

Nr 37.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om översyn av bestämmelserna för bemanningen av mindre fartyg i kustfart och östersjöfart m. m.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 34 i första kammaren av herr *Spetz* och nr 37 i andra kammaren av herr *Utbult m. fl.*

I motionerna, vilka äro likalydande, har hemställts,

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär en skyndsam utredning om översyn av bestämmelserna för bemanningen av de mindre fartyg, som begagnas i kustfart och Östersjöfart, samt

att i avvaktan på förslag i ärendet kungl. kommerskollegium måtte be myndigas bevilja utsträckt dispens från ovannämnda bestämmelser, speciellt i fråga om fordran på maskinist i mindre motorfartyg».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för denna hemställan, får utskottet hänvisa till motionerna.

Den grundläggande bestämmelsen rörande bemanningen av fartyg återfinnes i 5 a § *sjölagen*, vilken bestämmelse tillkom 1914. Däri stadgas bland annat att »fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt». Detaljerade föreskrifter rörande fartygs bemanning — en s. k. bemanningsskala i den meningen, att för varje fartyg på förhand finnas bestämda regler om besättningens antal och kvalifikationer — finnas emellertid icke i *sjölagen*, bortsett från vissa smärre bestämmelser, som i förevarande sammanhang ej förtjäna intresse.

Kungl. förordningen den 12 juni 1936 angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. (befälsförordning), vilken äger tillämpning å handelsfartyg ävensom fiskefartyg med en dräktighet av minst 30 ton, innehåller noggranna regler rörande fartygs bemanning med avseende å befäl (befälhavare, fartygsbefäl i övrigt och maskinbefäl).

I 1 § 2 mom. stadgas, att befäl som avses i förordningen äro, bland andra, övermaskinist, maskinist av 2:a klass, maskinist av 3:e klass, maskinskötare och motorskötare. För erhållande av de behörighetsbevis, som ligga till grund för nämnda befälsställningar, gälla olika kvalifikationer (18—21 §§). För att bliva maskin- eller motorskötare erfordras ej någon teoretisk utbildning. Vederbörande skall kunna styrka, att han fullgjort viss praktisk tjänstgöring under sammanlagt minst 18 månader samt att han vid förhör, hållet inför maskintekniskt utbildad ordinarie lärare vid navigationsskola, någon statens fartygsinspektör med ingenjörs- eller maskin-

teknisk utbildning eller av kommerskolligum förordnad sakkunnig, efter sälunda genomgången praktisk tjänstgöring, visat sig äga nödig kännedom om de allmänna grunderna i ångmaskin- respektive motorlära samt om skötseln av de maskiner eller motorer, som komma i fråga. För erhållande av maskinistbrev (övermaskinistbrev, maskinistbrev av 2:a klass eller maskinistbrev av 3:e klass) erfordras, bortsett från praktisk tjänstgöring, att vid navigationsskola ha avlagt maskinistexamen.

Enligt 2 § 1 mom. förstås med

maskindrivet fartyg, fartyg, som är försett med maskineri såsom enda framdrivningsmedel, samt fartyg, som är försett med maskineri såsom huvudsakligt framdrivningsmedel och icke är hänförligt till segelfartyg med hjälpmaskin;

motorfartyg, annat maskindrivet fartyg än ångfartyg;

segelfartyg, fartyg, som är försett med segel som enda framdrivningsmedel;

segelfartyg med hjälpmaskin fartyg, som med avseende å rigg, segel och byggnad är så beskaffat, att det på ett tillfredsställande sätt kan framdrivas och manövreras med segel såsom enda framdrivningsmedel, samt därjämte är försett med framdrivningsmaskineri;

fiskefartyg, fartyg, som nyttjas för fiske eller fångst eller tillgodogörande av vad som fiskats eller fångats.

Enligt 2 § 3 mom. betecknas fart inomskärs vid kusterna samt utomskärs intill sjögränsen såsom *fart i svenskt farvatten*.

A fartyg, som går i fart i svenskt farvatten, skall, om fråga är om ångfartyg med en maskinstyrka om högst 125 hästkrafter, jämlikt 4 § finnas anställd en maskinskötare. Vad beträffar motorfartyg i samma fart skall, därest maskinstyrkan uppgår till högst 225 hästkrafter, finnas anställd en motorskötare. Då maskinstyrkan överstiger nu nämnda antal hästkrafter, måste fartygen vara bemannade med en examinerad maskinist, i första hand av 3:e klass.

