Regeringens proposition
1978/79:117

om bemanning av fartyg, m. m.

beslutad den 15 mars 1979.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga det förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLA ULLSTEN

ANITHA BONDESTAM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionens läggs fram förslag till ny reglering från säkerhetssynpunkt av bemanningen av fartyg. Regleringen lägger grunden för en mer flexibel bemanningspraxis. Den bygger på befälsbemanningsutredningens slutbetänkande (SOU 1978:21) Bemanning av fartyg och sjöfartspolitiska utredningens komplettering i maj 1978 till betänkandet.

Propositionen innehåller överväganden rörande den framtida bemanningspolitiken. Personalkostnaderna utgör en stor andel av ett fartygs driftskostnader. Ändringar i dessa har stor betydelse för den svenska handelsflottans konkurrensförmåga. Förslagen innebär att större hänsyn än hittills kan tas till tekniska och organisatoriska förhållanden på fartygen och att kollektivavtal om arbetsförhållandena också skall beaktas i ökad utsträckning då fartygets minimibesättning bestäms. Härigenom skapas utrymme för individuellt avpassade bemanningssystem som kan bidra till förbättringar för svensk sjöfart utan att avkall görs på sjösäkerhetens krav.

Författningsmässigt innebär förslaget att sjöbefälskungörelsens bemanningstabeller tas bort och att det läggs på sjöfartsverket att även bestämma befälsbemanningen. För de minsta handelsfartygen och för andra fartyg än handelsfartyg ersätts nuvarande reglering med föreskrifter rörande bemanningen i den utsträckning som behövs från sjösäkerhetssynpunkt.

Det nuvarande bristmönstringssystemet föreslås avskaffat. När minimibesättningsbeslutet inte kan uppfyllas, skall i stället i första hand sjöfartsverket kunna ändra beslutet tillfälligt. I andra hand skall befälhavaren kunna gå ifrån beslutet för en kort tid, när bristen har uppstått på grund av ett plötsligt sjukdomsfall eller annan oförutsedd händelse. Förutsättningen är i båda fallen att sjösäkerhetens krav ändå blir uppfyllda.

Reglerna om introduktion av all personal på fartyget beträffande säkerhetsbestämmelser och fartygets säkerhetsutrustning skärps.

I propositionen dras också upp vissa riktlinjer för kommande ändringar i behörighetssystemet för sjöpersonal. Detta måste dock samordnas med bl. a. den nya utbildningen för sjöbefäl i högskolan.

Fartygsmiljöutredningens förslag i delbetänkandet (Ds K 1976:1) Bostäder, medinflytande och miljö ombord på fartyg, att ge de ombordanställda ökade möjligheter att påverka utformningen av bostads- och arbetsmiljön på fartygen genom partssammansatta fartygsmiljönämnder, behandlas också i propositionen. Det bör finnas goda förutsättningar för parterna att utan lagregler åstadkomma enkla och praktiska lösningar i dessa frågor, varför förslag till särskild lagstiftning inte läggs fram.

Förslag till
Lag om ändring i lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 11 och 16 §§, 6 kap., 7 kap. 18 §, 8 kap. 1 §, 9 kap. 15 §, 10 kap. samt 11 kap. 3 § lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg[1] skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 kap.	
11 §	
Certifikat enligt denna lag skall utfärdas för visst fartområde eller del av fartområde och för bestämd tid. I *certifikat må* anges särskilt villkor för att det skall vara giltigt. Giltighetstiden för *certifikat må* förlängas.	Certifikat enligt denna lag skall utfärdas för *ett* visst fartområde eller *en* del av *ett* fartområde och för bestämd tid. I *certifikatet får* anges särskilt villkor för att det skall vara giltigt. Giltighetstiden för *certifikatet får* förlängas.
Fartområdena *äro:*	Fartområdena *är*
a) inre fart: fart inom riket i hamnar, floder, kanaler och insjöar *ävensom* inomskärs vid kusterna samt fart i Kalmarsund; *med fart som nu sagts likställes all fart* i Öresund och på Oslofjorden intill Larvik;	a) inre fart: fart inom riket i hamnar, floder, kanaler och insjöar, *fart* inomskärs vid *de svenska* kusterna samt fart i Kalmarsund, i Öresund och på Oslofjorden intill Larvik;
b) stor kustfart: annan fart än som anges under a) till eller från in- eller utrikes orter, belägna vid Östersjön eller *därmed i* sjöfartsförbindelse *varande* farvatten, dock ej bortom linjen Hanstholm-Lindesnäs *eller bortom Cuxhaven;*	b) stor kustfart: annan fart än *den* som anges under a) till eller från in- eller utrikes orter, belägna vid Östersjön eller farvatten *som har* sjöfartsförbindelse *med Östersjön*, dock ej bortom linjen Hanstholm-Lindesnäs, *samt fart genom Kielkanalen hitom linjen Esbjerg-53° nordlig latitud 4° ostlig longitud-fyren Blankenberghe;*
c) nordsjöfart: annan fart än som anges under a) och b), dock ej bortom linjen Trondheimsfjorden-Shetlands nordpynt, därifrån västerut till 11° västlig longitud, därifrån längs denna longitud över Irlands västkust till 48° nordlig latitud och därifrån österut längs denna latitud till Brest;	c) nordsjöfart: annan fart än *den* som anges under a) och b), dock ej bortom linjen Trondheimsfjorden-Shetlands nordpynt, därifrån västerut till 11° västlig longitud, därifrån längs denna longitud över Irlands västkust till 48° nordlig latitud och därifrån österut längs denna latitud till Brest;

[1] Lagen omtryckt 1978:109.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	d) *inskränkt oceanfart: fart på andra europeiska orter än dem som anges under a)–c), dock ej fart norr eller väster om den linje som anges under c), dessutom fart på utomeuropeiska orter vid Medelhavet och Svarta havet, samt fart på Nordafrikas västkust norr om 25° nordlig latitud, på Kanarieöarna och ön Madeira;*
d) oceanfart: all annan fart än som anges under a)–*c).*	e) oceanfart: all annan fart än *den* som anges under a)–*d).*
Nyttjas fartyg i fart mellan utländska orter, *äger* sjöfartsverket, *om det med hänsyn till* farvattnets beskaffenhet eller andra förhållanden *prövas lämpligt, förordna att fartyget må anses nyttjat i därmed jämförlig, mindre vidsträckt fart än som eljest vid tillämpning av andra stycket skulle vara fallet.*	*Om ett* fartyg *används* i fart mellan utländska orter, *får* sjöfartsverket *pröva frågan om en annan bestämning av fartygets fartområde än den som följer av andra stycket. Finner sjöfartsverket därvid att fartområdet, på grund av* farvattnets beskaffenhet eller andra förhållanden, *är närmast jämförligt med ett mindre vidsträckt fartområde, får verket bestämma att fartyget skall anses använt i fart motsvarande detta fartområde.*
16 §	
Regeringen eller förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer *äger* meddela *erforderliga bestämmelser om avgift* till staten för *tillsynsförrättning* och om ersättning åt sakkunnig som enligt 6 § andra stycket *anlitats* för tillsynsförrättning.	Regeringen eller *den* förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer *får* meddela *föreskrifter* om *avgifter* till staten för *tillsyn av fartyg* och om ersättning åt sakkunnig som enligt 6 § andra stycket *anlitas* för tillsynsförrättning. *Detsamma gäller avgifter för utprovning och granskning av material och utrustning till fartyg.*

6 kap.

Bemanning och minimibesättning m. m.

1 §	
Fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt.	*Varje* fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt.

Nuvarande lydelse

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

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

Föreslagen lydelse

Under *en* resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång, *skall fartyget ha så stor besättning att den kan delas in i det* antal vakter *som behövs. Detsamma gäller även i andra fall när resan* är sådan att *arbetet* måste *delas in* i skift.

Under *en* resa *får* fartyget *inte* ha mindre besättning än att erforderlig personal kan avdelas för *intendenturtjänsten*. Om fartyget enligt gällande föreskrifter skall vara utrustat med teleanläggning, *skall personal också finnas för att anläggningen skall kunna användas på behörigt sätt.*

2 §

Besättningen på varje fartyg skall ha tillräckligt god syn- och hörselförmåga.

2 §

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

3 §

Sjöfartsverket skall för *varje passagerarfartyg och för varje annat* fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton, som *transporterar* gods eller passagerare, fastställa den minsta besättning som kan anses *vara* betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart vari fartyget *används* eller avses att *användas* (minimibesättning). *På begäran skall minimibesättning också fastställas för ett fartyg som är under byggnad eller projektering eller som skall köpas från annan. Sjöfartsverket skall före ett beslut om minimibesättning samråda* med organisationer *som representerar* redare och ombordanställda.

Nuvarande lydelse

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

Föreslagen lydelse

Regeringen *eller den förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall besluta att* minimibesättning skall fastställas även för *andra* fartyg än *dem som avses* i första stycket *eller att det för sådana fartyg skall gälla de föreskrifter om bemanningen som behövs från sjösäkerhetssynpunkt (bemanningsföreskrifter).*

Från första stycket görs följande undantag.

1. Minimibesättning för fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare skall fastställas av den myndighet under vars förvaltning fartyget står, om inte regeringen bestämmer annat. Myndigheten skall före beslutet samråda med de organisationer som representerar de anställda inom myndigheten.

2. Sjöfartsverket och andra myndigheter som fastställer minimibesättning får meddela provisoriska beslut om minimibesättning utan att samråda med organisationerna. Ett sådant beslut får meddelas endast om dröjsmål skulle medföra betydande kostnad eller annan avsevärd olägenhet.

3 §

När minimibesättning fastställes, skall *besättningens sammansättning till antal* och kvalifikationer bestämmas med hänsyn till fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och den fart, vari fartyget *nyttjas* eller avses att *nyttjas. Härvid skall iakttagas att fartyget erhåller*

4 §

Minimibesättningens storlek och *personalens* kvalifikationer skall bestämmas med hänsyn till fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och den fart, vari fartyget *används* eller avses att *användas. Därvid skall beaktas hur arbetet på fartyget är organiserat och vad som*

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
befäl till det antal och med den behörighet som särskilt föreskrives samt att manskapet ges en sammansättning som är tillfredsställande *med hänsyn till fartygets säkra framförande och* sjösäkerheten i övrigt.	*enligt lag eller avtal gäller om personalens ordinarie arbetstid. Minimibesättningen skall sättas samman så, att fartyget kan framföras säkert och att* sjösäkerheten i övrigt är tillfredsställande.
4 §	
Sedan minimibesättning för visst fartyg fastställts, skall sjöfartsverket låta anteckna minimibesättningens sammansättning till antal och kvalifikationer samt det fartområde för vilket besättningen fastställts i den tillsynsbok för fartyget, som föreskrives i 7 kap. 20 §.	
	5 §
	Ett fartyg för vilket minimibesättning krävs enligt 3 § första stycket får inte framföras innan beslut om minimibesättning har fattats.
Har anteckning om minimibesättning för visst fartområde införts i fartygs tillsynsbok, må fartyget icke framföras i fartområdet, om besättningens antal understiger vad som anges i tillsynsboken.	*För att ett fartyg med beslut om minimibesättning skall få framföras, skall besättningen ha den storlek och sammansättning i övrigt som anges i beslutet, om inte befälhavaren har beslutat om avvikelse från detta med stöd av 6 §. Fartyget får inte framföras i annan fart än som anges i beslutet om minimibesättning.*
	6 §
	Om det inom besättningen på ett fartyg inträffar ett plötsligt sjukdomsfall eller någon annan oförutsedd händelse, som medför att fartygets besättning inte uppfyller kraven i beslutet om minimibesättning, och bristen inte kan avhjälpas före fartygets planerade avgång, får befälhavaren besluta att fartyget ändå skall framföras. Ett sådant beslut får dock

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

endast fattas om den besättning som finns på fartyget är tillfredsställande sammansatt med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt. Beslutet får inte avse längre tid än en vecka eller, om resan till närmaste destinationshamn tar längre tid i anspråk, den tid som behövs för resan dit.

Innan befälhavaren fattar beslut enligt första stycket, skall han samråda med skyddskommittén eller, om det inte finns någon sådan på fartyget, med skyddsombudet.

Befälhavarens beslut får inte innebära att beslutet om minimibesättning frångås såvitt avser kvalifikationerna hos befälhavaren, radiotelegrafisten eller radiotelefonisterna. I beslutet om minimibesättning får befälhavarens rätt att fatta beslut enligt första stycket inskränkas ytterligare.

7 §

Beslut av befälhavaren enligt 6 § skall antecknas i skeppsdagboken eller, om någon sådan dagbok inte förs, antecknas särskilt. Av anteckningen skall framgå skälen till beslutet. Har vid samrådet en ståndpunkt framförts som avviker från beslutet, skall också denna framgå av anteckningen.

Befälhavaren skall se till att sjöfartsverket genast underrättas om beslutet och skälen för detta genom telegram eller på liknande sätt. Befälhavaren på fartyg, vars minimibesättning har fastställts av annan myndighet än sjöfartsverket, behöver dock inte sända någon sådan underrättelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	8 §
	Ett beslut om minimibesättning gäller tills vidare. Det får dock meddelas för begränsad tid, om särskilda skäl föreligger.
	Ett provisoriskt beslut om minimibesättning gäller i högst två månader.
6 §	*9 §*[2]
Ändras fartyg eller dess utrustning på sätt som kan *antagas* ha betydelse för minimibesättningens sammansättning, *äger sjöfartsverket* återkalla *meddelat* beslut om minimibesättning.	*Den myndighet som har meddelat ett* beslut om minimibesättning *får* återkalla *det*
	1. om fartyget eller dess utrustning *har ändrats* på *ett* sätt som kan *antas* ha betydelse för minimibesättningens sammansättning; *eller*
	2. om andra väsentliga förutsättningar för beslutet har ändrats och därför ett nytt beslut behöver utfärdas.
Har beslut om minimibesättning återkallats, skall tillsynsboken genast lämnas till sjöfartsverket.	
	10 §
	Ett fartyg, för vilket bemanningsföreskrifter gäller, får framföras endast om besättningen är så sammansatt att föreskrifterna är uppfyllda.
7 §	*11 §*
Bestämmelserna i 1 § andra och tredje styckena samt *2–6 §§ gälla icke utländskt* fartyg.	Bestämmelserna i 1 § andra och tredje styckena samt *3–10 §§ gäller inte utländska* fartyg.

7 kap.

	18 §
Ritning till fartyg, som *bygges* eller *ombygges* för svensk räkning och	*Ritningar* till fartyg, som *byggs* eller *byggs om* för svensk räkning och

[2] Ändringen innebär bl. a. att andra stycket upphävs.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
enligt denna lag skall undergå annan tillsynsförrättning än inspektion, skall ges in till sjöfartsverket i god tid innan det arbete som *ritningen* avser börjas. I trängande fall *eller om fartyget tillfälligt ändras eller ombyggs utomlands, må ritning insändas i efterhand.*	enligt denna lag skall undergå annan tillsynsförrättning än inspektion, skall ges in till sjöfartsverket i god tid innan det arbete börjas som *ritningarna* avser. I trängande fall *får ritningarna sändas in snarast därefter.*
Ritning till utländskt fartyg, som blivit svenskt och med anledning därav skall undergå sjövärdighetsbesiktning, skall ges in till sjöfartsverket så snart det kan ske.	*Ritningar* till utländskt fartyg, som *har* blivit svenskt och med anledning därav skall undergå sjövärdighetsbesiktning, skall ges in till sjöfartsverket så snart det kan ske.
Regeringen eller, *efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket äger* meddela *erforderliga* föreskrifter om vilka ritningar som *skola inges samt* medge *lättnad i fråga om* skyldigheten att ge in ritningar till *viss typ* av fartyg och till fartyg som innehar klass i klassificeringsanstalt, *vilken* omfattas av förordnande enligt 1 kap. 15 §.	Regeringen eller *den förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer får* meddela *de* föreskrifter *som behövs om granskning och godkännande av ritningar och* om vilka ritningar som *skall ges in. Regeringen eller myndigheten får också föreskriva eller i enskilda fall* medge *undantag från* skyldigheten att ge in ritningar till *vissa typer* av fartyg och till fartyg som innehar klass i *sådan* klassificeringsanstalt *som* omfattas av *ett* förordnande enligt 1 kap. 15 §.

8 kap.

1 §

Förekommer skälig anledning *antaga,*	*Om det finns* skälig anledning *att anta,*
att fartyg *icke* är sjövärdigt för resa i avsedd fart,	att *ett* fartyg *inte* är sjövärdigt för resa i avsedd fart,
att fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall,	att fartyget i väsentligt avseende *har* brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall,
att det *icke* är *behörigen* lastat eller barlastat,	att det *inte* är lastat eller barlastat *på betryggande sätt,*
att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller	att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller
att det *icke* är bemannat på betryg-	att det *inte* är bemannat på betryg-

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
gande sätt,	gande sätt *för den avsedda resan.*
må fartygets resa förbjudas *i avbidan på* rättelse.	*får* fartygets resa förbjudas *tills* rättelse *har vidtagits.*
Är *allenast* fråga om *brist i arbetsinrättning* eller arbetsredskap, *må* i stället *förbud meddelas att begagna inrättningen eller redskapet innan* rättelse vidtagits. *Förekommer* skälig anledning *antaga* att användningen av viss lokal, visst ämne eller viss arbetsmetod innebär *fara* för ohälsa eller olycksfall, *må* även användningen av lokalen, ämnet eller metoden förbjudas *i avbidan på* rättelse.	Är *det endast* fråga om *brister i inrättningar för arbetet* eller *i* arbetsredskap, *får* i stället *dessas användning förbjudas tills* rättelse *har* vidtagits. *Om det finns* skälig anledning *att anta* att användningen av *en* viss lokal, *ett* visst ämne eller *en* viss arbetsmetod innebär *risk* för ohälsa eller olycksfall, *får* även användningen av lokalen, ämnet eller metoden förbjudas *tills* rättelse *har vidtagits.*
Resa må jämväl förbjudas, om fartyg *icke hålles* tillgängligt för tillsynsförrättning, eller om fartyg, som enligt denna lag skall ha fart-, passagerarfartygs- eller fribordscertifikat, saknar *gällande* sådant certifikat.	*Resan får också* förbjudas, om *ett* fartyg *inte hålls* tillgängligt för tillsynsförrättning, eller om *ett* fartyg som enligt denna lag skall ha fart-, passagerarfartygs- eller fribordscertifikat saknar sådant certifikat.

9 kap.

15 §

Befälhavaren skall innan resa *anträdes* skaffa sig den kännedom om fartyget som han behöver för att kunna fullgöra sina *åligganden* beträffande säkerheten på fartyget.	Befälhavaren skall innan *en* resa *påbörjas* skaffa sig den kännedom om fartyget som han behöver för att kunna fullgöra sina *skyldigheter* beträffande säkerheten på fartyget.
Maskinchefen skall innan resa *anträdes* skaffa sig erforderlig kännedom om fartygets maskineri *med tillhörande* anläggningar och inrättningar samt fartygets brandsläckningsanordningar.	Maskinchefen skall innan *en* resa *påbörjas* skaffa sig erforderlig kännedom om fartygets maskineri *och de* anläggningar och inrättningar *som hör till maskineriet* samt *om* fartygets brandsläckningsanordningar.
Besättningen skall genom befälhavarens försorg, *i den mån det är möjligt,* beredas tillfälle att *förvärva* erforderlig kännedom om fartyget innan resa *anträdes.*	Besättningen *i övrigt* skall innan *en* resa *påbörjas* genom befälhavarens försorg beredas tillfälle att *skaffa sig* erforderlig kännedom om fartyget *samt om grundläggande säkerhetsbestämmelser och åtgärder vid fartygsolycka.*

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	10 kap.
	Ansvarsbestämmelser
2 §	*1 §*
Nyttjas fartyg till sjöfart utan att ha i denna lag föreskrivet certifikat eller i strid mot bestämmelse i sådant certifikat *eller* nyttjas fartyg till sjöfart utan att vara försett med lastmärke, *om sådant* är föreskrivet, *dömes* befälhavaren till *dagsböter* eller fängelse i högst sex månader.	*Används ett* fartyg till sjöfart utan att ha i denna lag föreskrivet certifikat eller i strid mot *någon* bestämmelse i *ett* sådant certifikat, *döms redaren och* befälhavaren till *böter* eller fängelse i högst sex månader. *Detsamma gäller om ett* fartyg *används* till sjöfart utan att vara försett med lastmärke, *trots att det* är föreskrivet.
3 §	*2 §*
Iakttager befälhavare *icke de föreskrifter om minimibesättning, som med stöd av denna lag fastställts att gälla för fartyget, dömes* till *dagsböter* eller fängelse i högst sex månader.	Befälhavare *som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot 6 kap. 5 eller 10 § döms* till *böter* eller fängelse i högst sex månader.
	Har förseelsen skett av annan oaktsamhet än som avses i första stycket döms befälhavaren till böter. Är förseelsen ringa är han dock fri från ansvar.
	Om befälhavaren har begått en förseelse som avses i första stycket, döms också redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget till böter eller fängelse i högst sex månader. För att ansvar skall inträda skall han ha känt till eller bort känna till förseelsen. Om han visar att han har gjort vad som han skäligen har kunnat för att förhindra förseelsen, är han fri från ansvar.
Gärning som avses i första stycket skall icke medföra ansvar, om lämplig person som varit kvalificerad till befattningen icke kunnat erhållas i senast besökta hamn och detta föranlett att de uppställda fordringarna på kvalifikation hos medlem av minimi-	

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
besättning icke blivit uppfyllda för viss tjänst ombord.	
	3 §
Anställes den som ingår i *minimibesättning* och tillhör däcks- eller *maskinavdelningen* av annan än redaren, *dömas* redaren och befälhavaren till *dagsböter* eller fängelse i högst sex månader.	*Anställs* den som ingår i *minimibesättningen* och tillhör däcks- eller *maskinpersonalen* av *någon* annan än redaren, *döms* redaren och befälhavaren till *böter* eller fängelse i högst sex månader. *Om* redaren eller befälhavaren visar att han *har* gjort vad *som han* skäligen *har kunnat* för att förhindra förseelsen, är han dock fri från ansvar.
Visar redaren eller befälhavaren att han gjort vad *på honom* skäligen *ankommit* för att förhindra förseelsen, är han dock fri från ansvar.	
	4 §
	Tjänstgör någon på ett fartyg som befälhavare, maskinchef eller ansvarig för vakt utan att inneha den behörighet som är föreskriven för befattningen i minimibesättningsbeslutet eller bemanningsföreskrifterna, döms han till böter. Om han har uppehållit befattningen på grund av ett plötsligt sjukdomsfall eller en annan liknande händelse, är han dock fri från ansvar.
4 §	*5 §*
Till böter eller fängelse i högst ett år *dömes* den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förbud som meddelats med stöd av 8 kap. 1 § *eller* föreläggande som meddelats med stöd av 8 kap. 4 §.	Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot *ett* förbud *mot nyttjande* som *har* meddelats med stöd av 8 kap. 1 § *döms* till böter eller fängelse i högst ett år. *Detsamma gäller den som bryter mot ett* föreläggande som *har* meddelats med stöd av 8 kap. 4 §.
Bryter någon mot föreläggande eller förbud, som förenats med vite, *dömes ej* till ansvar *enligt första stycket.*	*Om förbudet eller föreläggandet är förenat* med vite, *skall den som bryter mot det inte dömas* till ansvar.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
5 §	*6 §*
Beordrar *befälhavare* arbete i strid mot beslut av *skyddsombud* enligt 9 kap. 8 § utan att skäl som anges i 9 kap. 9 § föreligger och *åsidosättes* därmed uppenbart intresset att skyddsarbetet ombord *bedrives* i behörig ordning, *dömes* till böter.	Beordrar *befälhavaren* arbete i strid mot *ett* beslut av *skyddsombudet* enligt 9 kap. 8 § utan att *något sådant* skäl som anges i 9 kap. 9 § föreligger och *åsidosätts* därmed uppenbart intresset av att skyddsarbetet ombord *bedrivs* i behörig ordning, *döms han* till böter.
7 §	*7 §*
Underlåter *redare* eller den som i redarens ställe brukar fartyget att *tillse* att fartyget undergår tillsyn enligt 7 kap., *dömes* till *dagsböter* eller fängelse i högst sex månader.	Underlåter *redaren* eller den som i redarens ställe brukar fartyget att *se till* att fartyget undergår tillsyn enligt 7 kap., *döms han* till *böter* eller fängelse i högst sex månader.
8 §	*8 §*
Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att anlita lots, när *det åligger honom* på grund av särskild föreskrift, *dömes* till böter eller fängelse i högst sex månader.	Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att anlita lots, när *han är skyldig att göra detta* på grund av särskild föreskrift, *döms* till böter eller fängelse i högst sex månader.
9 §	*9 §*
Den som olovligen och utan giltigt skäl *borttager* skyddsanordning eller sätter den ur *bruk*, *dömes* till *dagsböter*.	Den som olovligen och utan giltigt skäl *tar bort en* skyddsanordning eller sätter den ur *funktion döms* till *böter*.
9 §	*10 §*
Lämnar *någon* uppsåtligen *tillsynsmyndighet oriktig uppgift* för att *erhålla* certifikat enligt denna lag eller *att* få sådant certifikat förlängt, *dömes* till *dagsböter*. Den som uppsåtligen lämnar *tillsynsmyndighet oriktig uppgift i fråga* om åtgärd, *varom tillsynsmyndigheten* givit anvisning, *dömes* till *dagsböter*.	*Den som* uppsåtligen lämnar *tillsynsmyndigheten oriktiga uppgifter* för att *få* certifikat enligt denna lag eller få *ett* sådant certifikat förlängt, *döms* till *böter*. Den som uppsåtligen lämnar *tillsynsmyndigheten oriktiga uppgifter* om *en* åtgärd, *som myndigheten har* givit anvisning *om*, *döms* till *böter*.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
10 §	*11 §*
Den som försummar *vad som åligger honom* enligt 9 kap. 2 § andra stycket, 10 §, 13 § eller 15–17 §§, *dömes* till böter.	Den som försummar *sina skyldigheter* enligt *6 kap. 7 §*, 9 kap. 2 § andra stycket, 10 §, 13 § eller 15–17 §§, *döms* till böter.
7 §	*12 §*
Ha flera medverkat till gärning som *avses* i 1–*4* och *6* §§, gäller 23 kap. brottsbalken.	*Har* flera medverkat till *en* gärning som *nämns* i 1–*3*, *5*, *7* och *8* §§, gäller 23 kap. brottsbalken.
11 §	*13 §*
Till straff enligt denna lag *må ej* dömas om strängare straff för gärningen *stadgas* i brottsbalken eller sjölagen.	*Ingen får* dömas till straff enligt denna lag, om strängare straff för gärningen *är stadgat* i brottsbalken eller sjölagen *(1891:35 s. 1)*.
12 §	*14 §*
I fråga om mål om ansvar enligt denna lag eller *föreskrift* som *utfärdas* med stöd av lagen *äga* bestämmelserna i 336 och 338 §§ sjölagen *motsvarande tillämpning*.	I fråga om mål om ansvar enligt denna lag eller *enligt föreskrifter* som *har meddelats* med stöd av lagen *tillämpas* bestämmelserna i 336 och 338 §§ sjölagen *(1891:35 s. 1)*.

