanningen för övrigt finnas icke andra bestämmelser än de som framgå av 5 a § sjölagen.

Sjölagens 26 § ålägger befälhavaren tillse, att fartyget är i samtliga de avseenden, som i 5 a § omförmäles, i behörigt skick, och enligt sjölagens 292 § kan befälhavaren ådömas fängelse i högst ett år eller böter från och med etthundra till och med femtusen kronor, om han utan nödtvång därtill föranlett gått till sjöss med fartyg som haft sådana brister till skrov, maskin eller utrustning eller varit så illa bemannat eller så hårt och olämpligt lastat *att han bort inse att resan var förbunden med uppenbar livsfara* för dem som varit ombord.

Först i andra hand straffas redaren, därest det kan ledas i bevis, att han uppsåtligen föranlett befälhavaren till sådan förbrytelse.

Fartyg skall, då det till sjöfart nyttjas, vara byggt och utrustat enligt Kungl. Maj:ts förordning angående fartygs byggnad och utrustning samt därefter vara underkastat lagen om tillsyn å fartyg.

Enligt denna lag skall passagerarfartyg, så ock annat fartyg som är svenskt och äger en bruttodräktighet av 100 registerton eller däröver, så länge det till sjöfart nyttjas, underkastas förnyade sjövärdighetsbesiktningar med nedannämnda mellantider.

För passagerarefartyg, som nyttjas i utrikes fart och därvid avlägsnar sig mer än 20 nautiska mil från närmaste land, ett år och för sådant fartyg i annan fart två. För annat fartyg än passagerarefartyg, om det är maskindrivet eller segelfartyg av järn, fyra år och eljest sex år

Kommerskollegium har att i egenskap av fartygsinspektionens chefsmyndighet vaka över att såväl byggnadsförordningen som lag om tillsyn å fartyg efterleves, och fartygsinspektörerna ha att förrätta de regelbundet återkommande sjövärdighetsbesiktningarna, men dessutom att tillse att fartygens befälhavare följa bestämmelserna i sjölagens 5 a § med dess detaljföreskrifter.

Att kommerskollegium lagt huvudvikten vid byggnadsförordningen och lag om tillsyn av fartyg framgår med all tydlighet av de många inträffade olycksfallen ombord i fartygen. I denna vår uppfattning styrkas vi ytterligare vid genomläsandet av kommerskollegii yttrande till statsutskottet med anledning av herrar Törnkviks och Lövgrens motion. Kommerskollegium anför:

»Vad nu beträffar ovannämnda av motionärerna åsyftade uppdelning av fartygsinspektionens nuvarande verksamhet i sjöteknisk kontroll och social tillsyn vill kollegium till en början framhålla, att det skulle vara principiellt oriktigt att företaga en sådan tudelning av det enkla skäl, att sjösäkerheten hos fartyget såsom sådant ju i själva verket är en arbetarskyddsfråga av främsta ordningen. Det synes sålunda icke vara ändamålsenligt att till arbetarskyddet hänföra övervakningen av otillfredsställande hygieniska anordningar i fråga om bostäder, sundhetsförhållanden etc. eller otillräckliga skyddsanordningar till undvikande av oftast relativt mindre allvarliga olycksfall vid lastning och lossning, såsom krossade fingrar eller dylikt, medan däremot övervakandet av de större riskerna, omfattande fartyg med man och allt, betraktas såsom en arbetarskyddet ovidkommande fråga. Snarare får väl tillsynen över vidtagandet av skilda anstalter till tryggnad av sjöfarandes liv anses vara det förnämsta arbetarskyddet, under det att de angelägenheter med vilka tillsynen har att taga befattning för tryggnad av besättningens hälsa och trevnad ombord o. a. d. jämväl ur rent social synpunkt torde höra, ehuru i sig själva synnerligen riktiga, anses komma mera i andra rummet.»

Vi ha en känsla av att fartyg, sedan det färdigbyggt eller undergått den i lagen föreskrivna periodiska sjövärdighetsbesiktningen, s. a. s. lämnas vind för våg, då befälhavaren har att ensam tillse och ansvara för att fartyget i alla avseenden fyller de fordringar 5 a § sjölagen föreskriver.

Att detta icke är någon avundsvärd lott för en fartygsbefälhavare men heller inte inger någon trygghet för de ombordvarande, därom vittna befintliga officiella rapporter, vari det konstateras, att icke så få fartyg förölyckats, men även att andra olycksfall inträffat, där orsaken varit bris-

tande bemanning, samt att andra fartyg förolyckats på grund av hård eller olämplig lastning. Det har vidare konstaterats, att en stor del av inträffade olycksfall varit föranledd av brister i fartygets inrättningar, redskap eller utrustning.

Vi kunna i detta sammanhang icke underlåta att göra en jämförelse mellan stadgandet i arbetarskyddslagen, i vad avser arbetarnas medverkan i förebyggandet av olycksfall genom utseendet av egna ombud (skyddsombud) på arbetsplatsen (31 § arbetarskyddslagen), och de stadganden som återfinnas i §§ 38, 59 och 81 sjömanslagen.

38 § stadgar, att sjöman äger rätt att avmönstra i händelse fartyg icke är i sjövärdigt skick, så hårt eller olämpligt lastat att livsfara för de ombordvarande kan antagas därigenom uppkomma.

I fall befälhavaren, som är den närmast ansvarige för att fartyget är sjövärdigt på sätt som stadgas i 5 a § sjölagen, icke vill medgiva detta och vägrar sjömannen att lämna fartyget, kan sjömannen med åberopande av sjömanslagens 59 § påkalla syn av fartyget. För att befälhavaren skall vara skyldig att efterkomma begäran om syn erfordras dock, att mer än halva antalet av besättningen hos befälhavaren gör framställning om syn för utrönandet av huruvida påstådda brister äro av den beskaffenhet att de berättiga till avmönstring. Den sjöman, som mot bättre vetande föranleder syn, dömes till böter eller fängelse i högst ett år (81 § sjömanslagen).

I praktiken förekommer knappast, att §§ 38, 59 och 81 sjömanslagen tillämpats; i stället praktiseras, att sjömän som funnit anmärkningsvärda brister ombord i fartyg rapporterat detta till sjöfolksförbundets representanter på platsen som i sin tur, om detta är möjligt, anmodat närmaste fartygsinspektör att företaga inspektion av fartyget. Detta praktiserade system har emellertid visat sig mycket otillfredsställande.

Med stöd av här anförda hemställes,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära skyndsamt utredning av frågan om arbetarskyddet ombord å fartyg samt lämpligheten av att frågor, som röra ifrågavarande arbetarskydd, överflyttas från kungl. kommerskollegium till yrkesinspektionen och att för riksdagen snarast framläggas förslag i den omfattning, som genom utredningen kan ådagaläggas vara ändamålsenlig.

Stockholm den 15 januari 1944.

Rob. Berg.

A. Gillström.