I *Östersjöfart*, varmed betecknas fart till eller från in- eller utrikes orter, belägna vid Östersjön, skall enligt 5 § även å de mindre ång- och motorfartygen, d. v. s. fartyg om högst 2 000 ton och med en maskinstyrka ej överstigande 200 hästkrafter, finnas anställd en maskinist av 3:e klass.

Av 8 § befälsförordningen följer, att å segelfartyg med hjälpmaskin — motorseglare, som ha riggen kvar, enligt den i motionerna använda terminologien — vanligen ej behöver finnas anställd examinerad maskinist. Motorn är å dessa fartyg endast en hjälpkälla för framdrivningen. De skola kunna manövreras och tagas från hamn till hamn utan hjälp av motorn. Behovet av särskilt kvalificerat maskinbefäl å dessa fartyg är därför ej lika nödvändigt som å de fartyg, vilkas enda framdrivningsmedel är motorn.

Av 11 § framgår, att de maskindrivna fiskefartygen, då fråga är om motorfartyg i sådan fart, som motionärerna åsyfta, icke behöva vara bemannade med examinerad maskinist. Endast å ångfiskefartyg i östersjöfart erfordras sådan. Vidare stadgas, att då fiskefartyg i omedelbar anslutning till

fiske- eller fångstresa, vari fartyget deltagit, nyttjas till vidarebefordran av färsk fisk i svenskt farvatten eller östersjöfart, skall fartyget med avseende å befälets antal och behörighet anses såsom fiskefartyg. Av stadgandet följer, att därest med fartyget bedrivs fraktfart i vidare mån än stadgandet medgiver, fartyget ej längre räknas som fiskefartyg, i följd varav de ovan angivna behörighetsreglerna enligt 4 och 5 §§ kunna träda i tillämpning. Ifrågavarande förhållande torde ha sin grund däri, att vid fraktfart hänsyn måste tagas även till de personer, som på det ena eller andra sättet äga intresse i lasten.

Enligt 29 § äger kommerskollegium att i särskilda fall, då omständigheterna därtill föranleda, medgiva undantag från de i förordningen stadgade villkoren för behörighet att utöva befäl eller för erhållande av behörighetsbevis. Vad beträffar dispens från föreskrifterna om antalet befäls personer av olika kategorier meddelas sådan av Kungl. Maj:t.

Förslag till en fullständig omorganisation av sjöbefälsutbildningen framlades 1947 av 1943 års *sjöbefälssakkunniga* (SOU 1947: 31). Samtidigt som de sakkunniga föreslagit skärpta fordringar med avseende å befälsbemanningen å större fartyg i fart på avlägsnare vatten, ha avsevärt lindrigare bestämmelser än de nu gällande föreslagits för mindre fartyg i fart i svenska farvatten och östersjöfart (s. 240 o. 241). För genomförandet av de nämnda reformerna ha de sakkunniga förutsatt, att en genomgripande omorganisation av den nuvarande navigationsskoleundervisningen företages.

Rörande de sakkunnigas förslag har *föredragande departementschefen, statsrådet Ericsson*, i årets statsverksproposition (bil. 12, s. 29) anført, att i dagens läge icke synes vara möjligt att helt genomföra något av förslagen, varför utrymme torde finnas allenast för vissa partiella reformer. Efter att ha tillstyrkt att ett belopp om 50 000 kronor anvisas till förberedande kurser m. m. vid några av navigationsskolorna, framhåller departementschefen, att det torde få ankomma på Kungl. Maj:t och kommerskollegium att meddela närmare bestämmelser om de nya kurserna och därmed sammanhängande reformer av sjöbefälsutbildningen.

Vidkommande manskapsbemanningen avser 1946 års *sjömanskommitté*, sedan kommerskollegium utfört en jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 21 oktober 1949 anbefalld statistisk utredning rörande handelsflottans bemanning år 1949, att upptaga bemanningsfrågan till behandling. I direktiven för utredningen anföres bland annat följande:

»Bemanningsfrågan har vid flera tillfällen varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet och prövning. Den 30 maj 1934 framlade 1933 års bemanningssakkunniga ett betänkande med förslag till förordning angående bemanning av svenska fartyg (SOU 1934: 23), åtföljt av dels en utav kommerskollegium verkställd statistisk utredning angående svenska handelsflottans bemanning år 1931, dels kommerskollegii och socialstyrelsens med gemensamt yttrande den 20 juni 1935 överlämnade förslag till förordning angående fartygs bemanning med däck- och maskinmanskap. I proposition nr 223 till 1938 års riksdag med förslag till sjöarbetstidslag m. m. an-

förde dåvarande chefen för handelsdepartementet, att han icke då avsåge att framlägga författningsförslag i bemanningsfrågan men att han funnit de framlagda sakkunnigförslagen grundade på riktiga principer och ägnade att tjäna som grundval för en blivande lagstiftning i ämnet. Han förklarade sig därjämte ha för avsikt att framdeles ånyo anmäla frågan för slutlig prövning och därvid framlägga i huvudsaklig överensstämmelse med sakkunnigförslagen upprättade författningsförslag rörande såväl manskaps- som befälsbemanning.