11 kap.

3 §

Mot beslut som meddelats av sjöfartsverket genom annan än sjösäkerhetsdirektören eller av annan tillsynsmyndighet i fråga, som avses i 8 kap. 1 §, *må talan ej föras*.	*Ett* beslut som *har* meddelats av sjöfartsverket genom *någon* annan än sjösäkerhetsdirektören eller *som har meddelats* av annan tillsynsmyndighet i *sådan* fråga som avses i 8 kap. 1 § *får inte överklagas. Provisoriskt beslut om minimibesättning får inte heller överklagas*.
Talan mot beslut som meddelats av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören i fråga, som avses i 8 kap. 1 §, *föres* hos kammarrätten genom besvär.	*Ett* beslut som *har* meddelats av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören i *sådan* fråga som avses i 8 kap. 1 § *överklagas* hos kammarrätten genom besvär.
Mot annat beslut enligt denna lag	*Andra* beslut enligt denna lag av

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
av sjöfartsverket eller av annan tillsynsmyndighet, som är central förvaltningsmyndighet, *föres talan* hos regeringen genom besvär.	sjöfartsverket eller av *någon* annan tillsynsmyndighet som är central förvaltningsmyndighet *överklagas* hos regeringen genom besvär.
Om *ej* annat anges i *beslut som avses i denna paragraf, skall* det *utan hinder av anförda besvär lända till efterrättelse, intill dess* besvärsmyndigheten eller, *i fråga om* beslut som skall underställas, sjösäkerhetsdirektören *annorlunda förordnar.*	Om *det inte* anges *något* annat i *det överklagade beslutet, gäller detta tills* besvärsmyndigheten eller, *beträffande* beslut som skall underställas, sjösäkerhetsdirektören *bestämmer något annat.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1980.

Regeringen eller den förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att äldre bestämmelser skall gälla även efter den 1 januari 1980 och att en befälhavare får gå ifrån minimibesättningsbeslutet i större omfattning än vad som medges i 6 kap. 6 §.

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1979-03-15

Närvarande: statsministern Ullsten, ordförande, och statsråden Sven Romanus, Mundebo, Wikström, Friggebo, Wirtén, Rodhe, Wahlberg, Hansson, Enlund, Lindahl, Winther, De Geer, Blix, Cars, Gabriel Romanus, Tham, Bondestam

Föredragande: statsrådet Bondestam

Proposition om bemanning av fartyg, m. m.

---

1 Inledning

Gällande regler om bemanning av fartyg finns i 9 § sjölagen (1891:35 s. 1, omtryckt senast 1975:1289, ändrad senast 1978:886) och i 6 kap. lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg (sjösäkerhetslagen, omtryckt 1978:109). Verkställighetsföreskrifter återfinns i 6 kap. förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg (sjösäkerhetsförordningen, omtryckt 1978:346, ändrad senast 1979:41) och i kungörelsen (1960:487) om befäl å svenska handelsfartyg m. m. (sjöbefälskungörelsen, omtryckt 1976:774, ändrad senast 1979:40).

För huvuddelen av handelsfartygen skall finnas individuella beslut om den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt. I sjöbefälskungörelsen finns föreskrifter om hur många sjöbefäl som skall finnas på alla handelsfartyg och på fiskefartyg med en bruttodräktighet om minst 20 ton. Vidare finns regler om vilka kvalifikationer (behörighet) som sjöbefälet skall ha.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 6 juni 1969 en sakkunnig[1] med uppgift att se över behörighetskraven för sjöbefäl och utreda därmed sammanhängande frågor. Den sakkunnige antog namnet befälsbemanningsutredningen. I samband med att den sjöfartspolitiska utredningen (K 1977:05)[2] tillkallades i

[1] Generaldirektören Göran Borggård. Experter: direktören Douglas Forssblad, direktören Nils Grenander, direktören Knut Hadrup, ombudsmannen Ragnar Hurdén, förbundsordföranden Gunnar Karlsson och direktören Stig Wiebe.

[2] Särskild utredare direktören Sven Gerentz. Sakkunniga: direktören Ingemar Blennow, direktören Nils Grenander, direktören Folke Havik, generaldirektören Lennart Johansson, förbundsordföranden Gunnar Karlsson, skeppsredaren Folke Patriksson, ekonomidirektören Bengt Rickard, verkställande direktören Karl Rude, avtalssekreteraren Per Wahlström och direktören Sture Ödner. Av de sakkunniga deltog Havik, Karlsson, Rude och Wahlström inte i handläggningen av detta ärende.

juni 1977 fick befälsbemanningsutredningen vissa tilläggsdirektiv. Dessa innebar att en samordning skulle ske mellan de två utredningarna.

Befälsbemanningsutredningen, som tidigare hade avgivit två delbetänkanden, avlämnade i januari 1978 sitt slutbetänkande (SOU 1978:21) Bemanning av fartyg. Till protokollet i detta ärende bör fogas en sammanfattning av betänkandet som *bilaga 1*, det förslag till ändring av sjösäkerhetslagen som läggs fram i betänkandet som *bilaga 2* och utredningens förslag till ändring av sjösäkerhetsförordningen som *bilaga 3*. Beträffande nuvarande förhållanden och utredningens närmare överväganden hänvisas till betänkandet. En redogörelse för utländska förhållanden rörande bemanning av fartyg och behörighet för personal på handelsfartyg lämnades av utredningen i en särskilt publicerad bilaga till betänkandet, Bemanning av fartyg i sex länder (Ds K 1977:6).

Regeringen överlämnade den 9 februari 1978 befälsbemanningsutredningens betänkande till sjöfartspolitiska utredningen för att denna inom ramen för sina direktiv skulle göra dels vissa kompletteringar i fråga om de ekonomiska konsekvenserna av förslagen, dels den översyn av vissa avsnitt som föranleddes av nyligen inträffade kollektivavtalsuppgörelser.

Sjöfartspolitiska utredningen överlämnade i maj 1978 sin kompletterande utredning. En inom kommunikationsdepartementet upprättad sammanfattning av denna bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

Efter remiss har yttranden över betänkandet och den kompletterande utredningen avgivits av rikspolisstyrelsen, chefen för marinen, socialstyrelsen, televerket, statens järnvägar, statens vägverk, sjöfartsverket, riksrevisionsverket, statens avtalsverk, universitets- och högskoleämbetet (UHÄ), skolöverstyrelsen (SÖ), fiskeristyrelsen, generaltullstyrelsen, statens brandnämnd, Centralorganisationen SACO/SR, Kusttankers intresseförening, Landsorganisationen i Sverige (LO), Rederiföreningen för mindre fartyg, Reservofficerarnas centralorganisation, Svenska arbetsgivareföreningens allmänna grupp, Statsanställdas förbund, Svenska kommunalarbetarförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska polisförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges Kommunaltjänstemannaförbund, Sveriges redareförening och Tjänstemännens centralorganisation (TCO).

SÖ har bifogat yttranden från rektorerna vid sjöbefälsskolorna i Göteborg, Kalmar, Malmö och Stockholm.

Kommittén (Jo 1978:05) för miljörisker vid sjötransporter[1] har senare avgivit yttrande.

En sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 5*.

[1] Särskild utredare byrådirektören Sören Norrby.

I det följande behandlar jag principerna för en säker bemanning av fartyg och drar upp riktlinjerna för en mer flexibel bemanningspolitik än den som har gällt hittills. I samband med detta lägger jag fram förslag till nödvändiga ändringar i sjösäkerhetslagen. Vidare behandlar jag principer för en ny behörighetsordning för sjöpersonal. Av de förslag som fartygsmiljöutredningen (K 1973:04) lade fram i sitt delbetänkande (Ds K 1976:1) Bostäder, medinflytande och miljö ombord på fartyg tar jag upp frågan om inrättande av särskilda fartygsmiljönämnder i rederierna och föreslår en skärpning i vissa avseenden av den regel som finns om granskning av fartygsritningar i sjöfartsverket. Slutligen föreslår jag att 1 kap. 16 § sjösäkerhetslagen ändras i förtydligande syfte.

2 Bemanningens betydelse

Med sjösäkerhet avses inte bara skyddet för fartyget, dess personal och last utan även skyddet mot fartygsolyckor och skyddet för den omgivande miljön. Som ett led i sjösäkerhetsarbetet regleras sedan lång tid bemanningen av fartyg genom bestämmelser i författning. Liknande säkerhetsregler gäller för fartygets konstruktion, utrustning, underhåll m. m.

Den svenska handelsflottan tillgodoser internationellt sett högt ställda sjösäkerhetskrav. Fartygen är moderna och välhållna, personalen är välutbildad och ansvarsmedveten. Dessa och andra förhållanden gör att driftsäkerheten på svenska fartyg är hög.

Kostnaderna för ett fartyg brukar delas upp i kapitalkostnader, resekostnader och dagskostnader. Kapitalkostnaderna består av räntor och avskrivningar. Resekostnaderna består av drivmedel (bunkers) och hamnkostnader. Dagskostnaderna omfattar försäkringar, underhåll och reparation, förråd, smörjoljor etc., lönekostnader och andra kostnader för besättningen samt andel i rederiets administrationskostnader.

Studier inom OECD har visat att bemanningskostnaderna är den komponent i fartygens dagskostnader som mest påverkas av nationella förhållanden. De utgör därför den kostnadsfaktor som har den största inverkan på olika länders internationella konkurrenskraft inom sjöfarten. Särskilt stor är denna inverkan för mindre fartyg på grund av att dessa har en i förhållande till det utförda transportarbetet stor besättning. Medan bemanningskostnaderna för stora masslast- och linjefartyg kan uppgå till 12 à 15 % av fartygens totala kostnader, kan motsvarande andel för andra lastfartyg vara 30 à 35 %.

Sjöfartspolitiska utredningen redovisar i en till kommunikationsministern överlämnad promemoria (Ds K 1979:2) vissa resultat av en internationell jämförelse av bemanningskostnaderna som utredningen har genomfört. Jämförelsen har i första hand inriktats på den bruttolön och annan ersättning som utgår till de ombordanställda för utfört arbete och de därmed förenade sociala avgifter m. m. som belastar redaren. Utredningen framhåller att utöver dessa kostnader har rederierna att betala vissa kostnader som är förknippade med de ombordanställdas sjukvård, utbildning, resor till och från

fartyget m. m., och nämner även det beroende som kan föreligga mellan olika kostnadsposter.

Utredningens jämförelse, som omfattar fartyg från ett antal traditionella sjöfartsländer samt bekvämlighetsflaggade fartyg med ITF-avtal, visar att de direkta bemanningskostnaderna ligger högre i svenska fartyg än i flertalet övriga undersökta fartyg. Särskilt gäller detta i de större fartygstyperna. England har avsevärt lägre kostnader än övriga traditionella sjöfartsländer. Bekvämlighetsflaggade fartyg med ITF-avtal har enligt undersökningen bemanningskostnader som ligger högre än de engelska men ändå är lägre än i övriga traditionella sjöfartsländer. Kostnadsskillnaden mellan svensk och engelsk flagg uppgår för större fartygstyper till 1,6 à 1,8 milj. kr. per fartyg och år. Utredningens jämförelse innefattar inte grekiska eller sovjetiska fartyg eller bekvämlighetsflaggade fartyg utan ITF-avtal, vilka alla enligt allmänt tillgänglig information har väsentligt lägre bemanningskostnader än de nationer som jämförelsen omfattar.

Personalen får självfallet inte ses bara som en kostnad. Den är utomordentligt viktig för sjösäkerheten. Personalen ombord på ett fartyg medverkar dessutom i större utsträckning än på en industri eller inom ett annat företag i land i arbetet för sin egen säkerhet och för driftsäkerheten och miljöskyddet i övrigt. Därför har sedan länge personalen genom sina organisationer inflytande över säkerhetsfrågor. Beslut av sjöfartsverket rörande bemanningen (minimibesättningsbeslut, se vidare avsnitt 4.1.1) fattas efter samråd med personalorganisationerna. I kollektivavtal har införts bemanningsregler och andra bestämmelser som bl. a. syftar till att stärka sjösäkerheten.

Den väg som medbestämmandelagen och andra nyare arbetsrättsliga lagar visar på har alltså sedan länge använts av parterna inom sjöfarten. Jag finner det angeläget att man fortsätter på denna väg i sjösäkerhetsarbetet och att personalens inflytande ökas i t. ex. bemanningsfrågor. Härigenom kan vinnas en smidig anpassning till ändrade förhållanden och ett ökat intresse hos personalen för en säkerhetsanpassad rationalisering.

I denna proposition lägger jag fram förslag om en ändrad ordning för beslut rörande bemanning av fartyg. Denna får den största betydelsen för handelsfartygen men skall kunna gälla även andra fartyg. Vidare läggs fram förslag med riktlinjer för det framtida behörighetssystemet, vilket också kommer att påverka bemanningen. Enligt dessa förslag skall bemanningen bestämmas på ett mer flexibelt sätt än hittills med större hänsynstagande till förhållandena på det enskilda fartyget, till organisationen av arbetet ombord och till omfattningen av arbetsbesparande tekniska anordningar. Personalorganisationerna kommer att kunna öva stort inflytande på bemanningen i detta system, inte minst på grund av den betydelse som arbetstiden ombord har för personalbehovet, och då avvikelser från den i sjöarbetstidslagen (1970:105, ändrad senast 1976:586) gjorda arbetstidsregleringen endast får göras genom kollektivavtal.

Med hänsyn till att den nya ordningen innebär stora möjligheter till flexibla

och för fartygen individuellt anpassade lösningar är det inte möjligt att ange några kostnadseffekter. Många omständigheter kommer att spela in på bemanningsbesluten och kostnadsaspekten är bara en. Eftersom bemanningsregleringen betingas av sjösäkerheten måste dennas krav väga tungt. Det är då inte uteslutet att i några fall ökade krav måste ställas på besättningens kunskaper eller på dess storlek. Detta kan gälla i fall där hänsynen till miljöskyddet kräver speciella åtgärder. Å andra sidan bedömer jag att det i många fall finns möjligheter att genom tekniska och organisatoriska åtgärder minska minimibesättningarna. Jag återkommer till detta i flera följande avsnitt.

Det är enligt min mening angeläget, att det ändrade synsätt beträffande beslut om bemanning som jag förordar i denna proposition slår igenom i minimibesättningarna. Personalkostnaderna utgör, som framgår av det nyss anförda, en stor andel av ett fartygs driftskostnader. Ändringar i dessa har stor betydelse för den svenska handelsflottans konkurrensförmåga. Om bemanningsregleringen görs smidig och bemanningsändringar kan genomföras snabbt, när förutsättningar för detta finns eller kommer till stånd genom arbetsorganisatoriska eller andra förändringar, kommer den nya ordningen för bemanningsreglering att medföra betydelsefulla förbättringar för svensk sjöfart utan att avkall görs på sjösäkerhetens krav.

3 Utvecklingen beträffande bemanningsprinciper

Sedan lång tid har bemanningen av handelsfartyg varit föremål för författningsreglering. Ursprungligen gällde regleringen enbart sjöbefälet, alltså befälhavare och övrigt fartygsbefäl samt vid behov maskinchef och annat maskinbefäl. Genom 1965 års sjösäkerhetslag kom också övrig personal på fartyget att regleras. I lagens 6 kap. 2 § stadgas, att sjöfartsverket skall fastställa den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. Sådan besättning kallas minimibesättning och fastställs för alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton (brt) som befordrar gods eller passagerare. Vid bestämmandet av minimibesättningen skall enligt 6 kap. 3 § iakttas, att fartyget får befäl till det antal och med den behörighet som är särskilt föreskrivet och att manskapet ges en sammansättning som är tillfredsställande med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt. Bestämmelser om sjöbefälets antal och behörighet finns i sjöbefälskungörelsen.

Som redan har nämnts påverkar arbetstidsregleringen behovet av personal. Denna reglering finns i sjöarbetstidslagen. Lagens bestämmelser innebär, att den ordinarie arbetstiden för den som inte är vaktindelad och inte tillhör ekonomipersonalen eller radiopersonalen uppgår till 40 timmar i veckan. Den ordinarie arbetstiden för vaktindelade sjömän och för radiopersonalen är högst åtta timmar om dygnet och för ekonomipersonalen högst åtta, eller på

passagerarfartyg högst nio, timmar om dygnet. För vaktindelad personal på fartyg under 500 brt får i närfart arbetstiden uppgå till högst 24 timmar under två dygn i följd, när fartyget är till sjöss. Ytterligare särbestämmelser gäller för vissa andra personalgrupper. Från lagens begränsningar av den ordinarie arbetstiden får avsteg göras genom kollektivavtal. Personalen kompenseras för ordinarie arbetstid över 40 timmar i veckan med betald fritid i land, s. k. vederlag, enligt en ordning som fastställs genom kollektivavtal. – Den reglering som nu har beskrivits innebär, att det på fartyg under 500 brt i närfart behövs två personer som avlöser varandra för att fartyget skall kunna drivas kontinuerligt (tvåvaktssystem). På andra fartyg behövs tre man för varje man på vakt, för att vaktindelningen skall fungera ständigt (trevaktssystem).

Övergången mera allmänt från tvåvakts- till trevaktssystem påbörjades med 1938 års sjöarbetstidslag (1938:607). Regleringen har sedermera skärpts och arbetstiden förkortats i ungefär samma takt som för landanställda. Genom 1948 års sjöarbetstidslag (1948:631) infördes begreppet vederlag. Vaktindelningen har stor betydelse för bemanningen, varför i praktiken arbetstidsregleringen, inte minst den som görs genom kollektivavtalsbaserade undantag från lagens regler, är en av de avgörande faktorerna för besättningens storlek.

Minimibesättningens sammansättning, dvs. personalens antal och kvalifikationer, bestäms med hänsyn till fartygets behov och i lagen nämns särskilt dettas storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och fart. Hela besättningens sammansättning prövas, så att personal av olika slag vägs samman. Därvid ges numera ofta dispens från sjöbefälskungörelsen, främst beträffande antalet maskinbefäl i fall där fartyget får drivas med periodvis obemannat maskinrum.

Från minimibesättningen måste skiljas ett fartygs driftsbesättning. På många fartyg är den senare större än vad minimibesättningsbeslutet anger. Den grundläggande orsaken till skillnaderna är, att alla arbeten som utförs ombord inte är sådana att de med nödvändighet måste utföras med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt, dvs. av minimibesättningen. Vissa arbetsuppgifter kan i stället sägas vara mera ensidigt inriktade på fartygets transportuppgift eller på sådant underhåll och sådan tillsyn som av driftsekonomiska skäl lämpligen görs medan fartyget är i drift. Ofta kan en bestämd gräns inte dras mellan dessa två typer av arbetsuppgifter. Bemanning utöver minimibesättningen har ibland också samband med kollektivavtalens innehåll. Den kan även bestämmas av redaren med hänsyn till en total lönsamhetsbedömning. Härvid beaktas hur underhållet är anordnat, hur fartygets lastanordningar är beskaffade och andra liknande faktorer av driftsekonomisk art. Det bör i detta sammanhang noteras, att det finns en tendens att krympa driftsbesättningarna ned mot minimibesättningen och att driva mindre fartyg med enbart personal motsvarande minimibesättningen. I det följande diskuteras endast denna besättning.

Sedan år 1966, då de första minimibesättningsbesluten fastställdes slutligt, har utvecklingen gjort att minimibesättningarna har ändrats i stor omfattning. Detta beror främst på den tekniska utvecklingen och på utvecklingen inom arbetsrätten och kollektivavtalen. I befälsbemanningsutredningens betänkande och sjöfartspolitiska utredningens komplettering redovisas denna utveckling utförligt. I detta inledande avsnitt lämnar jag en sammanfattning av denna och kompletterar den med ytterligare material. De områden som jag därvid har funnit anledning att behandla är den tekniska utvecklingen, överenskommelser mellan de fackliga organisationerna och nyare bemanningspraxis hos sjöfartsverket och regeringen. Dessutom finns det skäl att redan i detta inledningsavsnitt beröra arbetet med vissa internationella överenskommelser på sjöfartens område.

3.1 Teknisk utveckling

Flera betydelsefulla tekniska förändringar har ägt rum i fartygen under de senaste 20 åren. Deras betydelse för bemanningen är obestridlig. De har bidragit till att underlätta arbetet för de ombordvarande och göra det möjligt att minska besättningen i förhållande till vad som annars hade varit erforderligt.

I ett fartygs maskinrum skall som regel hållas vakt av maskinbefäl och det ytterligare antal man som oundgängligen krävs för maskineriets säkra manövrering och drift (jfr 6 kap. 2 § sjösäkerhetsförordningen). Denna vakt kan under särskilda förutsättningar minskas. Härom gäller sjöfartsverkets kungörelse (1970.A 9) om fartyg med obemannat maskinrum. I denna kungörelse anges de krav som skall vara uppfyllda för att fartyget skall få framföras med periodvis obemannat maskinrum. Kraven gäller utrustningens beskaffenhet och särskilda övervaknings-, regler- och larmanordningar m. m. Kraven på dessa anordningar ökas ju större fartygsmaskineriet är. Vidare skall maskinanläggningen ses över regelbundet enligt särskilda regler i kungörelsen.

Praktiskt taget alla fartyg i den svenska handelsflottan är numera utrustade för gång med periodvis obemannat maskinrum. Maskinpersonalen arbetar under dagtid i maskinrummet med underhåll och tillsyn. Under övrig tid har åtminstone ett av maskinbefälen jourtjänst. Denne larmas genom signal i hytten och på andra ställen ombord där han kan befinna sig, om övervakningsutrustningen utlöser felsignal. Sådan signal visas under jourtid också på fartygets kommandobrygga.

Automatisk styrning (autopilot) har betydelse för bemanningen med däckspersonal genom att rorsman får avvaras när autopiloten används. Reglerna härom återfinns i sjöfartsstyrelsens kungörelse (1968:A 15) om vakthållning på fartyg i vissa fall. I denna öppnas möjlighet att på fartyg om minst 400 brt som framförs med automatstyrning minska vakthållningen på bryggan med en man, så att vakt hålls av ett fartygsbefäl och ytterligare endast

en man som skall ha vissa kvalifikationer. För att möjligheten till minskning av vaktpersonalen och därmed i vissa fall också av minimibesättningen skall få utnyttjas krävs att fartyget har speciell intern kommunikationsanläggning och att sjöfartsverket har lämnat sitt medgivande.

Ett mycket arbetskrävande moment har länge varit fartygets förtöjning. Genom nya material i förtöjningstrossarna och automatiska vinschar som fjärrmanövreras från en central plats har detta arbete gjorts fysiskt lättare och arbetsmiljömässigt säkrare. Bl. a. med hänsyn härtill krävs på modernt utrustade fartyg mindre personal än tidigare för att säkert förtöja fartyget.

Luckarrangemangen, dvs. de anordningar som finns för att stänga öppningarna i däcken till lastrummen, har i stor utsträckning automatiserats. Tidigare lades balkar tvärs över öppningen och täcktes denna mellan balkarna med träluckor. Genom att presenningar spändes fast över luckorna tätades öppningarna tillfredsställande. Numera kan en tät stållucka rullas ut eller fällas över öppningen på maskinell väg. Härigenom har stora riskmoment undanröjts och arbetet underlättats väsentligt.

Särskilt i sjöfartspolitiska utredningens komplettering till befälsbemanningsutredningens arbete redovisas den pågående tekniska utvecklingen med hänsyn till sådant som kan påverka bemanningen. Även om många tekniska anordningar har förändrats och förbättrats under senare tid, krävs stor driftssäkerhet och god funktionsduglighet också i svåra och ovanliga situationer hos de nya tekniska anordningarna för att dessa skall påverka bemanningen. Med fortsatt forskning och praktiska prov torde detta komma att ske. Den tekniska utvecklingen kommer alltså även framgent att kunna påverka bemanningen på olika sätt.

3.2 Avtal om bemanning

I kollektivavtal mellan parterna inom handelssjöfarten – på redaresidan Sveriges redareförening och Rederiföreningen för mindre fartyg samt på arbetstagaresidan Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Sveriges fartygsbefälsförening – har sedan länge funnits bestämmelser som påverkar bemanningen. Ett exempel på en sådan bestämmelse är regler om vaktfrihet för vissa chefer. Först på senare tid har parterna börjat ifrågasätta dessa regler. I samband med löneuppgörelsen i maj–juni 1977 gjordes uttalanden rörande bemanningsfrågor till protokollen över förhandlingarna med envar av de tre arbetstagarorganisationerna. Av dessa uttalanden kan utläsas att parterna var överens om att bemanningen borde göras mer flexibel än dittills och att försöksverksamhet bl. a. på det organisatoriska området skulle inledas. Den 1 oktober 1977 träffade Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet ett ramavtal för bemanningsavtal, vilket sedermera har följts av bemanningsavtal rörande manskapsbemanningen på vissa fartyg. De hittills nämnda avtalen redovisas närmare i befälsbemanningsutredningens betänkande, särskilt bilaga C.

I sjöfartspolitiska utredningens komplettering redovisas andra avtal. Av denna redovisning framgår till en början att det sedan år 1970 har gällt ett "Specialavtal mindre fartyg" mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet. Avtalet medger högre arbetstidsuttag än vad som stadgas i sjöarbetstidslagen och utgör därigenom en förutsättning för tvåvaktssystem i stället för trevaktssystem på de fartyg som faller under avtalet. Vidare redovisar utredningen att det har träffats ett ramavtal för bemanningsavtal mellan Rederiföreningen för mindre fartyg och Svenska sjöfolksförbundet av samma slag som det Sveriges redareförening tidigare hade slutit, och att bemanningsavtal på grund av ramavtalet har träffats för flera fartyg. Utredningen redovisar också ett avtal om försöksverksamhet mellan Sveriges redareförening och Svenska maskinbefälsförbundet. Detta innebär bemanning med en befattningshavare mindre än brukligt. Som förutsättning härför skall underhåll av maskinutrustning och teknisk utrustning på däck i princip utföras av landbaserad personal och/eller ombordmönstrad extra personal. Avtalet förutsätter vidare, att erforderlig personal med god yrkesutbildning och praktik finns för att utföra säkerhetsmässigt reparations- och underhållsarbete. Parterna är överens om att maskinbefälet måste ges möjligheter till yrkesteknisk vidareutbildning.

Mellan Sveriges redareförening och Sveriges fartygsbefälsförening finns sedan länge avtal rörande förlängd arbetstid på vissa kortare passagerarlinjer. Det finns eller har funnits också något enstaka annat avtal rörande arbetstidsuttag. Något avtal i bemanningsfrågor på grundval av överenskommelsen i 1977 års förhandlingsprotokoll (bilaga C 2 i befälsbemanningsutredningens betänkande) har ännu inte träffats.

Den 29 juni 1978 träffades en principöverenskommelse mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet om grund för fastställande av minimibesättningen för lastfartyg med periodvis obemannat maskinrum. Överenskommelsen utgörs av en tabell där manskapsbemanningen anges till antal och kvalifikationer. Vidare finns vissa förutsättningar för avtalet, vilka innebär bl. a. att personal får anställas och utnyttjas i allmän tjänst. Sjöfolksförbundet har tidigare motsatt sig att det i beslut om minimibesättning anges att viss personal skall vara anställd i allmän tjänst. Andra förutsättningar är att redaren träffar tillfredsställande arrangemang för de underhålls- och reparationsarbeten som behövs och för förstärkning av besättningen för arbetsuppgifter i samband med bogsering och förtöjning. Antalet befattningshavare på ett fartyg bemannat enligt detta avtal understiger, på större fartyg betydligt, antalet enligt konventionell bemanning.

3.3 Nyare minimibesättningsbeslut

Såsom framgår av befälsbemanningsutredningens betänkande bestämde sjöfartsverket länge minimibesättningen efter mycket fasta riktlinjer. Efter besvär fastställdes beslut som följde dessa riktlinjer av regeringen. Under

senare år har flera beslut eller serier av beslut tillkommit, vilka avviker från riktlinjerna och innebär att nya principer följs eller försök inleds.

Genom regeringens beslut den 22 december 1977 fastställdes minimibesättning för motorfartyget Bremön i överensstämmelse med huvudalternativet i det bemanningsavtal beträffande manskapet som hade träffats mellan rederiet och Svenska sjöfolksförbundet (se SOU 1978:21 s. 307). Beslutet innebär en minskning av antalet i minimibesättningen ingående sjöbefäl.

De i betänkandet nämnda och i bilaga C avskrivna bemanningsavtalen för manskap på nya fartyg tillhörande Broströms Rederi AB har resulterat i minimibesättningar för de i avtalen avsedda fartygen. Dessa beslut innebär att viss utsträckt arbetstid godtas, att landbaserad service och andra organisatoriska förändringar har fått påverka minimibesättningen och att antalet befattningshavare utöver sjöbefäl är avsevärt lägre än enligt sjöfartsverkets normalregler.

Den i föregående avsnitt nämnda principöverenskommelsen mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet den 29 juni 1978 har godtagits som grund för minimibesättningsbeslut. De första besluten härom meddelades av sjöfartsverket den 28 november 1978. De har inte överklagats. De innebär att de principer godtas som har uttalats i överenskommelsen rörande bl. a. allmän tjänst, underhålls- och reparationsarbeten samt förstärkning av personalen vid bogsering och förtöjning. Sjöfartsverket avser att följa upp beslutens verkningar genom regelbunden rapportering, fartygsbesök m. m. Avsikten är att kontrollera, att de förutsättningar som ligger till grund för beslutet med avseende på arbetets organisation, förstärkning av besättningen i vissa lägen och liknande verkligen uppfylls.

Såsom redovisas inledningsvis i avsnitt 3 är den dagliga arbetstiden enligt sjöarbetstidslagen åtta timmar för vaktgående personal på alla fartyg utom mindre fartyg (under 500 brt) i närfart. Avsteg från denna regel får göras genom kollektivavtal. I minimibesättningsbeslut för fartyg över 500 brt har godtagits en avtalad arbetstid om tolv timmar, vilket innebär tvåvaktssystem i stället för trevaktssystem. I de fall där ett fartygsbefäl som arbetar på fartyget är delägare i detta har för honom godtagits en beräknad arbetstid av tolv timmar, vilket har möjliggjort en minskning av antalet fartygsbefäl i begränsad fart. En utgångspunkt för beslut med denna innebörd har varit att delägare inte omfattas av arbetstidsregleringen enligt sjöarbetstidslagen.

3.4 Arbetet inom IMCO

På kallelse av Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) (den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen) hölls under tiden 14 juni–7 juli 1978 en internationell konferens om utbildning och certifiering av sjöfolk. Den anordnades i samarbete med International Labour Organization (ILO). Vid konferensen var 72 stater representerade. The Subcommittee on standards of training and watchkeeping (STW) (IMCO:s

underkommitté för utbildning och vakthållning) hade utarbetat arbetsmaterial för konferensen. Dessa utgjordes av utkast till konvention, till bilaga till konventionen innehållande regler, till certifikat och till resolutioner. Konferensen antog enhälligt 1978 års internationella konvention angående normer för utbildning, certifiering och vakthållning av sjöfolk (i fortsättningen kallad STW-konventionen) samt 23 resolutioner. En närmare redogörelse för innehållet i konventionen finns i avsnitt 4.2.2.

Konventionen innehåller kunskapskrav för såväl sjöbefäl som manskap med olika uppgifter på fartyget. Den får alltså, om Sverige tillträder den, avgörande betydelse för behörighetsvillkoren för svensk sjöpersonal. Konventionen får betydelse för behörighetskraven även om Sverige inte tillträder den. Detta hänger samman med att konventionsstaterna förbinder sig att inte ställa lägre krav på personalens behörighet beträffande icke-konventionsstats fartyg än vad som gäller för en konventionsstats fartyg, då dessa trafikerar annan konventionsstat. Följden härav blir för svensk del att utbildningen i stor omfattning måste inkludera de minimikunskaper som konventionen anger.

STW-konventionen rör inte antalet befattningshavare av olika slag på ett fartyg. Emellertid fortsätter arbetet inom IMCO. På dagordningen till STW:s elfte session den 22–26 januari 1979 stod bl. a. frågan om krav på minsta bemanning inom däcks- och maskinavdelningarna. Med hänsyn till den mängd bemanningsprinciper och utgångspunkter för bemanningsreglerna som finns i olika länder torde relativt lång tid komma att förflyta innan något resultat av detta arbete föreligger. Det är därför inte möjligt att avvakta resultatet härav, innan nya svenska bemanningsprinciper antas.

4 Föredragandens överväganden

4.1 Bemanning

4.1.1 Förenklad bemanningsreglering

Av tradition delas personalen på fartyg in i två kategorier, sjöbefäl och manskap. Bestämmelser angående fartygs bemanning med sjöbefäl återfinns som nämnts i sjöbefälskungörelsen. Med sjöbefäl avses fartygsbefäl, dvs. befälhavare och personal med ansvar för vakt på fartygets brygga och därmed sammanhängande uppgifter, samt maskinbefäl, dvs. personal med ansvar för fartygsmaskineriet och därmed sammanhängande uppgifter. Till fartygsbefälet räknas sjökapten, styrman, skeppare av 1:a klass och skeppare. Till maskinbefälet hör sjöingenjör, maskintekniker, fartygsmekaniker av 1:a klass och fartygsmekaniker, de två sistnämnda för motorfartyg eller ångfartyg. För var och en av dessa behörigheter finns utbildning och examination vid sjöbefälsskolorna. För skeppare och fartygsmekaniker anordnas dock bara examination, medan utbildningen anordnas som fritidskurser av studieförbunden eller som korrespondensundervisning. Övrig personal på

fartygen med ansvars- eller arbetsledningsfunktioner är inte sjöbefäl i kungörelsens mening, även om de i vissa fall anses tillhöra befälskategorin. Bemanningsbestämmelserna i sjöbefälskungörelsen avser såväl antalet sjöbefäl av olika slag som behörighets- och övriga kvalifikationsregler.

Sjöbefälskungörelsen tillämpas enligt 1 § på alla handelsfartyg utom linfärjor och på fiskefartyg om minst 20 brt. Vissa regler gäller dock inte generellt, vilket anges särskilt i bestämmelsen. I 3 § finns definitioner på begrepp som används i kungörelsen. Kungörelsens 2 kap., som omfattar 6–15 §§, reglerar befälsbemanningen på de fartyg som avses med kungörelsen. Befälhavare skall vara svensk medborgare, ha fyllt 20 år och inte vara omyndigförklarad (7 §). För allt sjöbefäl finns vidare krav beträffande syn- och hörselförmåga. Dessa preciseras f. n. i kungörelsen (1970:160) om läkarintyg för sjöfolk. I anslutning till genomförandet av en ny ordning för hälsoundersökning av sjöfolk (prop. 1978/79:19, TU 1978/79:7, rskr 1978/79:62) har regeringen med verkan från den 1 juli 1979 delegerat till sjöfartsverket att besluta om vilka krav som skall ställas upp beträffande syn och hörsel och övriga hithörande frågor genom förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk.

För passagerarfartyg och för maskindrivet lastfartyg om minst 30 brt finns bestämmelser om sjöbefälets antal och behörighet i fyra tabeller som är fogade till kungörelsen. Utgångspunkten är de två huvudgrupperna passagerarfartyg och lastfartyg. För vardera av dessa grupper görs en uppdelning mellan befälhavare och övrigt fartygsbefäl å ena sidan samt maskinchef och övrigt maskinbefäl å andra sidan. Tabellerna anger behörigheten att utöva befäl i skilda fartområden och på olika stora fartyg. Utgångspunkten (parametern) för beräkningen av fartygets storlek vid bestämmandet av fartygsbefäl är fartygets dräktighet i bruttoton och vid bestämmandet av maskinbefäl maskinstyrkan angiven i effektiva hästkrafter. Bestämmelser om befälsbemanningen på fartyg som inte omfattas av tabellerna återfinns i 11–14 §§, vilka avser lastfartyg under 30 brt, fiskefartyg, segelfartyg med hjälpmaskin resp. pråm.

Sjösäkerhetslagens och sjösäkerhetsförordningens bemanningsregler gäller all sjöpersonal. Huvudregeln återfinns i 6 kap. 1 § sjösäkerhetslagen. Där stadgas att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt. En anvisning om innebörden härav ges genom stadgandet i andra stycket. I detta sägs att det på ett fartyg måste finnas befäl och manskap som kan indelas i erforderligt antal vakter under resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars gång eller eljest är sådan att skeppstjänsten måste indelas i skift. Vidare måste enligt tredje stycket finnas personal för kosthållet ombord och för att betjäna föreskriven teleanläggning.

I 6 kap. 2 och 3 §§ sjösäkerhetslagen finns huvudreglerna om fartygs minimibesättning. Denna definieras som den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. Minimibesättning skall fastställas för fartyg om minst

20 brt som befordrar gods eller passagerare. Beslut fattas av sjöfartsverket efter samråd med organisationer representerande redare och ombordanställda. Minimibesättning kan fastställas för flera fartområden, om fartyget nyttjas eller avses att nyttjas i dessa. Minimibesättningens sammansättning till antal och kvalifikationer skall bestämmas med hänsyn till fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och den fart vari det nyttjas eller avses att nyttjas. Beträffande befälet skall därvid sjöbefälskungörelsens regler iakttas, och manskapet skall ges en sammansättning som är tillfredsställande med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt.

I 6 kap. sjösäkerhetsförordningen ges ytterligare bestämmelser om fartygs bemanning. Huvuddelen av dessa är av den arten att de påverkar minimibesättningens storlek och sammansättning, t. ex. syn- och hörselförmåga för rorsmän och utkiksmän, antal man på vakt, personal till livbåtar och livflottar och personal med särskild behörighet på fartyg som för farlig last.

Bemanningen påverkas också av arbetstidsregleringen för sjöpersonal genom sjöarbetstidslagen och kollektivavtal, vilket framgår av redogörelsen i avsnitt 3.1.

Befälsbemanningsutredningen redovisar, att sjöbefälets antal och kvalifikationer på ett mycket stort antal fartyg i praktiken inte stämmer överens med vad som stadgas i sjöbefälskungörelsen. Orsakerna härtill är flera. Dispenser kan meddelas för sjöpersonal med utländsk utbildning och behörighet. Undantag kan göras enligt 35 § sjöbefälskungörelsen, när bemanningsreglerna i denna kungörelse innebär högre krav på befälsbemanning än som med hänsyn till fartygets beskaffenhet, utrustning, m. m. är erforderligt från sjösäkerhetssynpunkt. Sådana undantag görs regelmässigt för fartyg som drivs med periodvis vaktfritt maskinrum, de s. k. automatiserade fartygen. En ofta använd möjlighet till avvikelse från bemanningsregleringen i kungörelsen är vidare den s. k. bristmönstringen. Denna innebär en möjlighet att i en sjöbefälsbefattning anställa en person som inte uppfyller kraven på behörighet när lämplig och behörig person inte har kunnat erhållas i senast besökta hamn.

Ett skäl till denna bristande överensstämmelse mellan författningsreglering och praktik är den snabba utvecklingen på fartygsområdet, särskilt automatiseringen av maskinrummen. Ett annat skäl har varit bristen på behörigt sjöbefäl.

Utredningen föreslår att sjöbefälskungörelsens bemanningsregler slopas, att ansvaret för fartygens bemanning odelat läggs på sjöfartsverket och att all bemanningsreglering sker genom minimibesättningsbeslut eller, i vissa fall, annat liknande beslut. För förslaget anför utredningen flera skäl, bl. a. den snabba utvecklingen på fartygsområdet, som gör kontinuerlig anpassning av besättningen nödvändig, förändringar i samband med utvecklingen av arbetstids- och avlösningsförhållanden och andra förbättringar inom ramen för kollektivavtalen.

Inga remissinstanser har rest invändningar mot utredningens förslag i denna del. Svenska maskinbefälsförbundet och Sveriges fartygsbefälsförening anför dock vissa betänkligheter mot att antalet sjöbefäl av olika slag inte bestäms i författning men har inte något att erinra mot principen att ansvaret för bemanningen skall ligga på sjöfartsverket. Jag återkommer till befälsorganisationernas betänkligheter i det följande, när jag behandlar utredningens bemanningstabeller.

Även jag instämmer i utredningens bedömning av bemanningsregleringen. Det är inte längre möjligt att arbeta med så schablonartade bestämmelser beträffande viss personal som nu finns i sjöbefälskungörelsen och som binder sammansättningen av besättningarna. Genom sjösäkerhetslagen har sjöfartsverket redan fått ett huvudansvar för säkerheten på fartygen och fastställandet av den minsta bemanningen av ett fartyg är ett viktigt led i säkerhetsarbetet. Sjöfartsverket har f. ö. redan under lång tid prövat befälsbemanningen i samband med dispensprövningen enligt sjöbefälskungörelsen. Denna prövning har inte kunnat göras utan att beakta manskapsbemanningen.

En annan viktig omständighet i bedömningen av hur minimibesättningarna skall sättas samman är utvecklingen på arbetstids- och arbetsmiljöområdena. Verksamheten på dessa områden präglas i hög grad av den kollektivavtalsreglering som har skett såsom komplettering av lagstiftningens principella regler. Det är inte möjligt att bestämma minimibesättningen utan att ta hänsyn till kollektivavtalens innehåll. Å andra sidan kan man inte överlåta helt åt kollektivavtalsparterna att komma överens om hur säkerhetskraven skall uppfyllas. Jag återkommer i det följande till frågan hur kollektivavtal bör beaktas när minimibesättning fastställs.

Genom att slopa sjöbefälskungörelsen vinner man också en annan fördel. Den stränga uppdelningen av huvuddelen av personalen i befäl och manskap är enligt min mening otidsenlig och föga rationell. Det finns och kommer att finnas sjöpersonal med olika utbildning och olika inriktning på arbetsuppgifterna. För ansvarsfunktionerna enligt sjölagen, sjösäkerhetslagen och andra författningar måste finnas personer med särskild behörighet. Vad nu har anförts hindrar inte att en sammanvägning av alla arbetsuppgifter ombord på fartyget kan göras och att kunskaper som finns hos viss eller vissa besättningsmedlemmar kan påverka behovet av annan personal. Sålunda kan det vara möjligt att räkna med att arbetsuppgifter som traditionellt ligger på sjöbefäl i stället utförs av kvalificerad personal av annat slag.

Jag förordar alltså att befälsbemanningsutredningens förslag i denna del genomförs. Detta bör ske genom ändring i sjösäkerhetslagen så att det framgår att minimibesättningsbeslutet föregås av en prövning av hela besättningen, dvs. av antal och kvalifikationer hos såväl sjöbefäl som manskap. Jag ämnar i annat sammanhang föreslå regeringen att upphäva de delar av sjöbefälskungörelsen som innehåller bestämmelser om bemanning, främst 2 kap. och de tabeller som utgör bilagor till kungörelsen. Vissa av dessa

bestämmelser lär i samband härmed få arbetas in i andra författningar som regeringen har att utfärda.

4.1.2 Vilka fartyg skall omfattas av bemanningsregleringen?

Sjösäkerhetslagen gäller enligt 1 kap. 1 § på fartyg som nyttjas till sjöfart i svenskt farvatten och på svenskt fartyg som nyttjas till sjöfart utanför svenskt farvatten. Lagen gäller dock inte örlogsfartyg utan särskilt förordnande av regeringen. Sådant särskilt förordnande har endast lämnats i fråga om vissa arbetsmiljöfrågor. Bortsett från den allmänna regeln om bemanning i 6 kap. 1 § första stycket – att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt – gäller lagens bemanningskapitel inte utländska fartyg. Minimibesättning enligt 2 § i samma kapitel skall fastställas enbart för fartyg om minst 20 brt som befordrar gods eller passagerare.

Beträffande fartyg som medför passagerare gäller följande. I 2 kap. 2 § sjösäkerhetslagen definieras passagerarfartyg såsom fartyg som medför flera än tolv passagerare. Alla passagerarfartyg, alltså oavsett storleken, skall enligt samma paragraf ha fartcertifikat och enligt 5 kap. 2 § passagerarfartygscertifikat. Minimibesättningsbeslut enligt 6 kap. 2 § är inte knutet till passagerarfartygscertifikat utan för varje fartyg om minst 20 brt som befordrar passagerare skall fastställas minimibesättning. Enligt sjöbefälskungörelsen avses med passagerarfartyg fartyg som enligt gällande bestämmelser skall vara försett med passagerarfartygscertifikat och som nyttjas till befordran på en gång av mer än tolv passagerare. Bemanningen av passagerarfartyg med sjöbefäl sker enligt bilagorna A och B till kungörelsen och är alltså reglerad även för de minsta fartygen.

Nuvarande bemanningsreglering kan sammanfattas på detta sätt. För den övervägande delen av handelsfartygen gäller reglerna om minimibemanning. Undantagna är bl. a. små fartyg, dvs. under 20 brt, bogserbåtar, isbrytare, bärgningsfartyg och den stora gruppen fiskefartyg. Statliga fartyg, med undantag för örlogsfartyg, och kommunala fartyg har däremot ingen särställning. Sjöbefälskungörelsen gäller alla handelsfartyg. Den ställer alltså upp regler om befälsbemanningen även för sådana fall då minimibesättning inte skall fastställas för fartyget.

Utredningen anser att nuvarande regel i 6 kap. 2 § sjösäkerhetslagen, som anger i vilka fall minimibesättning skall fastställas, är otillfredsställande. Gränsen mellan fartyg med och utan minimibesättningsbeslut är godtycklig, eftersom både stora fartyg och fartyg med nära kontakt med handelsfartyg faller utanför. Utredningen föreslår därför att bemanningsreglerna skall gälla för alla fartyg över en viss storleksgräns oavsett användningssättet. Dock kan enligt utredningen de mindre fartygen, under denna storleksgräns, inte lämnas helt utanför regleringen, särskilt som sjöbefälskungörelsen föreslås upphävd. Utredningen föreslår därför att bemanningen av alla svenska fartyg skall kunna regleras och att detta för större fartyg alltid sker genom

minimibesättningsbeslut. Gränsen sätter utredningen vid en bruttodräktighet om minst 20 ton eller en största längd hos skrovet av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Sistnämnda gräns är den som i 2 § sjölagen dras mellan skepp och båtar. För mindre fartyg skall regleringen kunna ske antingen genom minimibesättningsbeslut eller genom en enklare reglering som utredningen kallar bemanningsföreskrifter. Remissinstanserna har i allmänhet ställt sig positiva till förslagen och några invändningar mot att bemanningsregleringen i princip sträcks ut till att gälla alla fartyg har inte rests.

I likhet med utredningen förordar jag att bemanningsregleringen i sjösäkerhetslagen skall kunna avse alla svenska fartyg utom örlogsfartyg, även de minsta. Som hittills bör de större handelsfartygen omfattas av regleringen utan möjlighet till undantag. För övriga fartyg, dvs. de minsta handelsfartygen och andra fartyg än handelsfartyg, bör det finnas möjlighet att ställa upp krav beträffande bemanningen, när detta behövs från sjösäkerhetssynpunkt, medan återstoden lämnas utan reglering. Denna ordning liknar den som gäller f. n., där alltså fartyg eller befattningar som inte uttryckligen omfattas av regleringen klart står utanför denna. Detta är också en enklare och mindre byråkratisk ordning än den som utredningen föreslår. Jag återkommer i det följande till gränserna för användningen av bemanningsregleringen. Frågan om eventuell bemanningsreglering för örlogsfartyg, liksom andra frågor som rör arbetsförhållandena på örlogsfartyg, ses f. n. över av utredningen (K 1978:03) om säkerheten på försvarsmaktens fartyg.