Bemanningsfrågorna bragtes 1943 genom motionerna nr 11 i första kammaren och nr 26 i andra kammaren inför riksdagens prövning. I anledning av dessa motioner, vilka tillstyrktes av andra lagutskottet, hemställde riksdagen i skrivelse den 1 juli 1943, nr 462, hos Kungl. Maj:t, att frågan om bemanningsbestämmelser för handelsfartyg, så snart förhållandena medgäve, måtte upptagas till förnyad prövning.»

I *andra lagutskottets* utlåtande nr 59 i anledning av de nämnda motionerna har utskottet gjort följande uttalande: »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 bedömning av begreppet 'betryggande bemanning' för alla besättningskategorier.»

Utskottet. Att svårigheter i olika hänseenden föreligga för det mindre tonnaget att göra sig gällande har på senare tid i olika sammanhang omnämnts. Som en av orsakerna härtill ha i motionerna angivits gällande regler om fartygs bemanning. I motionerna har i första hand hemställts om utredning om översyn av bestämmelserna för bemanning av de mindre fartyg, som begagnas i kustfart och östersjöfart.

Den ovan lämnade redogörelsen giver vid handen, att bemanningsregler praktiskt taget saknas i svensk lagstiftning. Bortsett från stadgandet i 5 a § sjölagen, att fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt, är det endast på grund av sjöarbetstidslagens bestämmelser som ett visst minimalt antal besättningsmän måste finnas anställt å varje fartyg, vad sistnämnda lag beträffar dock endast å fartyg med viss angiven dräktighet.

Enligt direktiven för 1946 års sjömanskommitté har kommittén att upptaga också bemanningsfrågan till behandling. Detta torde ske inom en nära framtid. Vid sådant förhållande anser utskottet skäl ej föreligga för riksdagen att påkalla en särskild utredning i ämnet.

I fråga om befälsförordningens föreskrifter om befälets antal och behörighet ha 1943 års sjöbefälsakkunniga i sitt ovan angivna betänkande föreslagit vissa lättnader, avseende bland annat maskinbefäl i sådan fart, som i motionerna åsyftas. Betänkandet är för närvarande beroende på prövning

inom vederbörande departement. I detta sammanhang vill utskottet erinra om att enligt uttalande i årets statsverksproposition chefen för handelsdepartementet torde komma att föreslå, att en del av de reformer, som de sakkunniga förordat, skola genomföras. Sedermera har departementschefen — i ett den 25 april 1950 avgivet interpellationssvar — ytterligare givit uttryck för denna avsikt. Departementschefen uttalade i nämnda interpellationssvar, att undersökning borde ske, huruvida något kunde göras för att underlätta för det mindre tonnaget att hävda sig i konkurrensen. Med hänsyn till berörda uttalanden förväntar utskottet, att Kungl. Maj:t, utan att riksdagen genom skrivelse föranleder därtill, vid en revision av befälsförordningen prövar möjligheterna att med beaktande av säkerhetsintresset minska kompetenskraven för befälet å de fartyg, som i motionerna avses.

Beträffande frågan om bemyndigande för kommerskollegium att bevilja utsträckt dispens från befälsförordningens föreskrifter får utskottet erinra om att kommerskollegium genom 29 § nämnda förordning erhållit generellt bemyndigande att i särskilda fall medgiva undantag från de i förordningen stadgade villkoren för behörighet att utöva befäl eller för erhållande av behörighetsbevis. Dispens från stadgandena om antalet befälspersoner av olika kategorier meddelas däremot av Kungl. Maj:t. Någon olägenhet av denna ordning torde enligt utskottets mening icke föreligga för dem, som önska dispens av det ena eller andra slaget.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I: 34 och II: 37, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 4 maj 1950.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar Norman, Forslund, Sten, Hallagård, Nils Elowsson, Carl Eric Ericsson, Bengtson och Weiland;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Igelsbo, Hellbacken, Ryberg, Nilsson i Göteborg, Andersson i Alfredshem, Svensson i Göteborg, fru Sjöstrand och fröken Wetterström.