Bemanningsreglering bör ske på de två sätt som utredningen förordar och som kompletterar varandra. Det ena innebär att minimibesättningsbeslut utfärdas. För större handelsfartyg bör som nu gälla att regleringen inte kan göras på annat sätt. Det andra sättet för reglering innebär att det i stället för individuell reglering genom minimibesättningsbeslut finns en enklare ordning, bemanningsföreskrifter. Härmed avser jag de särskilda föreskrifter om bemanningen som behövs från sjösäkerhetssynpunkt utan att dessa avser en fullständig reglering. Utredningen exemplifierar detta med föreskrifter rörande befälhavaren, maskinchefen eller annan ansvarspersonal. I avsnitt 4.1.8 går jag närmare in på hur föreskrifterna kan utformas och vad de bör innehålla. Bemanningsföreskrifter bör användas t. ex. i sådana fall då det behövs en smidigare reglering än vad som kan åstadkommas genom minimibesättningsbeslut, därför att fartyget används för uppdrag av olika slag och med olika längd.

Som hittills bör minimibesättningsbeslut utfärdas av sjöfartsverket. Jag bortser här ifrån att regleringen för statliga fartyg enligt vad som förordas i avsnitt 4.1.10 skall göras av den myndighet under vars förvaltning fartyget står. Bemanningsföreskrifter bör utfärdas av regeringen eller enligt regeringens bestämmande av förvaltningsmyndighet. Närmast avser jag då att ansvaret för hela bemanningsregleringen bör kunna läggas på sjöfartsverket.

I det följande anför jag några synpunkter på användningen av bemanningsföreskrifter. Däremot behövs enligt min mening inte, såsom utredningen föreslår, någon detaljavvägning i förordning beträffande behovet av sådana föreskrifter. Denna bedömning bör i allmänhet kunna göras av sjöfartsverket.

Utredningen föreslår, som jag nyss redovisade, att regleringen genom minimibesättningsbeslut av bemanningen skall vara obligatorisk för större handelsfartyg. Jag delar utredningens uppfattning, att för sådana fartyg där enligt 6 kap. 2 § sjösäkerhetslagen i nu gällande lydelse minimibesättningsbeslut skall finnas, alltjämt bör gälla att regleringen inte kan göras på annat sätt. Detta avser alltså fartyg om minst 20 brt som befordrar gods eller passagerare. Enligt min mening är denna avgränsning inte tillräcklig för fartyg i passagerartrafik. Det är viktigt att sådana fartyg är tillförlitligt bemannade. I flera hänseenden särbehandlas passagerarfartyg i sjösäkerhetslagstiftningen och jag finner det angeläget att dessa också ägnas särskild uppmärksamhet vid bemanningen. Trots att enligt nuvarande bestämmelser endast befälsbemanningen är reglerad på passagerarfartyg under 20 brt, anser jag att fasta regler för hela bemanningen bör finnas för dessa fartyg. Utredningen synes ha kommit till i sak samma åsikt men fann att tillräckligt noggrann bemanningsreglering kan göras inom ramen för bemanningsföreskrifter. Jag förordar emellertid att passagerarfartyg alltid skall ha minimibesättningsbeslut. Beslutet behöver dock gälla endast när fartyget faktiskt medför passagerare. För en fiskebåt med passagerarfartygscertifikat skall alltså, enligt vad som nu har förordats, finnas minimibesättningsbeslut som gäller när den medför passagerare. Under fiske eller annan användning gäller då andra regler, som kan ha bestämts genom bemanningsföreskrifter. Utanför regleringen med minimibesättningsbeslut faller med den nu förordade ordningen även små fartyg som medför passagerare utan att ha passagerarfartygscertifikat, dvs. som medför högst tolv passagerare. För dessa fartyg, t. ex. motorbåtar, är användningen så växlande och möjligheterna till kontroll så liten att det inte är ändamålsenligt att reglera bemanningen i detalj. I stället är bemanningsföreskrifter tillräckliga.

Sammanfattningsvis bör alltså minimibesättningsbeslut alltid finnas för dels fartyg om minst 20 brt som transporterar gods eller passagerare, dels mindre fartyg med passagerarfartygscertifikat, när de medför passagerare. Övriga fartyg skall kunna regleras genom minimibesättningsbeslut, om så noggranna bestämmelser behövs, eller genom bemanningsföreskrifter.

Utredningen drar i sitt förslag till ändring av sjösäkerhetsförordningen upp de närmare gränserna för användningen av bemanningsföreskrifter. Dessa gränser innebär att bemanningsföreskrifter, åtminstone till en början, kommer till användning i något mindre utsträckning än vad den föreslagna regeln i sjösäkerhetslagen ger möjlighet till. Svenska arbetsgivareföreningens allmänna grupp vänder sig i sitt remissvar mot utredningens förslag, att minimibesättningsbeslut skall behövas för bogserfartyg som är sysselsatta

med långbogsering i Nordsjön eller längre bort belägna vatten. Man hänvisar till de speciella förhållanden under vilka denna typ av sjöfart bedrivs och till att arbetsmarknadens parter har ett väsentligt inflytande på bogserfartygens bemanning.

Jag anser att det är riktigt, att man till en början använder bemanningsföreskrifter med en viss försiktighet. Det kan därför finnas skäl att utnyttja den mer noggranna reglering som följer med minimibesättningsbeslut för fartyg som inte används enbart i kustnära fart. Långbogsering av det slag som allmänna gruppen nämner är sådan att minimibesättningsbeslut bör övervägas i stället för bemanningsföreskrifter. Detsamma kan gälla bemanningen av vissa statliga fartyg med uppgifter längre från kusten, t. ex. kustbevakningens största fartyg. I övrigt torde, såsom utredningen anför, bemanningsföreskrifter i de flesta fall kunna användas. De kan, särskilt i början, få ett innehåll som liknar den nuvarande sjöbefälskungörelsens. Särskilt gäller, att behörigheten för viss personal ombord kan behöva regleras. Av utredningens förslag framgår, att bogserfartyg och fiskefartyg bör regleras genom bemanningsföreskrifter, liksom en stor del av de statliga fartygen. Jag anser det vara riktigt, att yrkesmässigt använda fartyg bemanningsregleras i första hand. Det är dock inte uteslutet att andra fartyg i speciella fall kan behöva föras in under regleringen.

I anslutning till det nu anförda vill jag framhålla, att jag finner det naturligt att sjöfartsverket tar över ansvaret för den bemanningsreglering som nu gäller förare av större fritidsbåtar (fritidsskepp) enligt kungörelsen (1970:334) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar.

4.1.3 Uppgifter för minimibesättningen

Vid tillkomsten av sjösäkerhetslagen uttalades att bemanningen utgör en så väsentlig del av de ombordvarandes och fartygets säkerhet att det i lagen borde finnas ett särskilt avsnitt om bemanningen. I lagen kunde man ta fasta på endast sjösäkerhetens krav och behövde inte beakta de sociala hänsynen. Därför och med hänsyn till att manskapets antal och kompetens i viss mån reglerades i kollektivavtal, kunde man nöja sig med mycket allmänna bestämmelser i lagen. I prop. 1965:132 med förslag till sjösäkerhetslag framfördes allmänna synpunkter på minimibesättningens storlek och sammansättning. Dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet slog fast att minimibesättningen måste fastställas med utgångspunkt endast i säkerhetskraven och att vissa minimifordringar beträffande besättningens antal och kvalifikationer måste uppfyllas. Det borde exempelvis krävas, att besättningen är tillräcklig för en betryggande skötsel av fartygets framdrivningsmaskineri, hjälpmaskiner eller andra anläggningar ombord som är av vikt för säkerheten. En tillfredsställande vakttjänst skulle kunna upprätthållas. Fartyget måste alltså vid varje tillfälle under resan kunna framföras på ett betryggande sätt. Besättningen måste också räcka till för en snabb och säker användning av fartygets räddnings- och brandsläckningsanordningar. Slut-

ligen betonade departementschefen att hänsyn måste tas till den reglering av sjömannens arbetstid som hade skett i sjöarbetstidslagen.

Dessa av riksdagen godkända riktlinjer har varit vägledande för sjöfartsverkets och, i överklagade ärenden, regeringens beslut om minimibesättning. Ganska snart efter det att sjösäkerhetslagen hade trätt i kraft, utbildades en fast praxis i minimibesättningsärenden, bl. a. på grundval av ett antal beslut av Kungl. Maj:t åren 1966 och 1968. Denna och övrig praxis redovisas utförligt i utredningens betänkande. Det har under framför allt senare år rests invändningar mot den brist på flexibilitet med vilken sjöfartsverket har tillämpat regleringen. Detta har gällt såväl beträffande önskemål från redaresidan om minskning av antalet besättningsmän som propåer från personalorganisationerna om höjning av antalet eller skärpning av behörighetskraven.

I betänkandet går befälsbemanningsutredningen genom de olika arbetsuppgifter för vilka minimibesättningen bör dimensioneras och föreslår en precisering och i viss mån en utvidgning av synen på säkerhetsarbetet. Därvid betonar utredningen, att en bestämd gräns ofta inte kan dras mellan arbetsuppgifter som har betydelse för säkerheten och andra. Så kan t. ex. vård av lasten också vara av betydelse från säkerhetssynpunkt. Vid bedömningen av säkerhetsaspekterna kan det heller inte bortses från, att en otillräcklig personal för uppgifter i samband med säkerheten lätt medför att i praktiken säkerhetsfrågorna blir åsidosatta. Utredningen framhåller dock, att det alltjämt bör vara en riktlinje att minimibesättningen bestäms med hänsyn enbart till sådana arbetsuppgifter som har samband med säkerheten. Vid sin genomgång av dessa arbetsuppgifter hänvisar utredningen först till den uppräkning som görs i prop. 1965:132 och som nyss har refererats. Till de arbetsuppgifter som enligt utredningens mening bör kunna utföras med hjälp av minimibesättningen hör också fartygets förtöjning. Detta innebär en principiell avvikelse från hittillsvarande praxis. Vidare hör till dessa arbetsuppgifter vissa arbeten med last och lastanordningar. Som exempel på sådana uppgifter nämner utredningen verksamhet som har samband med fartygets stabilitet och med kontroll av lastning av farligt gods, inte minst samlastningsfrågor, samt arbeten för att befria tankfartyg från farlig gas och för kontroll av att föreskrifter om miljöskydd iakttas. En ytterligare betydelsefull uppgift för minimibesättningen är förebyggande av ohälsa och olycksfall. Utredningen anser vidare att vissa sociala synpunkter måste läggas på minimibesättningen. Därvid skall givetvis arbetstidsregleringen beaktas och utredningen fäster stor vikt vid att det arbete som ingår i minimibesättningens uppgifter skall kunna utföras inom ramen för den ordinarie arbetstiden. Intendenturarbetet, såsom matlagning, servering, städning, rengöring och annat arbete med de hygieniska förhållandena, har hittills inte beaktats tillräckligt men är betydelsefullt för arbetsmiljön ombord och därmed för minimibesättningen. Andra sociala synpunkter avser arbetsförhållandena såsom täta hamnanlöp, fart i områden med intensiv trafik,

klimatförhållanden och bullrig arbetsplats. Även dessa faktorer bör enligt utredningen beaktas då minimibesättningens storlek och sammansättning bestäms.

Också i sjöfartspolitiska utredningens komplettering till betänkandet diskuteras besättningens uppgifter huvudsakligen på grundval av de tre huvudfunktionerna driftsfunktion, underhållsfunktion och intendenturfunktion. Utredningens diskussion förs inte uttryckligen med utgångspunkt i uppgifterna för en minimibesättning. Utredningen betonar att det under de senaste decennierna har bedrivits ett intensivt arbete för att underlätta och minska det manuella arbetet ombord. Detta har skett dels genom förändringar i material och utrustning ombord, dels genom omfördelning av arbetet mellan sådant som utförs av besättningen och sådant som utförs i land eller av landbaserad personal. Utredningen påpekar att varje åtgärd inte kan resultera i bemanningsminskningar men att bemanningen har kunnat förändras när åtgärderna tillsammantagna har givit en tillräcklig minskning av arbetsvolymen.

Båda utredningarna betonar på olika sätt att samma arbetsmängd kan fordra skilda besättningar på grund av sådana faktorer som fartygets byggnad, utrustning och användning samt de hjälpmedel som finns i form av maskiner och arbetskraft i hamnar som fartyget anlöper. Nämnda faktorer skall också sättas i relation till arbetets organisation.

Av remissinstanserna uppehåller sig endast sjöfartsverket, Svenska sjöfolksförbundet och Sveriges redareförening vid sådana principiella frågor som behandlas i detta avsnitt. Sjöfartsverket understryker, att en fartygsbesättning bör ses som en helhet, men saknar en bedömning hur vissa arbetsorganisatoriska förhållanden bör påverka bemanningsbesluten. Sveriges redareförening delar i allt väsentligt befälsbemanningsutredningens uppfattning om vilka minimibesättningens arbetsuppgifter är med undantag av frågan om förtöjning. Föreningen redovisar dock inte närmare sin inställning beträffande sistnämnda fråga. Svenska sjöfolksförbundet påpekar att förbundet i kollektivavtal med redareföreningen har utgått från helt nya värderingar i fråga om säkerhetsbemanningen. Den överenskomna besättningens uppgift skall i princip vara begränsad till att på ett säkert sätt förflytta fartyget från en hamn till en annan och att bevara och bereda kosten (jfr 3.2).

Befälsbemanningsutredningens redovisning och remissutfallet visar enligt min uppfattning, att sjösäkerhetslagens nuvarande regler innehåller en i sig riktig avvägning av minimibesättningens arbetsuppgifter. Utvecklingen inom sjöfarten och på arbetsrättens område medför dock, att kompletterande överväganden behöver göras och att bestämmelserna också behöver modifieras.

Jag instämmer i befälsbemanningsutredningens bedömning av vilka arbetsuppgifter som skall kunna utföras av minimibesättningen. Detta innebär att jag anser, att fartygets resa inte är avslutad förrän det är säkert

förankrat eller förtöjt, och att arbetet med förtöjning har betydelse för fartygets och de ombordvarandes säkerhet och därför skall beaktas då minimibesättningen bestäms. Följden av detta ställningstagande från min sida blir inte att nuvarande minimibesättning skall utökas med den personal som behövs för förtöjningsarbetet. Frågan blir i stället i vilken mån den personal som behövs för fartygets säkra drift till sjöss är tillräcklig för förtöjningsarbetet i samband med fartygets ankomst till och avgång från hamn. Denna fråga kan inte besvaras direkt utan får bedömas från fall till fall beroende på bl. a. fartygets storlek och graden av förtöjningsarbetets automatisering. Vid bedömningen måste självfallet beaktas arbetets organisation. Nya praktiska lösningar kan påverka bedömningen i hög grad, t. ex. den utökade användningen av anställning av personal för tjänst för både däcks- och maskinarbete, s. k. allmän tjänst, enligt det nyssnämnda avtalet mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet. Även organisationen av det landbaserade stödet för fartygets förtöjningsarbete skall beaktas.

Det nämnda avtalet innehåller också en annan nyhet. Det förutsätter att arbetet ombord vid förtöjning kan organiseras på sådant sätt och med sådan förstärkning av annan personal att fartyget kan förtöjas säkert. Vad jag nu har sagt rörande minimibesättningens förhållande till behovet av arbetskraft för förtöjning innebär därför inte att avtalet blir utan betydelse i detta sammanhang. Om förutsättningarna enligt avtalet uppfylls, bör det självfallet beaktas på samma sätt som avtal mellan kollektivavtalsparterna i övrigt. Till denna fråga återkommer jag i avsnitt 4.1.4.

Sedan år 1965, då sjösäkerhetslagen kom till, har utvecklingen på miljöskyddsområdet gått starkt framåt. Därför delar jag utredningens uppfattning, att arbete som har samband med skyddet av farligt gods såväl på tankfartyg som på torrlastfartyg bör höra till minimibesättningens arbetsuppgifter. Hit hör brandskyddet, förebyggande av utsläpp från fartyget och andra åtgärder till skydd för miljön. En annan väsentlig uppgift inom detta område som bl. a. har framhållits av kommittén för miljörisker vid sjötransporter är iakttagande av gällande regler om lastning och vård av farligt gods, särskilt samlastningsfrågor på torrlastfartyg enligt IMDG-koden (International Maritime Dangerous Goods Code, antagen av IMCO).

Också de sociala synpunkterna bör beaktas då minimibesättningen bestäms. Hittills har detta huvudsakligen gällt arbetstidsregleringen och matberedningen, det s. k. kosthållet. Arbetstidsregleringen har både en social funktion och en säkerhetsfunktion. Säkerheten, dvs. motverkande av att besättningen på grund av trötthet inte kan fullgöra sina arbetsuppgifter på ett tillfredsställande sätt, ställer upp den yttersta gränsen för arbetstidsuttaget. Intill denna gräns är det möjligt för redare och ombordanställda att genom kollektivavtal komma överens om annan arbetstid än den sjöarbetstidslagen föreskriver, vilket med hänsyn till systemet med vederlagsledighet innebär en omfördelning mellan fritid ombord och ledighet i land. Detta gör att

arbetstiden blir en viktig faktor vid bestämmandet av minimibesättningens storlek. I detta sammanhang vill jag erinra om att arbetstidsregleringen för sjöpersonal utreds inom fartygsmiljöutredningen. Det är inte utesluten att man i detta arbete kan komma fram till att regleringen skall göras med andra utgångspunkter och på annat sätt än hittills och att arbetstidsfrågans betydelse för bemanningen i samband därmed omprövas.

Även i andra hänseenden kan de sociala synpunkterna beaktas. Befälsbemanningsutredningen nämner, förutom kosthållet, de hygieniska förhållandena i bostäder och andra personalutrymmen, stressfaktorer m. m. En viss grundläggande standard för personalen är av betydelse för säkerheten, särskilt vad gäller kosthållet och rengöringen ombord. För att upprätthålla denna standard krävs personal som ingår i minimibesättningen. Till största delen hör dock dessa frågor till kollektivavtalsområdet eller till andra områden utanför rent säkerhetsarbete. Däri vägs förhållandena ombord mot andra organisatoriska förhållanden, t. ex. avlösning och fritidsanordningar.

Såsom sjöfartsverket har påpekat, har ingen av de två utredningar vilkas arbete ligger till grund för mina bedömningar gått närmare in på hur vissa arbetsorganisatoriska förhållanden bör påverka bemanningsbesluten. Sjöfartsverket anför en rad synpunkter på denna fråga. Sammanfattningsvis framhåller verket, att möjligheterna att ändra bemanningsförhållandena på ett för personalen positivt sätt i hög grad påverkas av andra förhållanden än den tekniska utvecklingen och i varierad grad av kvaliteten på de organisatoriska förhållandena inom olika rederier m. fl. företag.

Jag delar den uppfattning som sjöfartsverket för fram i sitt remissvar, att det inte är möjligt att enbart genom teknisk utveckling och förändring av fartygen påverka personalbehovet. De tekniska anordningarna ombord och i hamn måste ses tillsammans med arbetsorganisationen ombord. I dessa avseenden kan betydelsefulla skillnader finnas mellan olika fartyg och mellan likartade fartyg med olika redare. Detta kan gälla förhållandena i olika trader, t. ex. att man för ett fartyg i regelbunden trafik mellan ett fåtal hamnar kan bygga ut en terminalorganisation till hjälp för dem som arbetar ombord, vilket inte är möjligt på samma sätt för andra fartyg. Det kan också gälla samverkan mellan de ombordanställda och en landbaserad serviceorganisation. Som exempel på det sistnämnda fallet kan tas, att den noggranna planering av lastningen på torrlastfartyg som krävs med hänsyn tagen till olika slag av farligt gods kan göras antingen ombord, normalt av överstyrmannen, eller av landorganisationen och enbart kontrolleras av personal ombord.

Det är inte möjligt att i författningstext precisera de nu diskuterade förhållandena, utan liksom vad gäller övriga faktorer måste detaljavvägningarna komma att göras i det praktiska arbetet med bemanningsregleringen inom sjöfartsverket.

När det i 6 kap. 3 § sjösäkerhetslagen föreskrivs, att minimibesättningens sammansättning skall bestämmas med hänsyn till bl. a. fartygets användning, måste detta enligt min mening innebära att även godsets slag skall

beaktas, t. ex. förekomsten av farligt gods. Vidare anser jag att arbetets organisation är så betydelsefull, att den bör nämnas särskilt i denna paragraf, vilken enligt förslaget är omnumrerad till 4 §.

4.1.4 Närmare om bestämningen av minimibesättningen

Avsikten med den bemanningsreform som genomfördes år 1965 genom sjösäkerhetslagen var att det för varje fartyg skulle tillkomma individuella beslut om den personal som erfordrades utöver sjöbefäl. Befälet antogs skola bestämmas direkt genom sjöbefälskungörelsen men av lagens formulering framgår att övrig personal skall vägas mot befälet. Tanken på att lägga fast bemanningstabeller avvisades. I stället ansåg den dåvarande departementschefen att de svåra avgöranden som kunde bli aktuella vid fastställandet av minimibesättningen lämpligen kunde göras av sjöfartsverket under samverkan med organisationer representerande redare och ombordanställda. Departementschefen uttalade den förhoppningen att det föreslagna systemet skulle erbjuda möjlighet, utan att säkerhetskraven sattes åsido, till en fortlöpande och smidig anpassning av bemanningen efter den snabba tekniska utveckling som präglar moderna sjöfartsförhållanden.

Under utredningsarbetet och i andra sammanhang har kritik riktats mot nuvarande bemanningssystem. Denna avser till en del sjöbefälskungörelsens stela reglering av bemanningen med viss personal, sjöbefäl. Men kritiken avser också, som nämns i avsnitt 3.2.3, tillämpningen hos sjöfartsverket av bemanningsregleringen i övrigt. Särskilt riktar den sig mot att sjöfartsverket, enligt vad som påstås, är så bundet av tidigare avgöranden. De principer som anses kunna utläsas av ett beslut av Kungl. Maj:t år 1966 gällande 40 fartyg åberopas fortfarande som vägledande för minimibesättningsbesluten. Redarnas organisationer har varit särskilt kritiska och framfört, att sjöfartsverket inte har velat beakta den tekniska utvecklingen i tillräcklig grad. Deras mening har också uttryckts på det sättet att det måste löna sig att modernisera ett fartyg så att personalen kan minskas om arbetsbesparande anordningar anskaffas. Å andra sidan har förekommit att äldre bemanningsprinciper har åberopats, särskilt av personalorganisationer, som stöd för begäran om lika bemanning på lika stora fartyg oavsett moderniseringsgrad.

Jag delar den mening som föredragande departementschefen gav uttryck för i prop. 1965:132 och som befälsbemanningsutredningen utvecklar, nämligen att minimibesättningsbesluten skall vara individuella för varje fartyg och ta hänsyn enbart till förhållandena beträffande det särskilda fartyget och dess verksamhet. Minimibesättningen bör självfallet ställas i relation till sådana faktorer som fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och den fart vari fartyget används eller avses att användas.

Vissa av de nu nämnda faktorerna används som *parametrar*, storheter till vilka del av besättningen i första hand relateras vid bestämning av minimibesättningen.

De hittills mest använda parametrarna är fartygets fartområde för bestämning av sjöbefälets kompetensnivåer, dess bruttodräktighet för bestämning av däckspersonalens storlek och sammansättning, dess maskinstyrka för bestämning av maskinpersonalens storlek och sammansättning samt det sammanlagda antalet däcks- och maskinpersonal för bestämning av intendenturpersonalens storlek. Andra parametrar används i speciella sammanhang, t. ex. livbåtarnas antal för bestämning av antalet matroser på passagerarfartyg. Härtill kommer att den för fartyget gällande ordinarie arbetstiden har stor betydelse för minimibesättningens storlek (jfr avsnitt 3).

Sjöfartsverket uttalar i sitt remissvar, att fartygets storlek och maskinstyrka är bemanningsparametrar som i jämförelse med de faktiska förutsättningarna för fartygets drift bör ha underordnad betydelse, särskilt i fråga om besättningsmedlemmarnas antal. I fråga om befattningshavarnas behörighet torde storleken och maskinstyrkan enligt sjöfartsverkets uppfattning behöva utnyttjas som hjälpmedel i något större utsträckning än i fråga om antalet besättningsmedlemmar.

Jag delar sjöfartsverkets uppfattning, att parametrar i framtiden bör få mindre framträdande betydelse än vad de har för närvarande, och att den individuella bedömningen i stället skall vara vägledande. Parametrar kan dock inte frånkännas viss betydelse som hjälpmedel, när minimibesättningar skall fastställas för fartyg som liknar varandra. Inte minst gäller detta för kompetenskraven beträffande dem som har ansvarsbefattningar på fartyg. Mot denna bakgrund övergår jag nu till att behandla några av de parametrar som alltjämt bör komma till viss användning. Den viktigaste av dessa parametrar torde bli fartområdet.

Indelningen i *fartområden* har betydelse för säkerheten på flera sätt. Certifikat enligt sjösäkerhetslagen skall utfärdas för visst fartområde eller del av fartområde. Sådana certifikat är bl. a. fartcertifikat rörande sjövärdigheten och passagerarfartygscertifikat. Som redan har nämnts bestäms också minimibesättningen med hänsyn till fartygets fart. Fartområdesindelningen har dessutom stor betydelse för den praktik som erfordras för sjöbefälsbehörighet.

Nuvarande fartområden definieras i 1 kap. 11 § sjösäkerhetslagen. De är inre fart, stor kustfart, nordsjöfart och oceanfart. Samma fartområdesindelning gäller enligt sjöbefälskungörelsen för bemanning med sjöbefäl och praktik för behörighet.

Befälsbemanningsutredningen föreslår en ny fartområdesindelning med sex fartområden, närtrafik, kusttrafik, utsträckt östersjötrafik, nordeuropeisk trafik, inskränkt oceantrafik och oceantrafik. Dessa områden redovisas närmare i bilaga 1. Utredningen finner att starka skäl talar för att fartområdesindelningen vid en allmän revision av bemanningsreglerna ses över och blir sådan att den någorlunda korrekt motsvarar de geografiskt betingade trafikeringsvillkor som sjöfartsverket av praxis ställer upp för viss bemanning. Annorlunda uttryckt bör enligt utredningen den författningsmässigt

fastlagda fartområdesindelningen kunna användas vid det stora flertalet av sjöfartsverkets minimibemanningsbeslut. Avvikelser därifrån bör förbehållas särfallen. Det finns också enligt utredningens mening anledning att ompröva fartområdesindelningen med hänsyn till den tekniska utveckling som har ägt rum efter sjöbefälskungörelsens tillkomst. Vidare kommer handelsflottans faktiska sysselsättning i olika farvatten att återverka på synen på en lämplig fartområdesindelning. Mot denna bakgrund pekar utredningen på följande förhållanden som skäl för sitt förslag till nya farområden. Fartygsstorlekarna ökar och fartygsmaskinerna blir allt kraftigare. Fartygen söker sig allt längre bort från Sverige för att få frakter. Omlastningar sker inte i så stor utsträckning som förut eller sker i kontinentala hamnar, varför resor som tidigare har gällt fart huvudsakligen runt Sveriges kuster nu sträcks ut till de nordeuropeiska hamnarna, ibland t. o. m. till Medelhavet. Särskilt i tider med brist på frakter eller under hårda isvintrar söker det mindre tonnaget frakter längre söderut i stället för att – som tidigare – läggas upp.

Utredningens förslag innebär bl. a. följande. Fartområdet närtrafik utgörs av ett för varje fartyg bestämt geografiskt område inom vilket fartyget går i utpräglad lokal trafik. Det kan utgöras av en insjö, en älv eller annat inre farvatten eller av ett hamnområde, flera sammanhängande hamnområden, ett skärgårdsområde eller liknande. Det kan också bestämmas som fart mellan två eller ett fåtal hamnar eller bryggor. Inom fartområdet kusttrafik kan fartyg trafikera hela den svenska kusten, vilket inte är möjligt inom det nuvarande fartområdet inre fart. Nuvarande stor kustfart sträcks ut till att omfatta fart genom Kielkanalen på den tyska, holländska och belgiska nordsjökusten till fyren Blankenberghe, dvs. så att det omfattar huvuddelen av det belgiska inre kanalsystemet. Gränsen dras i huvudsak på samma sätt som den är angiven i not 4 till bilaga C till sjöbefälskungörelsen. Oceanfart delas, såsom f. n. ibland sker i sjöfartsverkets praktiska tillämpning, så att inskränkt oceantrafik omfattar fart i Medelhavet, Svarta havet samt på Kanarieöarna, Madeira och vissa nordafrikanska hamnar.

I STW-konventionen används bara ett fartområde utom oinskränkt fart, som inte definieras särskilt. Detta anges som near-coastal voyages, kustnära resor. Härmed förstås resor i närheten av en fördragsslutande part enligt denna parts bestämmande (se även avsnitt 4.2.2).

Sveriges redareförening anser i sitt remissyttrande, att den föreslagna fartområdesindelningen är väsentligt bättre än den hittillsvarande men att fartområdena utsträckt östersjötrafik och inskränkt oceantrafik bör utvidgas. Det förstnämnda området föreslås omfatta även Storbritanniens ostkust och hamnarna vid Engelska kanalen och inskränkt oceantrafik även farvattnen kring Island, Svalbard och Vita havet. Rederiföreningen för mindre fartyg anser, att fartområdet kusttrafik kan utvidgas till att omfatta samma områden som enligt redareföreningen bör ingå i utsträckt östersjötrafik. Vidare föreslås att nordeuropeisk trafik utvidgas så att även farvattnen kring norra delen av Skandinavien, Vita havet, Spetsbergen, Färöarna och Island ingår. De två

redareorganisationerna har senare under hand fört fram ett ändrat förslag för det fall att vad som föreslås i remissvaren om utvidgning norrut av det ena av fartområdena inskränkt oceantrafik och nordeuropeisk trafik inte skulle godtas. Det ändrade förslaget innebär att nordeuropeisk trafik eller det nuvarande fartområdet nordsjöfart utvidgas norrut så, att däri ingår dels fart längs Norges kust till Nordkap, dels fart på Färöarna.

Sjöfartsverket anser i sitt remissvar att det är otillfredsställande att det inom samma författningsområde finns flera olika fartområdesindelningar. Samtidigt tillstyrker verket en viss jämkning i nuvarande indelning i samma riktning som utredningens förslag.

Fartområdesindelningen utgör enligt min mening en viktig del av säkerhetslagstiftningen. Mot bakgrund av avsett fartområde måste ett fartygs konstruktion, utrustning m. m. prövas vid utfärdande av olika certifikat. Det är då naturligt att också bemanningen ställs i relation till samma fartområde som fartyget är avsett för, om besättningen till antal eller kvalifikationer inte kan vara oförändrad oavsett farten. Jag delar således sjöfartsverkets uppfattning att det är olämpligt att i sjösäkerhetslagen och i tillämpningsförfattningar till denna ha mer än en fartområdesindelning.

Jag anser att utredningens motiv för en ny fartområdesindelning i och för sig är bärande. Det är viktigt att man tar hänsyn till sjöfartens utveckling och behov och inte gör indelningen sådan att den upplevs som ett hinder för en rationell användning av fartygen. Visserligen kommer fartområdesindelningen inte att vara avgörande för bemanningen, utan med hänsyn till den flexibilitet i bemanningshänseende som jag har förordat i det föregående kan minimibesättningen fastställas med hänsyn till annan fart om detta är lämpligare. Dock lär den i författning fastlagda indelningen bli styrande i stort på grund av sammankopplingen med fartcertifikat m. m. Därför bör prövas om sjösäkerhetslagens fartområdesindelning kan ändras.

Det är önskvärt att fartområdesindelningen görs sådan att hänsyn också tas till det i STW-konventionen bestämda området kustnära resor. Vid den konferens som antog konventionen gjordes några uttalanden om innebörden av begreppet. Vad som har sagts hittills är dock inte så klart, att innebörden kan överblickas med säkerhet. Fartområdet fordrar närmare överväganden. Dessa måste troligen göras efter samråd med andra stater, kanske nord- och östersjöstaterna, för att tillämpningen av de med fartområdesindelningen förbundna reglerna skall få avsedd betydelse för svensk sjöfart. Jag är därför inte beredd att nu ta ställning till hur konventionen bör påverka fartområdesindelningen och lämnar därför denna utanför övervägandena.

Sjöfartsverket lämnar i sitt remissyttrande förslag till vissa ändringar. En av dessa innebär att fartområdet stor kustfart utvidgas till att avse även fart på den europeiska kontinentens nordsjökust intill Blankenberghe. Förslaget innebär en utvidgning på samma sätt som avses med utredningens fartområde utsträckt östersjötrafik. En sådan ändring skulle innebära en väsentlig förbättring för svenskt kusttonnage och utvidgningen avser ett område som i

många avseenden är likt östersjötrafikens. Jag förordar därför en ändring i enlighet därmed. Däremot är jag inte beredd att föreslå att redareorganisationernas önskemål om ytterligare utvidgning av fartområdet till Engelska kanalen och Storbritanniens ostkust tillmötesgås. Dessa områden är starkt trafikerade och mer svårnavigerade än den nyssnämnda delen av nordsjöområdet. Den lägre utbildning som kan vara aktuell på mindre fartyg inom fartområdet stor kustfart är inte anpassad härför. Det krävs också annan utrustning i fartygen för englandstrafik. Denna går f. ö. i stor utsträckning annan väg än genom Kielkanalen.

För att missförstånd skall undvikas, vill jag betona att mitt ställningstagande till utvidgning av stor kustfart inte innebär att jag har tagit ställning till frågan om lämplig behörighet hos personalen, särskilt fartygsbefälet, på fartyg i nordsjödelen av fartområdet. Jag vill erinra om att sjöbefälskungörelsen i vissa fall ställer högre krav på behörighet hos befälhavare på fartyg i detta område än på motsvarande personal i mer inskränkt fart.

Den andra ändring som sjöfartsverket tillstyrker är att oceanfartområdet delas i två på det sätt som befälsbemanningsutredningen föreslår. Härigenom skapas ett särskilt fartområde för fart i Medelhavet och Svarta havet samt på Kanarieöarna, Madeira och den nordafrikanska atlantkusten. Ett sådant fartområde får särskild betydelse för behörighetskraven beträffande personal på det mindre handelstonnaget. Jag anser därför att också denna ändring i fartområdesindelningen bör genomföras. Det nya fartområdet bör kallas inskränkt oceanfart.

Beträffande övriga av befälsbemanningsutredningen eller redareorganisationerna föreslagna ändringar anser jag att övertygande skäl för att genomföra dem inte har förebragts. Sålunda finns det knappast längre kusttonnage av det slag som bara går längs Sveriges kuster och som skulle kunna få användning av det föreslagna fartområdet kusttrafik. Fart norr om den nuvarande norra gränsen för fartområdet nordsjöfart, som går från Trondheimsfjorden över Shetlandsöarna mot norra Irland, har annan karaktär med hänsyn till väder- och andra sjöfartsförhållanden än fart inom Nordsjön. Säkerhetsskäl talar därför enligt min mening mot en utvidgning norrut av nordsjöfart eller inskränkt oceanfart. Mot en sådan utvidgning talar också att den nuvarande gränsen är densamma som dras i sjöarbetstidslagen för närfart, vilket underlättar tillämpningen av bemanningsregleringen.

Det av utredningen föreslagna fartområdet närtrafik är speciellt på det sättet, att det inte avser ett för all användning bestämt område. Fartområden anpassade för ett fartygs användning bestäms f. n. vid behov av sjöfartsverket i minimibesättningsbesluten. Dessa har i allmänhet den omfattning som utredningen avser med ett närtrafikområde. Denna användning är enligt min mening lämplig och bör alltjämt komma till användning. Den fordrar inte särskilt lagstöd.

Jag förordar alltså två ändringar i fartområdesindelningen. Vid kontakter med sjöfartsverket har jag erfarit, att dessa ändringar inte alls eller endast i

ringa mån kommer att medföra förändringar beträffande fartygs utrustning och annat som är beroende av fartområdesindelningen. Ändringarna kan därför genomföras generellt, vilket enligt min mening är av väsentlig betydelse för att få lagstiftningen enkel och lätt begriplig för sjöfartens företrädare. Jag föreslår därför att ändringarna genomförs genom att 1 kap. 11 § sjösäkerhetslagen ändras.

Bruttodräktighet används sedan länge som parameter för bemanningen med däckspersonal och för bestämningen av praktik för blivande fartygsbefäl. Den används även i andra sammanhang inom sjösäkerhetslagstiftningen.

Ett fartygs dräktighet bestäms enligt regler i kungörelsen (1954:550) angående skeppsmätning. Enheten för dräktighet är registerton, ett volymmått om 100 kubikfot som motsvarar 2,83 m^3. Bruttodräktigheten utgör summan av volymen av fartygets slutna rum med undantag för bl. a. vissa utrymmen ovanför fartygets översta däck och i vissa fall i mellandäcksutrymmen. Från bruttodräktigheten görs avdrag för vissa utrymmen som behövs för fartygets drift samt för utrymmen för framdrivningsmaskineri. Vad som återstår är fartygets nettodräktighet. Bruttodräktigheten brukar läggas till grund för säkerhetsbestämmelser och sociala föreskrifter på sjöfartsområdet, medan nettodräktigheten brukar anses uttrycka fartygets ekonomiska bärkraft och utgöra grund för bl. a. beräkning av avgiftsbelagda tjänster för sjöfarten. Dräktighetsuppgifterna används också för identifiering av fartyg i samband med registrering samt för olika statistiska uppgifter inom sjöfarten.

Skeppsmätningskungörelsen grundas på 1947 års konvention om ett enhetligt skeppsmätningssystem med därtill hörande internationella skeppsmätningsregler efter vissa, år 1965 antagna ändringar. Vid en av IMCO år 1969 anordnad internationell skeppsmätningskonferens antogs en ny skeppsmätningskonvention. Riksdagen har godkänt denna konvention med därtill hörande internationella skeppsmätningsregler (prop. 1978/79:37, TU 14, rskr 165). Det är troligt att den träder i kraft redan om ett par år. Övergångstiden för existerande fartyg är dock tolv år.

Enligt den nya konventionen avskaffas volymenheten registerton. I stället införs en ny volymenhet som har skapats med tillämpning av metersystemet och med användning av vissa formler. Bruttodräktigheten utgör fartygets totala volym och nettodräktigheten är ett uttryck för dess nyttiga volym. Formlerna är utformade på sådant sätt att dräktigheten för olika slag av fartyg i medeltal stämmer nära överens med dräktigheterna angivna i registerton enligt nuvarande regler. I STW-konventionen används bruttodräktigheten som parameter med avgörande betydelse för olika reglers tillämpning.

Några verkligt vägande skäl att nu generellt frångå fartygets bruttodräktighet som normal parameter vid bestämmandet av däckspersonalen kunde befälsbemanningsutredningen inte finna. Ett viktigt skäl för bibehållande av parametern är att sjöfartsnäringen är väl förtrogen med de praktiska effekterna av parameterns användning och att den hittillsvarande ordningen

följaktligen tillåter erfarenhetsmässiga jämförelser mellan fartyg av olika storlekar. Bruttodräktigheten är också den internationellt allmänt vedertagna parametern. Utredningen föreslår därför att bruttodräktigheten behålls som den normala parametern för däckspersonalbemanningen. Det kan dock enligt utredningen inte vara uteslutet att använda andra parametrar för speciella fall, t. ex. fartygets längd som parameter vid sidan om bruttodräktigheten för bemanningsföreskrifter.

I sitt remissyttrande pekar Sveriges redareförening på den ogynnsamma behandling i jämförelse med t. ex. förhållandena i Förbundsrepubliken Tyskland som svenska fartyg får när de mäts. Tyska fartyg kan därför enligt föreningen drivas betydligt billigare än svenska på grund av lindrigare utrustnings- och bemanningsregler till följd av lägre bruttodräktighet. Föreningen anser därför, liksom Rederiföreningen för mindre fartyg, att bruttodräktigheten är olämplig som parameter. – Sjöfartsverket tillstyrker utredningens förslag.

Målet för den nya skeppsmätningskonventionen var bl. a. att ställa upp enkla regler som inte skulle påverka fartygskonstruktionen eller inverka ogynnsamt på sjöfartens ekonomi. Jag vill erinra om vad jag har anfört i prop. 1978/79:37, att det nya skeppsmätningssystemets innebörd i olika avseenden givetvis måste vara klarlagd och problemen i samband härmed tillfredsställande lösta innan konventionen träder i kraft. Jag redovisar där också vilka uppdrag som enligt min mening regeringen bör ålägga sjöfartsverket i detta avseende. Vissa parametrar och dräktighetsgränser kan också enligt vad jag anför i propositionen behöva ses över. Regeringen har därefter, den 7 december 1978, uppdragit åt sjöfartsverket att pröva möjligheterna att vidta sådana åtgärder inom ramen för dagens skeppsmätningssystem som minskar de olägenheter och konkurrensnackdelar som i vissa fall kan uppstå för svensk sjöfart.

Med hänsyn till vad jag nu har anfört anser jag, att problemen med användning av bruttodräktighet som parameter, vilka onekligen finns, inte blir så stora enligt det nya skeppsmätningssystemet som enligt det nuvarande. Jag bedömer också, att det nya systemet inte kommer att ge utrymme för olika tillämpningar i olika stater. Vidare anser jag, liksom sjöfartsverket, att problemen får mindre betydelse för bemanningen med den av mig förordade ordningen för beslut om minimibemanning. Med hänsyn till att STW-konventionen, som i och för sig inte rör besättningens storlek, är uppbyggd kring bl. a. denna parameter och till att det måste finnas ett mått för fartygsstorlek att användas vid bemanningsjämförelser anser jag att bruttodräktigheten måste behållas som parameter. Vad nu har sagts utesluter inte användningen av andra grunder för storleksjämförelser i svensk lagstiftning, t. ex. fartygets längd.

Jag vill i detta sammanhang också betona att det är viktigt att bemanningsregleringen inte tillämpas på ett sådant sätt att svensk bemanning på avgörande sätt skiljer sig från jämförbar utländsk bemanning och att därför

konkurrensnackdelar uppkommer för svensk sjöfartsnäring. Med STW-konventionens regler underlättas en sådan tillämpning vad gäller behörighetskraven, eftersom dessa avses bli i grunden lika för alla sjöfartsländer.

Som bemanningsparameter vid maskinpersonalbemanningen föreslår utredningen *maskinstyrkan*, uttryckt i kilowatt. F. n. uttrycks maskinstyrkan i effektiva hästkrafter, en enhet som inte är internationellt använd. I STW-konventionen används maskinstyrka som parameter. Med maskinstyrka förstås enligt konventionen den effekt i kilowatt som anges i fartygets registreringshandling eller motsvarande. Det förutsätts att denna registrerade effekt är total, maximal, kontinuerligt uttagen effekt från fartygets samtliga framdrivningsmaskinerier.

Flera remissinstanser vänder sig mot en alltför ensidig användning av maskinstyrkan som bemanningsparameter. Det framförs, att bl. a. graden av automation och antalet motorer samt hur komplicerade de enskilda maskinerna är, har större betydelse än maskinstyrkan för personalbehovet.

Liksom beträffande bruttodräktigheten för däckspersonalbemanningen anser jag att det behövs en internationellt godtagen parameter som grund för jämförelser och översiktlig bedömning. Denna parameter bör vara styrkan hos fartygets framdrivningsmaskineri uttryckt i kilowatt. Den kommer i främsta rummet att användas för att bestämma kraven på personalens behörighet. Jag har alltså samma uppfattning som sjöfartsverket redovisar, nämligen att denna parameter i övrigt får en underordnad betydelse som underlag för minimibesättningsbeslutet.

Jag övergår härefter till att behandla den betydelse *överenskommelser mellan arbetsmarknadsparterna* bör ha vid bestämmandet av minimibesättningen. Redan i 1965 års proposition med förslag till sjösäkerhetslag framhölls betydelsen av att sjöfartens organisationer gavs tillfälle att påverka och ta ansvar för minimibesättningarna. I sjösäkerhetslagen kommer detta till uttryck genom krav på obligatoriskt samråd före beslut om minimibesättning. Detta samråd sker i allmänhet genom att skriftliga yttranden infordras över förslag som upprättas inom sjöfartsverket. Vid mera principiella avgöranden förekommer att verket sammanträder med organisationerna.

Befälsbemanningsutredningen anser att tiden är mogen för ett vidgat inflytande för arbetsmarknadens parter på minimibesättningsbesluten. De närmare formerna härför diskuteras, bl. a. att som särskilda organ för bemanningsfrågor i varje rederi utnyttja de av fartygsmiljöutredningen föreslagna fartygsmiljönämnderna (jfr avsnitt 5). Utredningen kommer dock fram till att inte lägga något förslag i denna riktning. I stället föreslås att nuvarande samråd direkt mellan sjöfartsverket och organisationerna centralt behålls.

Frågan om parternas inflytande har kommit i ett nytt läge efter de år 1977 träffade principiella avtalen om bemanning. Befälsbemanningsutredningen redovisar några sådana avtal i bilaga C till betänkandet och sjöfartspolitiska

utredningen fortsätter redovisningen i sin komplettering. I det föregående (avsnitt 3.2) har jag behandlat denna utveckling ytterligare.

Sjöfartspolitiska utredningen betonar starkt betydelsen för bemanningen av avtal mellan parterna. Det framhålls som särskilt betydelsefullt, att parterna genom att de disponerar över arbetstidsuttaget enligt sjöarbetstidslagen har direkt bestämmande inflytande över driftsbesättningens storlek. Faktorer som har samband med arbetstidsuttaget påverkas av bl. a. systemet med rederianställning och väl utvecklade avlösningssystem för sjöpersonal.

Vidare ifrågasätter sjöfartspolitiska utredningen om inte starka skäl talar för att samverkan mellan sjöfartsverket och sjöfartens organisationer institutionaliseras i form av ett bemanningsråd, som knyts till sjöfartsverket. Ett särskilt skäl härför är, att beslut ibland måste fattas på ett mycket tidigt stadium, t. ex. när ett fartyg projekteras. Då kan man räkna med att principiella frågor, och inte bara bemanningen på enstaka fartyg, kommer att aktualiseras.

Jag instämmer i utredningarnas bedömning att tiden nu är mogen för ett vidgat inflytande för sjöfartens organisationer på bemanningspraxis. Detta kräver att de fackliga organisationerna tar på sig ett ökat ansvar beträffande bemanningen. Vidare är det tydligt, att en väsentlig förutsättning för att fullt kunna utnyttja den flexibilitet som utredningens författningsförslag ger utrymme för är, att arbetsmarknadsparterna accepterar den rörligare bemanningspolitik som blir en följd härav. Utvecklingen har redan lagt ett betydande ansvar på organisationerna på såväl redaresidan som de ombordanställdas sida, när det gäller arbetstidsregleringen ombord, arbetarskyddet och miljöfrågorna. Det är i linje med denna utveckling att bereda organisationerna ett ökat utrymme att påverka sjöfartsverkets bemanningsbeslut.

En komplikation i detta sammanhang är, såsom befälsbemanningsutredningen framhåller, att en överenskommelse för att ha normerande verkan i normalfallet bör omfatta såväl redaresidan som samtliga organisationer på arbetstagarsidan. En sådan samordning kan vara svår att uppnå och lär i varje fall inte kunna påräknas regelmässigt. Så länge partsöverenskommelserna inte kan innefatta en samlad lösning av bemanningen, får det ankomma på sjöfartsverket att i minimibesättningsbeslutet göra den avvägning som kan visa sig nödvändig och sålunda slutligt ta ställning till i vilken utsträckning den föreliggande överenskommelsen skall kunna läggas till grund för ett beslut.

Också rent allmänt bör göras klart, att ett breddat inflytande från arbetsmarknadsparterna inte får skjuta sjöfartsverkets primära ansvar åt sidan. Verket skall alltjämt ha ett självständigt ansvar och en självständig prövningsrätt, så att minimibesättningsbesluten motsvarar rimliga krav på säkerhet. Det är enligt min mening inte möjligt att godta en ordning, enligt vilken sjöfartsverket binds genom en överenskommelse mellan två eller flera parter på sådant sätt, att verket i praktiken förbjuds att gå ifrån överenskom-

melsen.

Vad jag nu har sagt aktualiserar sjöfartspolitiska utredningens förslag om ett *bemanningsråd* hos sjöfartsverket. Det är givetvis otillfredsställande om först parterna träffar en överenskommelse om bemanningen på ett visst fartyg eller på fartyg i en viss trad och sedan, då överenskommelsen kommer till sjöfartsverkets kännedom, verket finner sig inte kunna tillämpa den. För att förebygga en sådan händelse och för att göra det enklare för både myndighet och organisationer är det värdefullt om en ordning med tämligen regelbundna sammanträffanden mellan sjöfartsverket och representanter för redare och ombordanställda kommer till stånd. Vid sådana sammanträden bör både principiella frågor och frågor om bemanning av enskilda fartyg kunna diskuteras. Även samråd av det slag som förutsätts ske innan minimibesättningsbeslut fattas (6 kap. 2 § sjösäkerhetslagen) kan ske inom ramen för ett bemanningsråd. Det ankommer på sjöfartsverket att besluta om inrättande av ett bemanningsråd och om dess sammansättning och uppgifter.

Också frågan om betydelsen av *bemanningsförsök* bör tas upp i detta sammanhang. Befälsbemanningsutredningen betonar att förhållandena i det enskilda fallet kan motivera avsteg från de generella bedömningar som utredningen gör och att utvecklingen bl. a. i fråga om tekniken ombord kan leda till att principer måste prövas om. Sjöfartsverket skall kunna anpassa bemannningen efter utvecklingen på skilda områden. Detta innebär enligt utredningen också en rätt och skyldighet för sjöfartsverket att medverka i bemanningsförsök t. ex. när man inom sjöfartsnäringen vill pröva organisatoriska förändringar.

Jag ser det som en viktig del i utvecklingsarbetet att nya modeller för arbetets organisation och nya arbetsbesparande anordningar prövas praktiskt. Lika viktigt som det är att investeringar i arbetsbesparande hjälpmedel m. m. godtas som motiv för en minskning av personalen, lika viktigt är det att man följer upp organisatoriska förändringar och införda hjälpmedel för att kontrollera om dessa verkligen har fått den påstådda effekten. Detta kan många gånger bäst ske genom försök. Försök kan också underlätta genomförandet av förändringar, eftersom det inte krävs lika starka bevis för fördelarna med en ny organisation eller anordning vid ett försök som vid en definitiv förändring. För försöksverksamhet med bemanningen krävs i de flesta fall förändringar i minimibesättningsbeslut.

Redan i dag medverkar sjöfartsverket i försök genom att godta minimibesättningar med annan än konventionell sammansättning. Besluten brukar tidsbegränsas och utvärdering krävas. Jag anser att detta innebär en riktig utveckling och att verket bör uppmuntra till fortsatt försöksverksamhet på skilda områden. Det är självfallet viktigt att försöken utvärderas. En utvärdering bör i första hand göras av dem som medverkar i försöken, rederiet och personalen på försöksfartyget. Därefter skall sjöfartsverket få ta ställning, eventuellt efter diskussion i bemanningsrådet, om ett sådant inrättas.

Bemanningsförsök bör begränsas till viss tid och den slutliga utvärderingen komma i anslutning till att försökstiden är slut. Därefter skall det minimibesättningsbeslut som har gällt under försökstiden ersättas med ett definitivt beslut. Detta innebär bl. a. att samråd skall föregå beslutet på samma sätt som då det beslut fattades som gällde för försöksperioden.

Försöksverksamhet med bemanningsreglering kräver ingen särskild författningsreglering på annat sätt än att det enligt min mening är lämpligt att lagtexten klart utvisar möjligheten att tidsbegränsa minimibemanningsbeslut. Viss tvekan härom finns med nuvarande lydelse av 6 kap. 2 och 6 §§ sjösäkerhetslagen. Med beaktande också av att en klar regel om tidsbegränsning behövs för s. k. resebeslut (se 4.1.6) anser jag att nämnda tveksamhet bör undanröjas. En regel om tidsbegränsning föreslås därför i 6 kap. 8 § sjösäkerhetslagen.

I nuvarande reglering används *bemanningstabeller* dels för att i absoluta tal ange befälsbemanningen, dels inom sjöfartsverket som hjälpmedel vid bestämningen av bemanningen i övrigt. Sjöfartsverket har dock rätt att dispensera från sjöbefälskungörelsens krav och kan på detta sätt i viss utsträckning anpassa bemanningen efter nya förhållanden.

Befälsbemanningsutredningen har gjort upp bemanningstabeller för däcks-, maskin- och intendenturpersonal. Tabellerna har stått i centrum för diskussionen kring betänkandet. Utredningen anger att syftet med tabellerna och de därtill knutna kommentarerna i första hand är att visa hur bemanningen i praktiken kan påverkas av de grundläggande utgångspunkter som utredningen har valt för sin bedömning av minimibesättningarna på fartygen. Utredningen förutsätter vidare att de gjorda bedömningarna skall tjäna sjöfartsverket till ledning vid tillämpningen av det regelsystem som utredningen föreslår, särskilt i den utsträckning som utgångspunkter och bedömningar redovisas och diskuteras vid riksdagsbehandlingen av utredningens förslag. Det är emellertid inte avsikten att med tabellerna binda sjöfartsverket. Utredningen framhåller att verket vid sin tillämpning kan ta hänsyn till förhållanden som inte har beaktats när tabellerna gjordes upp. Det ligger också i sakens natur att förhållandena i det enskilda fallet kan motivera avsteg från de generella bedömningar som utredningen redovisar. Lika självklart är enligt utredningen att utvecklingen bl. a. i fråga om tekniken ombord kan leda till att skisserade principer måste prövas om. Utredningen anför också på skilda ställen i betänkandet att tabellerna inte bör ingå i någon författning.

Sjöfartspolitiska utredningen uttalar i sin komplettering till betänkandet, att befälsbemanningsutredningens förslag enligt dess mening innebär att nuvarande bemanning inte bara bibehålls utan t. o. m. ökas, samtidigt som samtliga faktorer som sjöfartspolitiska utredningen redovisar talar för en bemanningsreducering. Vidare anser utredningen att bemanningstabeller och liknande riktlinjer, fastslagna av regering och riksdag, skulle kunna leda till en stelhet som från sjöfartspolitisk synpunkt skulle vara betänklig. Enligt

utredningens bedömning bör de nya författningarna kunna antas utan anvisningar i form av tabeller. Det grundläggande och avgörande är, att sjöfartsverket anpassar bemanningen efter utvecklingen på skilda områden.

Flera remissinstanser, däribland sjöfartsverket, är kritiska mot befälsbemanningsutredningens tabeller och anser att de inte kan läggas till grund för beslut med hänsyn till träffade överenskommelser och den stelhet i tillämpningen som kan befaras följa med fastställda tabeller. Svenska sjöfolksförbundet finner däremot att tabellerna får anses väl representera de värderingar som utredningen har haft att ta hänsyn till när förslaget utarbetades men hänvisar till att förbundet i principöverenskommelse med Sveriges redareförening har utgått från helt nya värderingar vid bedömningen av ett fartygs säkerhetsbemanning. Sveriges fartygsbefälsförening och Svenska maskinbefälsförbundet är positiva till tabeller som vägledande riktlinjer. Enligt fartygsbefälsföreningens uppfattning utgör de föreslagna tabellerna ryggraden i det framlagda förslaget.

I det föregående har jag flera gånger betonat att det är önskvärt med flexibilitet i bemanningsbesluten och nödvändigt att väga samman alla omständigheter då dessa beslut fattas. Därför kommer parametrar av hittillsvarande slag att vara ett mindre framträdande hjälpmedel. Bemanningstabeller kan mot denna bakgrund knappast anses vara till verklig nytta, inte ens som en vägledning för beslutsfattandet.

Befälsbemanningsutredningen framhåller klart att syftet med tabellerna är att exemplifiera dess ställningstaganden, inte att vara bindande för framtiden. Emellertid har fartygen förändrats i hög grad under senare år. Sjöfartskrisen har slagit hårt mot det äldre fartygsbeståndet och har tvingat fram nya, mindre personalkrävande lösningar av många arbetsuppgifter. Nya avtal har träffats rörande arbetstid, avlösning m. m., vilket påverkar bemanningen i hög grad. Befälsbemanningsutredningens tabeller är därför inte aktuella i dag, trots att det endast har gått ungefär ett år sedan betänkandet avlämnades. Som sjöfartspolitiska utredningen anför bör man kunna räkna med fortsatt teknisk utveckling på fartygsområdet och med andra lösningar av främst arbetstidsfrågorna för sjöpersonalen. Dessa och andra förändringar kan betyda mycket för förändringar beträffande bemanningen. Det synes därför knappast meningsfyllt att i en tabell eller på annat sätt försöka ange med siffror hur olika tekniska lösningar av arbetsuppgifter skall påverka besättningen.

Till vad nu har sagts kommer att ett tabelltänkande låter sig illa förena med flexibla individuella beslut och att sjöfartsverket får det fulla ansvaret för att sjösäkerhetens krav iakttas i minimibesättningsbesluten. Det är då inte möjligt att i författning ge så detaljerade anvisningar om tillämpningen som tabeller innebär.

Jag anser alltså att det är olämpligt och omöjligt att i tabellform söka visa hur minimibesättningen bör sättas samman på olika modernare fartyg. Det är

heller inte lämpligt att jag här kommenterar olika träffade avtal och deras inverkan på minimibesättningsbesluten.

Jag lämnar alltså befälsbemanningsutredningens tabeller utan ytterligare kommentar. Utredningens resonemang kring tabellerna visar dock exempel på intressanta frågor som det kan finnas anledning för sjöfartsverket att överväga och diskutera med sjöfartens organisationer. Jag syftar här på frågor som hur minimibesättningen kan minskas under korta resor och vilken påverkan olika arbetstidsöverenskommelser får på denna samt om större fartyg än enligt nuvarande regler kan framföras i inskränkt fart med enbart ett maskinbefäl. Jag utesluter inte heller att någon gång bemanningsförstärkningar kan erfordras, i vart fall tillfälligt. Även detta får övervägas inom verket.

4.1.5 Bristmönstringen avskaffas

Bristmönstring av sjöbefäl enligt 38 § sjöbefälskungörelsen innebär att befälhavaren är fri från straff när de i 2 kap. uppställda fordringarna på behörighet hos annat befäl än befälhavaren inte har uppfyllts beträffande viss befattning och detta har föranletts av att lämplig person som varit behörig till befattningen inte kunnat erhållas i senast besökta hamn. Motsvarande regel finns i 10 kap. 3 § sjösäkerhetslagen och avser där all personal i minimibesättningen, alltså även annan personal än den som omfattas av sjöbefälskungörelsen. Att märka är således dels att befälhavaren inte kan bristmönstras, dels att ansvarsfrihet inträder endast vid behörighetsbrister, inte om antalet underskrids.

Bristmönstringssystemet har hittills varit en nödvändig del av bemanningsregleringen, eftersom det kontinuerligt under efterkrigstiden har rått brist på utbildad sjöpersonal. Enligt utredningens beskrivning har bristmönstring framför allt gällt maskinbefälet och det lägre fartygsbefälet på fartyg i utrikes fart. I viss utsträckning har den gällt personal som har saknat formell behörighet men har haft en motsvarande utländsk utbildning och därför får anses i huvudsak kvalificerad för sina arbetsuppgifter. I betydande omfattning har bristmönstring dock medfört att befattningar har skötts av personal som saknar utbildning för dem eller vilkas utbildning ligger betydligt under den nivå som sjöbefälskungörelsen föreskriver.

Allvarlig kritik har under lång tid riktats mot bristmönstringssystemet. Befälsbemanningsutredningen anger att det i första hand har kritiserats som stridande mot sjösäkerhetens intressen. Från personalhåll har vidare framhållits, att bristmönstring innebär ett ökat ansvar hos kvarvarande behörig personal och ett tryck på denna som länge har känts besvärande och som har lett till ökad stress i arbetet. Bristmönstring medför också praktiska svårigheter för personalen.

Utredningen föreslår att bristmönstringssystemet skall avskaffas. Skälen härför är, utom den kritik som har framförts och som utredningen anser vara

berättigad, det föreslagna nya systemet för reglering av bemanningen. Utredningen framhåller att om ansvaret för bemanningspolitiken på det föreslagna sättet koncentreras till sjöfartsverket, förutsättningar skapas att komma ifrån den nuvarande ordningen med dispenser från givna bemanningsregler. I princip bör ett beslut om minimibemanning inte lämna utrymme för några undantag. Av detta följer enligt utredningen att bristmönstringen måste försvinna.

Utredningen anser, att det inte är möjligt att på en gång avskaffa all bristmönstring. Detta skulle medföra allvarliga störningar för sjöfartsnäringen, eftersom ett fartyg i princip måste ligga still tills föreskriven bemanning har kunnat anskaffas, om minimibemanningsbeslut eller bemanningsföreskrifter inte kan följas. Utredningen förordar därför vissa övergångsanordningar. Dessa innebär en successiv avveckling av bristmönstringssystemet i tre etapper kombinerad med successivt skärpta regler för avvikelser från stadgade kompetenskrav. Den närmare utformningen av en sådan etappvis övergång till ett stramare bemanningssystem måste enligt utredningens mening ske med hänsyn till den faktiska tillgången på utbildad personal när de olika avvecklingsstegen tas. Utredningen antar att avvecklingen kan genomföras under en tid av sex år.

Remissinstanserna tillstyrker i huvudsak utredningens förslag. I flera remissvar påpekas dock, att utredningens tidsplan för avveckling av bristmönstring är alltför snäv.

Enligt vad jag kan finna har bristmönstringssystemet i och för sig inte haft någon menlig inverkan på sjösäkerheten. Frånvaron av behörighet är ofta att hänföra till den rent formella sidan. Den bristmönstrades faktiska förmåga att klara arbetsuppgifterna behöver normalt inte sättas i fråga.

Den kritik som har riktats mot bristmönstringssystemet är emellertid tung. Jag anser också att det strider mot den ordning för minimibesättningsbeslut som jag har förordat i det föregående. Det bör inte inom detta system, som innebär individuell prövning av bemanningsbehovet för varje fartyg, finnas möjlighet att gå ifrån ett minimibesättningsbeslut okontrollerat och utan att fasta regler finns hur personal som ingår i minimibesättningen får bytas ut. Härtill kommer att behörighetsregleringen i STW-konventionen är tvingande. Den lämnar inte utrymme för den enskilde att göra undantag ens i akuta bristsituationer och begränsar i hög grad den nationella myndighetens dispensmöjligheter. Jag tillstyrker därför utredningens förslag att bristmönstringen avskaffas.

Jag vill redan här framhålla att det inte är praktiskt möjligt att avskaffa bristmönstringen utan att sätta något annat i dess ställe. Härtill återkommer jag i följande avsnitt.

Det är heller inte möjligt att omgående bryta med det gamla systemet. Det fordras att redarna ges tid att skaffa behörig personal och att de bristmönstrade får möjlighet att skaffa behörighet. Detta kan ske genom utbildning eller genom att behörighet ges på grundval av utländsk eller en ofullständig

utbildning med tillgodoräknande av de erfarenheter som vunnits vid tjänstgöring på svenska fartyg. Det gäller också att se om utbildningssystem och utbildningskapacitet. Jag instämmer därför i utredningens förslag om en mjuk övergång. Sättet för och takten i övergången till ett nytt system bör bestämmas med hänsyn till utvecklingen och ske etappvis. Därför bör det överlåtas på regeringen att utfärda bestämmelser, vilket bör ske under nära kontakter med sjöfartsverket och sjöfartens organisationer. Regeringen bör också kunna delegera beslutanderätten till sjöfartsverket. Sådana beslut kan nämligen behöva samordnas med minimibesättningsbeslutet.

Utredningens förslag beträffande den etappvisa övergången innebär följande. F. n. gäller att befälhavaren inte får bristmönstras. Som en första etapp införs förbud mot bristmönstring av maskinchefen. För större fartyg skall dessutom bristmönstringsförbud gälla för befälhavarens och maskinchefens närmaste män. I nästa etapp blir förbudet mer generellt och tillåter bristmönstring endast av vissa befattningshavare, där bristen på behörig personal är särskilt framträdande. Vilka befattningshavare detta gäller, får avgöras senare. Utredningen antar, att det i allmänhet blir fråga om den siste i ordningen bland fartygs- och maskinbefälet. Till sist förbjuds all bristmönstring.

Jag finner utredningens förslag beträffande den etappvisa övergången till ett bemanningssystem utan bristmönstring lämpligt. Beträffande avvecklingstakten är det knappast möjligt att nu göra något uttalande. Remissinstanserna har i huvudsak godtagit utredningens förslag rörande intervallen mellan etapperna. Organisationerna inom sjöfartens område har dock ansett att igångsättningen måste skjutas framåt i tiden. Jag anser att möjligheterna att bedöma lämplig avvecklingstakt nu är liten. Regeringen får, som nyss nämndes, följa utvecklingen och även om vissa tider anges i en förordning, vara beredd att ändra denna om det visar sig behövligt. Därvid måste regeringen också beakta de tider som kommer att gälla för ikraftträdandet av STW-konventionen.

4.1.6 Avvikelser från fastställd minimibesättning

Det bemanningssystem som föreslås av utredningen och som har förordats i det föregående innebär att minimibesättningsbeslut skall finnas för de flesta fartyg över 20 brt och att avvikelser från ett beslut inte är tillåtna. Skulle en bristsituation uppstå på grund av att en medlem av besättningen insjuknar, uteblir eller liknande, får fartyget inte avgå förrän besättningen har kompletterats. Utredningen framhåller att detta kan förorsaka betydande problem för sjöfarten, särskilt som den också föreslår att nuvarande bristmönstring avskaffas. Utredningen anser det vara en förutsättning för att bristmönstringen skall kunna slopas, att bemanningsregleringen ges en sådan innebörd att besättningen i trängande lägen kan ändras på ett smidigt sätt utan att de säkerhetskrav eftersätts som förhållandena vid tillfället kan kräva.

För att komma till rätta med de problem som följer med ett fast bemanningssystem i tillfälliga bristsituationer föreslår utredningen flera vägar. En sådan väg, som redan av andra skäl används, är att i minimibesättningsbeslutet öppna möjlighet att för s. k. kort resa – resa som under vanliga förhållanden kräver högst 12 timmars gång under en period av 24 timmar – gå med en annan, mindre minimibesättning. Vidare föreslår utredningen dels att sjöfartsverket skall kunna ändra minimibesättningsbeslut tillfälligt, dels att befälhavaren, efter samråd med maskinchefen och skyddsombud eller skyddskommitté, skall kunna besluta om att gå ifrån beslutet för viss kortare tid (högst en vecka) under förutsättning att säkerheten ändå blir tillgodosedd och antalet besättningsmedlemmar enligt beslutet inte underskrids.

Remissinstanserna tillstyrker i huvudsak utredningens förslag i denna del eller lämnar det utan erinran. Redarnas organisationer anser att möjligheten för befälhavaren att gå ifrån minimibesättningsbeslutet måste utvidgas till att gälla högst tre veckor och även vid antalsmässig brist.

Även jag instämmer till största delen i utredningens bedömningar. Såsom utredningen visar, är det inte möjligt att avskaffa bristmönstringen utan att sätta något annat i dess ställe. Skälen härför är flera. Bl. a. torde besättningarna i framtiden minskas till det fastställda minimiantalet eller nära detta. Det finns då små möjligheter att komplettera med personal inom besättningens ram. Det är dyrt och tar tid att komplettera besättningen genom att sända ut någon från Sverige till ett i utlandet liggande fartyg. Lagstiftningen hindrar ofta redaren från att anställa någon som finns i den utländska hamnen. Det kan innebära stora förluster och andra olägenheter att tvinga ett fartyg att ligga still i en hamn i avvaktan på komplettering av besättningen.

Med hänsyn till det nu anförda förordar jag att utredningens förslag i denna del genomförs. Det normala förfarandet i en akut bristsituation där det visar sig vara omöjligt att komplettera besättningen måste vara att minimibesättningsbeslutet ändras tillfälligt genom ett beslut av sjöfartsverket. Jag kallar sådant beslut om ändring för *resebeslut*. Ändring sker på ansökan av rederiet eller befälhavaren. Ansökan bör kunna göras formlöst, t. ex. genom telex eller ett telefonsamtal. En muntlig ansökan bör dock bekräftas skriftligen. Det är viktigt att den aktuella personalsituationen på fartyget och skälen för ansökan framgår klart. Sjöfartsverket har därefter att behandla ansökan snabbt. Kontakter med rederiet för kompletterande upplysningar och med personalorganisationer, om det bedöms erforderligt, bör tas informellt. Beslut grundas, utom på de upplysningar som har lämnats i ärendet, i stor utsträckning på de kunskaper om sjöfartens situation och om fartyget som finns inom verket. Det bör inte vara omöjligt att ett beslut av detta slag föreligger ett eller ett par dygn efter det att ansökningen gjordes.

Ett minimibesättningsbeslut av det slag som nu har diskuterats måste vara en tillfällig anordning som skall tidsbegränsas. Det kan bygga på sakkunskap som finns inom besättningen men som inte är förutsatt i det ordinarie

beslutet, på särskilda arbetsinsatser som den kvarvarande besättningen har åtagit sig och på liknande förhållanden som inte är reguljära. Tidsbegränsningen kan göras sådan att beslutet gäller för den tid som en resa till en bestämd destinationshamn tar eller liknande. Efter utgången av denna tid bör det ordinarie beslutet åter gälla utan särskild åtgärd från sjöfartsverkets sida.

Det förfarande som jag nu har redogjort för är inte alltid tillräckligt snabbt verkande. Utredningens förslag innebär därför en begränsad rätt att gå ifrån minimibesättningsbeslutet utan beslut av sjöfartsverket. Jag förordar att denna rätt utformas i huvudsak i enlighet med förslaget. Beslutet måste föregås av en omsorgsfull prövning av säkerhetskraven. Däri ingår ett samråd med den personal ombord som är närmast engagerad i säkerhetsarbetet. Beslutet fattas därefter av befälhavaren. Det får en högst tillfällig karaktär genom att det i normala fall inte får avse längre tid än en vecka och genom att tiden inte kan förlängas. Endast om resan till närmaste destinationshamn efter det att bristsituationen har uppstått tar längre tid i anspråk än en vecka, får beslutets giltighetstid sträckas ut och då endast till den för resan erforderliga tiden. Jag kallar den nu beskrivna beslutsformen befälhavarbeslut.

Redarnas organisationer anser i sina remissvar att den tidsbegränsning på en vecka som förslaget innehåller är för kort. Tre veckor sägs vara en mer realistisk tidsbegränsning. Vid dessa uttalanden utgår organisationerna från att ersättare för den frånvarande skall skaffas fram under den aktuella tiden och att detta kan ta tid. Emellertid ser jag inte tidsramen som i första hand avsedd för att skaffa fram en ersättare, utan den är till för att ge sjöfartsverket tid att pröva en ansökan om tillfällig ändring av minimibesättningsbeslutet. Parallellt med denna prövning bör givetvis rederiet söka få fram en ersättare, men sjöfartsverket kan genom sitt tillfälliga beslut förlänga tiden i lämplig omfattning. Tiden en vecka har också samband med möjligheterna att ta ut övertid av personalen enligt sjöarbetstidslagen. Jag anser därför att tidsbegränsningen skall vara en vecka.

Redarna anför också betänkligheter mot den inskränkningen i befälhavarens prövningsmöjligheter som ligger i att avvikelse från antalet medlemmar i besättningen inte kan göras utan enbart från kvalifikationskraven. Sjöfartsverket å sin sida anser att antalet skall vara uppfyllt inom varje avdelning. Med den syn på minimibesättningsbesluten som jag har redovisat i det föregående, där besättningens storlek och kvalifikationer skall vägas mot säkerhetsuppgifterna, anser jag det vara naturligt att befälhavarens prövning skall få grundas på samma synsätt. Från säkerhetssynpunkt finns inga principiella hinder mot att personal rycker in och utför arbetsuppgifter som den vanligen inte har. Det förutsätts givetvis att de har tillräckliga kvalifikationer och kunskaper för att fullgöra arbetet på ett säkert sätt. Så kan t. ex. krav på synförmåga hos utkiksman och rorsman inte åsidosättas. Mot det nu förda resonemanget kan stå, att befälhavaren är förhindrad genom kollektivavtal att beordra personal att utföra arbetsuppgifter som den inte är anställd

för, t. ex. över en avdelningsgräns. Detta måste naturligt nog vägas in vid prövningen av det enskilda fallet, eftersom det kan innebära att säkerhetsuppgifter inte kan fullgöras i tillräcklig omfattning med den befintliga besättningen. Någon legal inskränkning med hänsyn härtill bör dock inte ställas upp. Jag förordar alltså att den av utredningen föreslagna inskränkningen, att antalet besättningsmedlemmar enligt minimibesättningsbeslutet inte får underskridas, inte tas upp i lagförslaget.

I fråga om samråd påpekar Sveriges fartygsbefälsförening att förslaget avviker från den ordning som har lagts fast i 9 kap. 9 § sjösäkerhetslagen för befälhavarens rätt att beordra arbete i strid mot skyddsombuds beslut att avbryta farligt arbete. Enligt detta lagrum skall skyddskommittén, där det finns en sådan, höras före befälhavarens beslut såvida tvingande hinder inte föreligger. I följande paragraf regleras de skyldigheter som föreligger att skriva ned beslut av skyddsombud och befälhavare i skeppsdagboken och att underrätta sjöfartsverket.

Jag delar fartygsbefälsföreningens uppfattning att samrådsskyldighet och övriga rutiner bör göras så likartade som möjligt inom samma lag. Jag kan därför hänvisa till vad föredragande statsrådet anförde i prop. 1977/78:55 s. 56 beträffande samråd och föreslår att föreskriften om samråd endast skall gälla skyddskommittén eller skyddsombudet. Befälhavarens överläggning med maskinchefen och annat sjöbefäl får ses som ett led i arbetsledningen ombord och behöver inte författningsregleras.

Trots att befälhavarens beslut skall föregås av noggranna överväganden inom fartygets driftsledning och samråd med skyddskommittén eller skyddsombudet, kan tveksamhet råda om inte ett beslut har påverkats av ovidkommande omständigheter, särskilt av hänsyn till driftsekonomin. Jag förordar därför att sjöfartsverket får möjlighet att pröva beslutet i efterhand och kontrollera tillämpningen av regleringen. Också i denna del bör reglerna så nära som möjligt stämma överens med dem som finns i 9 kap. sjösäkerhetslagen. Jag föreslår därför att befälhavaren åläggs att omsorgsfullt dokumentera beslutet och det samråd som har föregått detta i skeppsdagboken eller, om sådan inte skall föras, i särskild handling, samt att omedelbart och genom ett snabbt kommunikationsmedel som telex eller telegram underrätta sjöfartsverket om beslutet.

Genom att den föreslagna underrättelseskyldigheten fullgörs får sjöfartsverket snabbt kännedom om befälhavarens åtgärd att låta fartyget avgå och kan pröva om beslutet är välmotiverat. Om verket finner att beslutet inte står i överensstämmelse med sjösäkerhetens krav, kan verket med stöd av sin allmänna övervakningsfunktion förbjuda att det verkställs eller beordra ett redan avgånget fartyg till hamn. Härvid gäller reglerna i 8 kap. sjösäkerhetslagen om nyttjandeförbud.

Utöver användning av nyttjandeförbud bör enligt utredningen sjöfartsverket ges möjlighet att genom en särskild föreskrift i minimibesättningsbeslutet begränsa befälhavarens befogenhet att avvika från beslutet. Sådana

begränsande föreskrifter bör dock enligt utredningens mening inte ges en alltför generell karaktär, så att den önskvärda flexibiliteten går förlorad. Jag instämmer i utredningens bedömning att det behövs en regel med detta innehåll. Skälet härför är bl. a. att sjöfartsverket bör kunna ingripa mot missbruk eller befarade missbruk redan på förhand. Enbart en möjlighet att ingripa efter underrättelse från befälhavaren kan befinnas vara otillräcklig. En annan användning av regeln, som dock bör utnyttjas med försiktighet, är förbud mot att underskrida det i beslutet om minimibesättning angivna antalet befattningshavare. En sådan begränsning kan behövas när minimibesättningen är särskilt specialiserad, t. ex. under viss försöksverksamhet.

Bestämmelserna om befälhavarens rätt att avvika från minimibesättningsbeslutet bör finnas i sjösäkerhetslagen. Där bör också regleras samrådsskyldigheten och de inskränkningar i befälhavarens rätt som alltid skall föreligga eller som får göras av sjöfartsverket. Jag har tagit upp bestämmelserna härom i 6 kap. 6 och 7 §§ sjösäkerhetslagen.

4.1.7 Förhandsbesked och provisoriskt beslut

En betydelsefull del av den nu diskuterade reformen utgörs av utredningens förslag om förhandsbesked rörande minimibesättning. Hittills har rått tveksamhet beträffande sjöfartsverkets möjlighet att uttala sig om bemanningen i annan form än genom minimibesättningsbeslut och om innebörden av ett sådant uttalande.

Sjöfartspolitiska utredningen anför i sin komplettering till betänkandet, att bindande beslut om minimibesättning i fartyg måste fattas på ett mycket tidigt stadium, dvs. när ett fartyg projekteras och investeringsbeslutet skall tas. I ett sådant minimibesättningsbeslut måste hänsyn tas till den tekniska utvecklingen, förändringar av avlösningssystem som förutses m. m. Sjöfartspolitiska utredningen ser behovet av sådana beslut som ett starkt skäl för att inrätta ett bemanningsråd hos sjöfartsverket (jfr avsnitt 4.1.4).

Av vad som har kommit fram under arbetet i utredningarna och av erfarenheter som har gjorts inom kommunikationsdepartementet står klart, att det föreligger ett stort intresse hos redarna att kunna få ett förhandsbesked, som om möjligt skall vara bindande, rörande bemanningen av ett nytt fartyg. Också personalorganisationerna har visat intresse för förhandsbesked såsom ett led i inflytandet över nya arbetsplatser för sjöfolk. Jag anser därför att besked skall kunna lämnas rörande bemanningen av ett fartyg som skall byggas eller köpas.

Ett enklare sätt än förhandsbesked att lämna önskad uppgift om behövlig bemanning är att öppna möjlighet för sjöfartsverket att besluta om minimibesättning redan innan fartyget är färdigt eller överfört till svensk flagg. Beslutet måste i så fall grundas på den redovisning som lämnas av redaren eller beställaren rörande fartygets storlek, utrustning, avsedda nyttjande osv. Under förutsättning att dessa uppgifter visar sig vara riktiga behövs ingen ny

prövning, då fartyget är färdigbyggt, skeppsmätt och registrerat. Det behövs bara vissa administrativa åtgärder i form av kontroll av förutsättningarna för beslutet och utfärdande av en ny handling med de slutliga registreringsuppgifterna. Jag anser att denna ordning erbjuder stora fördelar trots att beslutet troligen behöver omprövas i åtskilliga fall på grund av att fartyget under byggnadstiden har ändrats och inte stämmer överens med de lämnade förutsättningarna. Jag förordar därför att minimibesättning på begäran skall fastställas för fartyg som är under byggnad eller projektering eller som skall köpas från annan. Inga särregler skall gälla för det sätt på vilket ett sådant beslut skall fattas. Närmare bestämmelser om vilka uppgifter som behöver lämnas om fartyget för att ett tillförlitligt beslut om minimibesättningen skall kunna fattas innan de officiella uppgifterna föreligger, kan utfärdas av sjöfartsverket.

I sitt remissvar föreslår sjöfartsverket att formen för att fatta minimibesättningsbeslut skall kompletteras med *provisoriskt beslut* att gälla tills det slutliga beslutet föreligger. Detta är enligt verket en nödvändig förutsättning för den föreslagna regeln att fartyget över huvud inte får tas i drift förrän beslut om minimibesättningen har fattats. Med provisoriskt beslut avser verket ett fullständigt minimibesättningsbeslut som inte har föregåtts av samråd med sjöfartens organisationer och alltså kan meddelas snabbt. En sådan ordning behöver inte användas i normalfallet, då minimibesättningen har kunnat diskuteras under en lång tid och beslut om denna kanske fattas redan under projekteringen. Däremot behövs ett provisoriskt beslut där dröjsmål orsakar att fartyget blir liggande stilla, såsom då ett passagerarfartyg skall – tillfälligt – sättas i drift i ett annat trafikområde än där det vanligen används eller när ett fartyg skall sättas i drift under svensk flagg.

Jag delar sjöfartsverkets farhågor för att proceduren för att fastställa minimibesättningen i vissa fall kan ta så lång tid, att fartyget inte kan sättas i drift som har planerats med förluster som följd. Enligt nuvarande ordning kan detta inte hända med nytillkomna fartyg, eftersom ett fartyg får framföras utan särskilt fastställd besättning till dess minimibesättningsbeslutet föreligger. Jag anser inte denna ordning vara tillfredsställande från säkerhetssynpunkt utan enligt min mening skall ett beslut alltid föreligga innan fartyget får tas i drift. En form av provisoriskt beslut bör då skapas. Ett sådant beslut bör även kunna användas för fall med tillfällig trafikomläggning såsom nämns i sjöfartsverkets remissvar.

Provisoriskt beslut enligt den av sjöfartsverket föreslagna modellen innebär att den hittillsvarande principen bryts, nämligen att alla beslut om minimibesättning skall föregås av samråd med organisationerna. Jag anser att detta kan godtas med hänsyn till de nya förhållanden som skall kunna påverka minimibesättningen och som jag har diskuterat i det föregående. Om ett bemanningsråd inrättas, kommer kontakterna mellan sjöfartsverket och organisationerna att bli fastare och mer regelbundna än hittills. I bemanningsrådet skall principer för bemanningen diskuteras och verket får

därigenom kännedom om och möjlighet att ta hänsyn till organisationernas inställning till olika frågor redan i ett provisoriskt beslut. Kollektivavtal som påverkar bemanningen måste verket få kunskap om senast då ansökan om ett provisoriskt beslut kommer in. Även genom sådana avtal inverkar organisationerna på bemanningen. Det finns alltså goda möjligheter för organisationerna att göra sina meningar gällande. Härtill kommer att sjösäkerhetssynpunkterna i sak blir bättre tillgodosedda genom ett provisoriskt beslut än genom nuvarande ordning utan beslut. Slutligen finner jag det rimligt att provisoriska beslut tidsbegränsas. En sådan begränsning innebär ett tryck på sökanden att lämna sin ansökan om ordinärt minimibesättningsbeslut och de uppgifter som behövs för detta i nära anslutning till det att fartyget tas i drift. Om så inte sker, riskerar redaren att samråd och beslut inte hinns med och att fartyget tvingas att ligga still. Tidsbegränsning innebär också ett tryck på beslutsordningen inom sjöfartsverket. Eftersom ett provisoriskt beslut bör ersättas med ett definitivt så snart som möjligt och med hänsyn till den vikt som jag lägger vid samrådsförfarandet, anser jag att också denna följd av en tidsbegränsning är riktig. Giltighetstiden bör bestämmas till två månader från beslutets dag. Förlängning av tiden genom ett nytt provisoriskt beslut bör undvikas.

Jag förordar alltså att en ordning med provisoriskt beslut om minimibesättning införs och att denna anordnas i överensstämmelse med vad jag nu har anfört. Förslaget till ändringar i 6 kap. 3 § sjösäkerhetslagen är utarbetat på detta sätt. Med hänsyn särskilt till tidsbegränsningen anser jag att det inte föreligger något behov av att kunna överklaga ett provisoriskt beslut.

4.1.8 Bemanningsföreskrifter

Med bemanningsföreskrifter avses sådana särskilda föreskrifter rörande bemanningen av ett fartyg som behövs från sjösäkerhetssynpunkt. Bemanningsföreskrifter utfärdas i stället för minimibesättningsbeslut och är normalt enklare än ett sådant. I ett tidigare avsnitt (4.1.2) har jag redovisat min syn på användningen av sådana föreskrifter.

Utredningen exemplifierar bemanningsföreskrifter med föreskrifter rörande befälhavaren, maskinchefen eller annan ansvarspersonal. I övrigt kan bemanningen regleras genom t. ex. kollektivavtal. Utredningen framhåller också, att föreskrifterna kan göras individuella för visst fartyg eller generella för viss typ eller viss grupp av fartyg. I det senare fallet kan de få formen av en sjöfartsverkets kungörelse och likna sjöbefälskungörelsens bemanningsbestämmelser. Beträffande innehållet i bemanningsföreskrifterna pekar utredningen särskilt på behovet av flexibla lösningar för små fartyg och fartyg med speciellt växlande sysselsättning. Det är alltså inte tillräckligt, att minimibesättningsbeslutet skall kunna ändras vid ändrade förhållanden, utan det finns behov att kunna bemanna på olika sätt från dag till annan och därvid ta hänsyn till arbetsuppgifter, sysselsättningsområde, resans längd och liknande i det enskilda fallet. Det är då enligt utredningens

mening inte praktiskt möjligt att utan en omfattande byråkratisk apparat få en tillfredsställande reglering av bemanningen genom minimibesättningsbeslut.

De remissinstanser som har yttrat sig beträffande bemanningsföreskrifternas innehåll tillstyrker i allmänhet utredningens förslag. Sveriges kommunaltjänstemannaförbund befarar dock, att bemanningsföreskrifter kommer att innebära en sänkning av kompetenskraven och därmed öka olycksriskerna.

För egen del anser jag, att utredningen har gjort en riktig bedömning av bemanningsföreskrifternas innehåll. De skall alltså främst avse nyckelbefattningarna på fartyget. Härmed avses i första hand befälhavaren. På de flesta fartyg får också den som är ansvarig för maskineriet anses inneha nyckelbefattning. Vid längre resor, då vaktindelning behöver göras, bör föreskrifterna omfatta kvalifikationerna även för den som ersätter befälhavaren såsom ansvarig för navigeringen. Också bemanningsföreskrifter avseende antalet besättningsmän kan erfordras, t. ex. för en båt som medför ett mindre antal passagerare. Jag anser vidare, att den flexibilitet i bemanningen som kan komma fram genom bemanningsföreskrifter är både nödvändig och lämplig. Det bör alltså vara möjligt att använda både generella bemanningsföreskrifter och mer individuella lösningar. Generella bemanningsföreskrifter kommer enligt min bedömning att likna sjöbefälskungörelsens bemanningsbestämmelser och till en början få likartat innehåll. Efter hand får innehållet anpassas till ny utbildning och ändrade krav på kunskaper hos främst befälhavare. Jag vill särskilt framhålla vikten av att personal i ansvarsbefattningar på fartyg vilkas användning innebär att de kommer i nära kontakt med annan sjöfart, t. ex. kustbevakningens fartyg, har godtagbara kunskaper beträffande grundläggande säkerhetsregler för fartygs handhavande och manövrering. Med anledning av Sveriges kommunaltjänstemannaförbunds farhågor vill jag framhålla, att avsikten inte är att kompetenskraven skall sänkas, utan noggranna överväganden beträffande godtagbara kompetenskrav måste föregå bemanningsföreskrifter lika väl som minimibesättningsbeslut.

Utredningen sammanfattar sitt förslag på det sättet, att utförliga bemanningsföreskrifter regelmässigt skall utfärdas beträffande sådana tjänste- och arbetsfartyg som genom sin kontakt med sjöfarten eller sina stora arbetsfält är av särskild betydelse för sjösäkerheten. För andra och mindre båtar kan en föreskrift angående förarens kompetens ibland vara erforderlig men många gånger kan föreskrifter helt undvaras. Jag instämmer i denna bedömning.

Eftersom bemanningsföreskrifter endast avser vad som från sjösäkerhetssynpunkt är absolut nödvändigt att reglera och övrig besättning på fartyget bestäms på annat sätt, finns det enligt min mening inget utrymme för avvikelser från föreskrifterna genom befälhavarbeslut. Om avvikelser från generella bemanningsföreskrifter undantagsvis är nödvändiga och kan medges, bör undantag få göras endast efter prövning av myndighet på ett sätt som motsvarar resebeslut.

Vad jag har anfört beträffande bemanningsföreskrifter innebär inte, att jag vill prioritera sjöbefälsutbildning och sjöbefälsbehörigheter framför annan behörighetsgivande utbildning för personal på alla fartyg. Utbildning inom t. ex. marinen eller tullverket kan tillgodose samma syften som sjöbefälsutbildningen vad gäller sjösäkerheten men från andra synpunkter vara att föredra. Bemanningsföreskrifter för fartyg som inte är sysselsatta i egentlig handelssjöfart bör ta hänsyn till detta.

4.1.9 Sammanfattning av formerna för beslut

I flera avsnitt i det föregående förordar jag en bemanningsreglering genom olika typer av beslut för skilda ändamål. De olika typerna kompletterar varandra. För att ge en bättre överblick sammanfattar jag det föreslagna systemet.

Bemanningsreglering sker genom *minimibesättningsbeslut* eller *bemanningsföreskrifter*. Med minimibesättning avses den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart vari fartyget används eller avses att användas. Hela den besättning som behövs för fartygets säkra framförande anges. Minimibesättningsbeslutet är individuellt för varje fartyg och det finns enligt förslaget tre olika typer av beslut med vissa varianter. Jag redovisar dessa i det följande. – Bemanningsföreskrifter utgörs av de särskilda föreskrifter rörande bemanningen som behövs från sjösäkerhetssynpunkt. De avser inte med nödvändighet hela besättningen och kan vara generella för en viss grupp eller ett visst slag av fartyg.

Formerna för beslut om minimibesättningen är följande.

1. *Minimibesättningsbeslut* enligt 6 kap. 3 § sjösäkerhetslagen. Detta är den ordinära formen för reglering av fartygs minimibesättning. Beslutet skall avse bestämt fartområde eller bestämd trafikrelation. Beslutet tillkommer på samma sätt som enligt nuvarande reglering, dvs. på begäran av fartygets redare eller brukare och efter samråd med organisationer som representerar redare och ombordanställda. Dock finns det möjlighet att fastställa minimibesättningsbeslut även för fartyg under projektering eller byggnad och för fartyg som skall köpas t. ex. från utlandet.

Som en variant kan förekomma *minimibesättningsbeslut för försök*. Däri har gjorts avsteg från vad som brukar gälla för ett likartat fartyg. Avsteget kan motiveras med bl. a. försöksvis gjord omorganisation eller införda förändringar i fråga om fartygets utrustning. Beslutet är tidsbegränsat och försöket skall utvärderas innan ett ordinärt beslut träffas för fartyget. Genom den i 6 kap. 8 § sjösäkerhetslagen anvisade möjligheten till tidsbegränsning av minimibesättningsbeslut ges denna typ erforderligt lagstöd.

2. *Provisoriskt minimibesättningsbeslut* regleras i 6 kap. 3 § sjösäkerhetslagen. Det utfärdas utan föregående samråd med organisationerna och avser att öppna möjlighet för redare eller brukare av fartyg att ta detta i bruk, även om den tid som det ordinära förfarandet brukar ta inte hinner avvaktas utan ekonomisk förlust eller annan olägenhet av betydelse.

3. *Resebeslut* avser endast en viss kortare tid eller den tid som en bestämt angiven resa tar. Resebeslut utgör den viktigaste ersättningen för nuvarande bristmönstring. Resebeslut innebär, att fartyget tillfälligtvis går med annan minimibesättning än den som anges i det ordinära beslutet. Grunden för resebeslut är liksom för minimibesättningsbeslut för försök regeln i 6 kap. 8 § första stycket sjösäkerhetslagen.

Den andra möjlighet som öppnas att, trots att minimibesättningsbeslutet inte kan uppfyllas, bruka fartyget är *befälhavarebeslut*. Befälhavaren ges i 6 kap. 6 § sjösäkerhetslagen möjlighet att i fall då brist uppkommer på grund av oförutsett förhållande besluta att fartyget ändå skall avgå. Samråd inom fartyget med i vart fall skyddsombud eller skyddskommitté skall föregå beslutet. Detta gäller endast en vecka eller om resan till närmaste destinationshamn tar längre tid, den tid som erfordras för resan. Sjöfartsverket skall underrättas snabbt om beslutet för att en noggrann uppföljning och kontroll skall kunna göras av användningen av befälhavarbeslut.

Jag vill i detta sammanhang framhålla att flera beslut rörande minimibesättningen inte skall kunna gälla vid sidan av varandra på sådant sätt att redaren och befälhavaren har ett reellt val mellan olika beslut. Om ett bemanningsförsök inleds på ett fartyg med ett ordinärt minimibesättningsbeslut och ett tidsbegränsat beslut ges för försöksperioden, bör det tidigare upphävas eller dess giltighet suspenderas. I resebeslut bör utom giltighetstiden klart sägas ut, att det ordinarie beslutet under denna tid inte gäller. Däremot bör det som hittills vara möjligt att i samma handling ange olika minimibesättningar för användningen på skilda sätt eller inom skilda områden. Likaså kan flera bemanningsalternativ anges för samma fart eller användning.

4.1.10 Särskilt om statliga fartyg

Sjösäkerhetslagen gäller alla svenska fartyg, örlogsfartyg dock endast såvitt regeringen förordnar därom. Sådant förordnande har endast lämnats i fråga om vissa arbetsmiljöfrågor. Vad nu har sagts avser även bemanningsreglerna i lagens 6 kap. Till följd härav kommer alla statliga fartyg utom örlogsfartyg att omfattas av det nu framlagda förslaget med krav på minimibesättning eller bemanningsbestämmelser. Detta innebär vissa ändringar i förhållande till vad som nu gäller. I detta avsnitt tar jag upp några frågor som har aktualiserats under remissbehandlingen beträffande statliga fartyg.

För *örlogsfartygs* bemanning gäller speciella förhållanden. Jag anser inte att det finns anledning att nu föreslå regeringen att förordna, att bemanningsregleringen skall gälla örlogsfartyg. Jag vill dock påminna om att säkerhetsfrågor rörande örlogsfartyg som nämnts f. n. är föremål för en särskild utredning.

Beträffande sådana statliga fartyg som används till handelssjöfart, dvs. att i allmän trafik befordra gods eller passagerare, gäller att de är underkastade

tillsyn av sjöfartsverket i samma omfattning som andra fartyg. Detta gäller t. ex. SJ:s tågfärjor och vägverkets vägfärjor. För övriga statliga fartyg som faller under sjösäkerhetslagen utövas den tillsyn som lagen påbjuder av den myndighet under vars förvaltning fartyget står i den mån regeringen inte bestämmer annat. Befälsbemanningsutredningen föreslår att den förvaltande myndigheten i samma utsträckning skall besluta om bemanningen och utfärda minimibesättningsbeslut eller bemanningsföreskrifter.

Under remissbehandlingen har detta förslag mottagits positivt av de myndigheter som förvaltar statliga fartyg, medan sjöfartsverket redovisar vissa invändningar. Ingen av övriga remissinstanser har uttalat sig särskilt om denna fråga. Sjöfartsverket framhåller att den ståndpunkten tidigare har tagits av statsmakterna, att arbetsmiljöfrågorna bör regleras på samma sätt vad gäller tillsynsorganisationen oavsett om den offentliga eller den privata sektorn är berörd. Man bör därför inte utesluta att sjöfartsverket blir tillsynsmyndighet för statliga fartyg. Minimibesättningsbeslut eller bemanningsföreskrifter bör enligt sjöfartsverkets mening utfärdas i samråd med verket.

Nuvarande ordning där varje myndighet med ansvar för fartyg, såsom sjöfartsverket, fiskeristyrelsen, tullverket (kustbevakningen) m. fl., själv svarar för att tillsyn av fartyget, bemanning och andra säkerhetsfrågor fungerar tillfredsställande. Enligt upplysning från sjöfartsverket sköter verket inspektioner m. m. åt vissa myndigheter på grund av avtal och i stor utsträckning använder myndigheterna sjöfartsverkets normer och anvisningar vid sin tillsyn. Det är inte lämpligt att med anledning av befälsbemanningsutredningens arbete överväga om prövningen av alla säkerhetsfrågor för statliga fartyg skall flyttas till särskild myndighet. Det är heller inte lämpligt eller rationellt att lägga vissa uppgifter beträffande tillsyn av statliga fartyg på den egna myndigheten och andra på utomstående myndighet. Jag biträder därför utredningens förslag, att den myndighet som förvaltar ett fartyg skall besluta om minimibesättning eller bemanningsföreskrifter, om inte regeringen bestämmer annat.

Jag vill tillägga till vad som nu har sagts att regeringen kan komma att finna anledning att ompröva den redovisade inställningen på grundval av en sammanfattande bedömning av alla hithörande frågor, sedan nu pågående utredningar beträffande fartygstillsyn och fartygsmiljöfrågor är avslutade. Jag avser bl. a. arbetet inom fartygsmiljöutredningen och utredningen om säkerheten på försvarsmaktens fartyg.

I detta sammanhang återstår frågan om obligatoriskt samråd mellan den förvaltande myndigheten och sjöfartsverket före beslut. Utredningen uttalar sig för ett samråd men föreslår ingen författningsbestämmelse härom. Jag finner det naturligt att den myndighet som förvaltar ett fartyg samråder med sjöfartsverket och utnyttjar dess sakkunskap i bemanningsfrågor och andra säkerhetsfrågor, då tveksamhet uppstår eller då ny materiel eller ny organisation skall införas. Särskilt gäller detta om myndigheten endast

förvaltar något eller några enstaka fartyg och har sin huvudsakliga verksamhet förlagd till annat område. Någon föreskrift om samråd behövs dock inte.

Behörighetskraven för personal på statliga fartyg bör i princip vara desamma som de för personal på andra fartyg. För statliga fartyg som bedriver egentlig handelssjöfart bör undantag härifrån inte vara möjliga, medan det för andra fartyg finns anledning att överväga andra behörighetsvillkor än innehav av sedvanlig sjöpersonalbehörighet. Jag instämmer i utredningens uttalande, att det inte är rationellt att ställa upp sådana villkor för behörighet att tjänstgöra i ansvarsbefattningar på dessa fartyg, att personalen inte kan kvalificera sig för dem genom tjänstgöring på berörda fartyg. Jag vill tillägga att sådana krav inte heller kan anses förenliga med kravet på anställningstrygghet.

Den av mig föreslagna bemanningsregleringen medför inte, att behörighetskraven måste innebära att personalen skall ha behörighet enligt sjöbefälskungörelsen eller motsvarande författning. Behörighetskraven kan specificeras på annat lämpligt sätt. De kunskapsfordringar som ställs upp kan ändå huvudsakligen motsvara dem som gäller för sjöbefäls- eller annan sjöpersonalutbildning. Så är t. ex. fallet för kustbevakningens interna personalutbildning. Vad som här är betydelsefullt är enligt min mening, att personal som skall arbeta i nära kontakt med handelssjöfarten inte har sämre kunskapsunderlag än personal på handelsfartyg.

4.2 Behörighet

Behörighetsfordringar finns av två slag, generella och speciella. De generella fordringarna avser syn, hörsel, medborgarskap, grundläggande kunskaper eller annat som gäller all personal, eller alla av en viss personalkategori. De speciella behörighetskraven utgörs av villkor som skall vara uppfyllda för viss befattning på ett bestämt fartyg.

Behörighetsfordringar för sjöpersonal är i mycket ringa omfattning reglerade i lag. I 11 kap. 4 § sjösäkerhetslagen har regeringen bemyndigats att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som regleras i lagen samt föreskrifter om behörighet att föra fartyg eller ha befattning på fartyg. Sådana föreskrifter som avses med nämnda lagrum finns i sjösäkerhetsförordningen och sjöbefälskungörelsen. Befälsbemanningsutredningens förslag i avsnittet behörighet (13–18 kap. i betänkandet), vilket innehåller förslag till ändringar i sjösäkerhetsförordningen och till en förordning om behörighet för sjöpersonal, avser alltså områden som har delegerats från riksdagen till regeringen.

I det följande behandlar jag förslag till ändring av sjösäkerhetslagen på ett par punkter som gäller behörighet. Vidare har jag ansett det vara lämpligt att upplysningsvis redogöra för min syn på behörighetsregleringen. Detta gäller både vad som bör ändras nu och hur en framtida ny reglering bör utformas.

Min redogörelse inleds med synpunkter på den nya sjöpersonalutbildningen och på den tidigare nämnda STW-konventionen.

4.2.1 Ny utbildning för sjöpersonal

Utredningen bygger sina förslag beträffande behörigheter för sjöpersonal på de förslag som under åren 1973–1976 avlämnades av Utredningen sjöpersonalens utbildning (UTSJÖ). Dessa förslag redovisas närmare i betänkandet och delvis i prop. 1978/79:71 om utbildning av sjöbefäl samt drift- och underhållsteknisk personal i högskolan. UTSJÖ:s förslag har setts över inom både skolöverstyrelsen (SÖ) och universitets- och högskoleämbetet (UHÄ). Här lämnas först en sammanfattande redogörelse för den försöksvis inrättade gymnasieutbildningen för sjöpersonal och för förslagen beträffande den högre utbildningen. Dessa utbildningar skiljer sig i väsentliga stycken från UTSJÖ:s förslag.

I betänkandet beskrivs en försöksvis inrättad linje, fartygsteknisk kurs, i gymnasieskolan och de förslag till ändringar i kursens innehåll som UTSJÖ lade fram. Genom beslut av regeringen anordnas försöksvis fr. o. m. läsåret 1978/79 en ny tvåårig linje i gymnasieskolan. Denna linje, som skall ersätta fartygsteknisk kurs, benämns drift- och underhållsteknisk linje, Du-linjen. Linjen finns inrättad i fem kommuner, Göteborg, Härnösand, Skoghall, Västerås och Örebro. Fr. o. m. nästa läsår väntar SÖ att ytterligare kommuner, där nu fartygsteknisk kurs anordnas, inrättar utbildningen.

Du-linjen skall tillgodose behov av såväl grundläggande sjöpersonalutbildning som utbildning av drift- och underhållsteknisk personal för verksamhet i land. Utbildningen är gemensam i årskurs 1. I årskurs 2 inriktas utbildningen mot grenarna energiteknik, fartygsteknik och eldriftteknik. Fartygsteknisk gren har en yrkesprofilering mot däckstjänst eller maskintjänst. Innehållsmässigt överensstämmer de båda grenarna fartygsteknik och eldriftteknik i huvudsak med UTSJÖ:s förslag till motsvarande grenar i fartygsteknisk kurs.

F. n. sker den högre utbildningen av sjöpersonal vid sjöbefälsskolor. Sådana skolor finns i Stockholm, Kalmar, Malmö, Göteborg och Härnösand. Vid samtliga skolor anordnas utbildning till styrman och sjökapten på nautisk linje och utbildning till maskintekniker och sjöingenjör på maskinteknisk linje. Dessa utbildningar räknas från den 1 juli 1977 som högskoleutbildningar. Vid samtliga skolor utom den i Malmö utbildas även radiotelegrafister. Vidare finns en kortare utbildning som omfattar dels en skepparkurs av 1:a klass, vilken anordnas i Göteborg och Härnösand, dels en fartygsmekanikerkurs av 1:a klass vilken anordnas i Malmö, Göteborg och Härnösand. Hit hör också skepparexamen och fartygsmekanikerexamen. För dessa utbildningar är endast själva examinationen förlagd till sjöbefälsskolorna.

För tillträde till de utbildningar som anordnas vid sjöbefälsskolorna fordras förpraktik. För nautisk utbildning utgörs denna av viss tids däckstjänstgöring

till sjöss och för maskinteknisk utbildning av viss tids maskinrumstjänstgöring och verkstadstjänstgöring.

I prop. 1978/79:71 föreslår regeringen vissa ändringar i den högre sjöpersonalutbildningen. Propositionen rör även annan drift- och underhållsteknisk utbildning. Enligt denna inrättas i den statliga högskolan tre allmänna utbildningslinjer som berör sjöpersonal, styrmanslinje, maskinteknikerlinje och radiotelegrafistlinje, och två påbyggnadslinjer för dessa, sjökaptenslinje och sjöingenjörslinje. Styrmans- och maskinteknikerlinjerna föreslås omfatta 80 poäng, en förlängning med 40 poäng i förhållande till nuvarande utbildning. Påbyggnadslinjerna till sjökapten och sjöingenjör blir vardera om 40 poäng. Radiotelegrafistlinjen föreslås t. v. omfatta 60 poäng. Enligt propositionen bör de nuvarande kortare utbildningarna skepparkurs av 1:a klass och fartygsmekanikerkurs av 1:a klass även fortsättningsvis anordnas i anslutning till berörda högskoleutbildningar. Vidare betonas i propositionen behovet av fortbildning och vidareutbildning för sjöbefäl.

Högskoleutbildningen bör enligt propositionen grundas på kunskaper som motsvarar slutförd lärokurs på Du-linjen i gymnasieskolan. De som utan att ha gått igenom denna linje har kunskaper som motsvarar slutförd lärokurs på linjen skall också ha tillträde till utbildningen. Det skall ankomma på UHÄ att bestämma de särskilda krav på förkunskaper som skall gälla för tillträde till de olika utbildningslinjerna. Vidare behålls kravet på 27 månaders förpraktik för tillträde till styrmans- och maskinteknikerkurs. Även motsvarande krav på förpraktik för skepparkurs av 1:a klass och fartygsmekanikerkurs av 1:a klass torde komma att behållas. Att lägga särskilt märke till beträffande praktikkraven är, att med praktik till sjöss avses faktisk sjötid. Som sådan praktik får dock räknas skolutbildning i den utsträckning som sjöfartsverket bestämmer (sjöfartsverkets kungörelse 1976:A 52). Med hänsyn till semester, ersättning för övertid (vederlag) m. m. tjänstgör en sjöman numera till sjöss endast 6–8 månader om året. Ett krav på 27 månaders praktik kan alltså innebära upp till fyra och ett halvt års anställningstid.

Utbildningsreformen innebär betydande förbättringar av utbildningarna till styrman och maskintekniker. De kommer dels att bygga på gymnasieskoleutbildning och inte som nu på grundskoleutbildning, dels att förlängas från ett till två år. Den nuvarande utbildningstiden till sjökapten och sjöingenjör kommer visserligen inte att förlängas men eftersom inträdeskraven höjs kommer utbildningsmålen att kunna höjas. Beträffande de lägre utbildningarna, vilka enligt UTSJÖ:s förslag också skulle reformeras, har inga beslut fattats.

De nya utbildningarna måste enligt min bedömning få avgörande betydelse för det framtida behörighetssystemet. Innan innehållet i dem och deras inriktning har lagts fast, är det inte möjligt att klarlägga vilken omfattning varje behörighet kan få. Arbetet med utbildningsplaner inom UHÄ kommer därför att noga följas inom kommunikationsdepartementet, så att det blir möjligt att lägga fram förslag för regeringen rörande det nya behörighetssys-

temet för sjöbefäl så snart som detta arbete har avslutats. I detta måste då hänsyn också ha tagits till de kompetenskrav som genom STW-konventionen ställs på sjöpersonal med olika uppgifter. Jag återkommer i det följande med en närmare redogörelse för dessa krav.

4.2.2 STW-konventionen

Såsom redovisas i avsnitt 3.4 antogs vid en konferens, som anordnades av IMCO sommaren 1978, enhälligt 1978 års internationella konvention angående normer för utbildning, certifiering och vakthållning av sjöfolk (STW-konventionen) samt 23 resolutioner. I betänkandets kap. 9 lämnas en redogörelse för ett utkast till konventionen och i andra delar därav redovisas behörighetskrav. Utredningen tog stor hänsyn till dessa i sina förslag. Vid konferensen fick konventionen ett annat innehåll i vissa avseenden.

I konventionen ställs upp internationella behörighetsregler för såväl personal med ansvarsfunktioner som viss annan personal. Reglerna innefattar krav både på utbildning och praktisk tjänstgöring på fartyg. Kunskapskraven är specificerade i regler på det sättet, att de ämnesområden som skall ingå i utbildningen anges, däremot inte kunskapsnivån. Det är klart angivet i vissa regler att nivån kan varieras beroende av den befattning som innehavaren innehar och fartygsstorleken. Också praktikkraven varierar med hänsyn härtill.

Konventionen är i princip tillämplig på alla fartyg med undantag av örlogsfartyg och andra statsfartyg som används uteslutande för icke-kommersiella uppdrag, fiskefartyg, fritidsbåtar som inte används i förvärvssyfte och primitivt byggda träfartyg.

Konventionen ger tvingande regler för den personal som regleras däri. Möjligheterna att medge undantag är begränsade. De utgörs av dels övergångsbestämmelser, dels dispensmöjlighet. Genom de förra kan en person som under de senaste sju åren har tjänstgjort under minst tre år i en viss befattning utan att vara formellt behörig (bristmönstrad) ges ett certifikat som berättigar honom att fortsätta i denna befattning. Dispens skall kunna medges under högst sex månader för närmast högre befattning än den som en person har behörighet för. En rad villkor finns dock. För befälhavare och maskinchefer får dispens medges endast vid force majeure och då endast för kortast möjliga tid.

En hamnstat skall enligt konventionen kunna kontrollera att alla som skall vara certifierade innehar föreskrivet certifikat eller giltig dispens. Kontrollen får också innefatta att bemanningen har sådan kvalitet att vakthållningen kan uppfylla uppställda fordringar. Om upptäckta brister inte blir åtgärdade, får hamnstaten hålla kvar fartyget.

De uppställda kunskapskraven gäller i princip alla fartyg som omfattas av konventionen. De kan dock som nämnts varieras beträffande omfånget av kunskaperna. För fartygsbefäl får detta ske med hänsyn till fartygets storlek

angiven som dess bruttodräktighet. Vidare kan kraven varieras för fartyg som uteslutande används inom ett visst, av varje stat för sig bestämt kustnära område. Det i konventionen använda uttrycket är near-coastal voyages, kustnära resor. Behörighetskraven indelas i tre grupper: fartyg om 1 600 brt och däröver, fartyg mellan 200 och 1 600 brt samt fartyg under 200 brt.

Som grund (parameter) för varierande krav för maskinbefäl används fartygets maskineffekt, varmed förstås den effekt i kilowatt (kW) som anges i fartygets registreringscertifikat eller annat officiellt dokument. Enligt definitionen i konventionen förutsätts att den sålunda angivna maskineffekten är total maximal kontinuerligt uttagen effekt från fartygets samtliga framdrivningsmaskinerier. Det finns två grupper av behörighetskrav. Det gäller fartyg om minst 3 000 kW resp. fartyg om 750–3 000 kW.

För annan personal än sjöbefäl finns bl. a. obligatoriska minimibestämmelser för manskap som deltar i vakthållningen på bryggan resp. i maskinrummet samt för radiotelegrafist.

Vidare innehåller konventionen särskilda bestämmelser för tankfartyg och bestämmelser för certifiering av yrkeskunskaper i avseende på räddningsfarkoster (båtmanscertifikat). Bestämmelserna för tankfartyg är skilda för oljetankfartyg, kemikalietankfartyg och gastankfartyg. De ställer krav på säkerhetsutbildning, omfattande även brandbekämpning, för all sjöpersonal som har särskilda arbetsuppgifter och ansvar i samband med dessa uppgifter avseende lasthantering. Ytterligare utbildningskrav gäller befälhavare, maskinchefer och annan personal med direkt ansvar för lasten och lasthanteringen. Genom obligatoriska minimibestämmelser för bibehållande av erforderliga minimikunskaper samt anordnande av kontinuerlig fort- och vidareutbildning begränsas genom konventionen möjligheten till yrkesutövning för det sjöbefäl som inte är ständigt verksamt till sjöss. Följden blir tidsbegränsning av behörighet och ett system av fortlöpande förnyelse på grund av sjötjänstgöring eller fortbildning. Liknande regler finns för radiotelegrafister. Även nuvarande personal berörs av dessa regler, liksom av vissa andra regler i konventionen.

Konferensen rekommenderade att konventionen skulle sättas i kraft så snart som möjligt och att utbildningen skulle anpassas till dennas innehåll snarast utan att man avvaktar det formella ikraftträdandet. Konventionen med tillhörande resolutioner fick slutligt en sådan utformning att jag bedömer att det är ett svenskt intresse att underteckna den. I princip torde inga hinder föreligga för en svensk ratificering. Konventionen bör därför enligt min mening läggas till grund för den svenska sjöpersonalutbildningen och påverka det behörighetssystem som skall finnas i framtiden.

4.2.3 Riktlinjer för en framtida ändring av behörighetsregleringen

Av redogörelsen hittills i detta avsnitt framgår, att behörighetsregleringen i huvudsak är delegerad till regeringen, att utbildningssystemet för sjöpersonal

håller på att förändras och att en internationell överenskommelse, STW-konventionen, som rör kvalifikationskraven för nästan all sjöpersonal har tillkommit nyligen. Dessa förhållanden medför att behörighetsregleringen bör omarbetas. Jag övergår nu till att redovisa riktlinjer för den nya regleringen.

Utredningen föreslår att behörighetsregleringen sker i en förordning om behörighet för sjöpersonal. I denna regleras såväl sådana behörigheter som nu återfinns i sjöbefälskungörelsen som andra behörigheter, t. ex. för manskap, kock och radiotelegrafist. Även regleringen rörande personal på fartyg som för farlig last, vilken f. n. finns i sjösäkerhetsförordningen, föreslås överflyttad till behörighetsförordningen. De olika behörighetsvillkoren är anpassade till det förslag till STW-konvention som förelåg hösten 1977. Utredningen visar på möjligheter att anpassa behörigshetsordningen till ny utbildning, varvid den bygger på UTSJÖ:s förslag.

Under remissbehandlingen har utredningens förslag tillstyrkts i huvudsak. Vissa myndigheter pekar på att förutsättningarna för förslaget har ändrats och att en behörighetsförordning måste anpassas till den framtida utbildningen och till STW-konventionen. Flera remissinstanser anser att alltför många behörigheter regleras, att systemet är alltför invecklat och att det inte behövs ett så detaljerat system.

Jag delar utredningens uppfattning att behörighetsregleringen bör tas upp i en särskild författning. Med hänsyn till att utredningens förslag bygger på förutsättningar beträffande bl. a. utbildning som inte längre är för handen, kan det inte följas i sina detaljer. I princip är det dock enligt min mening väl ägnat att läggas till grund för lagstiftning.

Den nya behörighetsregleringen måste bygga på den nya sjöpersonalutbildningen. Hit hör den utbildning som riksdagen beslutar om på grundval av prop. 1978/79:71. Det utredningsarbete som förutsätts komma att utföras inom UHÄ på grundval av riksdagsbeslutet måste därför avvaktas, innan innehållet i behörigheterna bestäms.

STW-konventionen antogs enhälligt av de 72 stater som var representerade vid konferensen. I internationella sjöfartskretsar tillmäts konventionen stor betydelse såsom ett instrument för att förbättra sjösäkerheten. Ett svenskt tillträde till konventionen kommer att underlätta för svensk sjöfart att trafikera de länder som omfattas av konventionen, särskilt på grund av de regler som denna innehåller om konventionsstats krav på bemanning av fartyg från stat som inte har anslutit sig till konventionen. Såsom jag tidigare har anfört bör dess innehåll påverka det framtida behörighetssystemet. Jag bedömer dock att nu gällande svenska krav beträffande behörighet i allmänhet är mer omfattande än konventionens. Denna kommer därför att i sak bara i enstaka fall påverka bemanningen av fartygen.

Praktiksystemet för sjöbefäl reformerades år 1976 (SFS 1976:774). Vid reformen beaktades det dåvarande konventionsutkastet. Några större ändringar beträffande praktikkraven har inte gjorts i den slutliga konventio-

nen. Sjöbefälskungörelsens regler om praktik för behörighet kan därför i allmänhet behållas. Jag återkommer senare i detta avsnitt till vissa frågor rörande verkstadspraktik för maskinbefäl. Beträffande behörighetsvillkoren för manskapsbehörigheterna, vilka enligt utredningens förslag till största delen utgörs av praktikkrav, har inga synpunkter framförts under remissbehandlingen. Villkoren stämmer i allmänhet överens med dem som nu är uppställda av sjöfartsverket. Också i denna del anser jag att utredningens förslag kan ligga till grund för en behörighetsreglering.

Såsom befälsbemanningsutredningen framhåller blir behörigheterna ett betydelsefullt sätt för statsmakterna att styra bemanningen. Den nya regleringen bör därför omfatta sjöpersonal av alla de slag som kan ingå i minimibesättningen.

Sjöfartsverket avses enligt utredningens förslag bli ansvarigt för tillämpningen av behörighetsregleringen. Sjöfartsverket ifrågasätter i sitt remissvar lämpligheten av att föra över televerkets arbete med certifiering av radiopersonalen till sjöfartsverket. I övrigt har inte rests någon erinran mot utredningens förslag i denna del.

Jag finner det riktigt att, såsom utredningen föreslår, bestämmelser om behörighet för radiopersonal, dvs. om radiotelegrafister och radiotelefonister, tas upp i behörighetsförordningen. Det kan vara tveksamt om certifieringen skall läggas över på sjöfartsverket. Denna fråga får övervägas vidare i samband med de nya utbildningarnas innehåll. Om utbildning för radiotelefonistcertifikat byggs in i en utbildning kan det komma att visa sig praktiskt att sjöfartsverket utfärdar sådant certifikat i samband med att utbildningen godtas för behörighet.

Sjöfartsverket bör också kunna utfärda verkställighetsföreskrifter. En uppgift som hänger samman med detta och som blir särskilt betydelsefull är den att kunna skapa nya behörigheter. En sådan möjlighet måste enligt min mening finnas för verket för att det skall kunna följa med i utvecklingen. Denna möjlighet kommer också att föreligga genom att verket i sina minimibesättningsbeslut kan använda andra behörighetsvillkor för personalen än de särskilt reglerade behörigheterna.

Antalet behörigheter enligt utredningens förslag anses av vissa remissinstanser som alltför stort. Den nya regleringen bör enligt vad jag nyss har anfört omfatta alla slag av sjöpersonal. Varje teoretisk utbildning bör också med lämplig praktik leda till en bestämd behörighet. Därför blir det med nödvändighet tämligen många olika behörigheter. De flesta av de behörigheter som utredningen föreslår finns redan enligt nuvarande ordning. Jag syftar då på att regeln i 7 § andra stycket sjöbefälskungörelsen ställer upp kompletterande behörighetskrav för den som har annan behörighet än sjökaptensbrev och skall tjänstgöra som befälhavare på passagerarfartyg och på annat handelsfartyg om minst 30 brt, dock ej pråm. Sjöfartsverket har behörighetskrav för ett stort antal behörigheter för manskap, bl. a. matros, lättmatros, befaren jungman, elektriker, motorman och eldare. Vidare ställer

STW-konventionen upp behörighetskrav som varierar både beträffande de teoretiska kunskaperna och praktikkraven.

Antalet behörigheter kan begränsas genom att det i enlighet med STW-konventionens ordning finns grundbehörigheter som kan byggas på med praktik av varierande art för utökad rätt att ha befattning på fartyg. Behörighetsbeviset förses då med påteckning (endorsement) om utökad behörighet enligt konventionen. Jag finner att denna ordning är praktisk och enklare än den som utredningen föreslår. Jag avser därför att söka följa den i det kommande arbetet med en ny behörighetsförordning.

Beträffande antalet behörigheter vill jag också erinra om att Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet sedan betänkandet avgavs har skapat nya manskapsbehörigheter med högre praktikkrav än för matros. Dessa liknar den av utredningen föreslagna behörigheten båtsman D10. Redareföreningen framhåller i sitt remissvar, att parterna har kommit fram till att behörighetsreglering av de befattningar som föreningen kommit överens om med sjöfolksförbundet inte är nödvändig. Jag anser att överenskommelsen, som är avsedd att läggas till grund för minimibesättningsbeslut, visar att det finns behov att behörighetsreglera mer erfaren personal än matroser. Sedan parterna numera har kommit överens om att i större utsträckning än tidigare nyttja personal i flera fartygsavdelningar, dvs. i allmän tjänst, kan det finnas anledning att låta även sådan personal omfattas av behörighetsregleringen.

Redareföreningarna aktualiserar i sina remissvar kravet på en utbildning med behörighet som är lägre än sjökapten men som ger rätt att som befälhavare föra mindre fartyg till Medelhavet och farvatten däromkring, s. k. medelhavsskeppare. Jag avser att ta upp denna fråga när utbildningssystemet kan överblickas bättre.

Jag anser vidare att det i det fortsatta arbetet med behörighetsordningen bör prövas, i vad mån man kan bygga en eller flera lägre befälsbehörigheter på de kunskaper som erhålls genom gymnasieskolans Du-linje.

Såväl av utredningen som av remissvaren framgår att det behövs ett förhållandevis stort antal behörigheter på skilda nivåer. UHÄ befarar i sitt remissvar att en hård låsning i behörighetsfrågorna innebär ett hinder för strävandena att anpassa sjöbefälsutbildningen till teknikens utveckling och till samhällets och individernas behov. Genom att avvakta den närmare utformningen av den nya sjöbefälsutbildningen anser jag, att grunden för dessa farhågor minskas betydligt. Det bör vidare, som jag redan har framhållit, finnas möjligheter att direkt i minimibesättningsbesluten skapa nya behörigheter. Härigenom kan behörighetsordningen lättare än genom författningsändringar anpassas till nya behov.

Härefter vill jag återkomma till frågan om praktik. Viss del av nuvarande verkstadspraktik för maskinpersonal får enligt sjöfartsverkets bestämmande ersättas med likvärdig fartygstjänstgöring eller utbildning (28 b § sjöbefälskungörelsen). Denna rätt utnyttjas också i hög grad, bl. a. så att särskilt

anordnade utbildningskurser ersätter föreskriven s. k. kvalificerad verkstadspraktik därför att det är mycket ont om lämpliga praktikplatser. Inskränkningarna inom varvsnäringen kommer att göra det svårt även i framtiden för de studerande att få adekvat praktik. Det synes vara en angelägen uppgift att undersöka frågan om denna praktik kan byggas in i utbildningen eller lösas på annat sätt. I prop. 1978/79:71 uttalar chefen för utbildningsdepartementet, att det bör ankomma på UHÄ att uppmärksamt följa frågan om förpraktik för högskoleutbildningar och komma med förslag till ändringar om behov skulle föreligga. Den av mig nu aktualiserade frågan om verkstadspraktikens utformning torde omfattas av UHÄ:s uppdrag.

Vid arbetet med utformningen av de olika utbildningarna bör också övervägas om nuvarande separata vidareutbildningskurser, t. ex. de tankoperativa kurserna, kan läggas in i de närmast berörda utbildningslinjerna i högskolan. Därefter får prövas, om kurserna behöver finnas kvar för t. ex. personal med lägre sjöbefälsutbildning.

Av min hittills lämnade redogörelse framgår att det inte är möjligt, särskilt på grund av läget beträffande de högre utbildningarna, att omedelbart ändra behörighetsregleringen. Även om gymnasieutbildning för sjöpersonal har pågått i försöksform sedan läsåret 1972/73, är denna ännu inte så fast att en behörighetsreglering kan byggas på den. Sjöfartsverket följer utbildningssystemets utveckling och kan genom egna beslut anpassa minimibesättningarna till förändringar. Denna ordning bör enligt min mening gälla ännu några år.

Till dess att underlag finns för en behörighetsreform, bör nuvarande ordning behållas. Viss teknisk översyn av främst sjöbefälskungörelsens 3 kap. kan dock bli erforderlig.

Ytterligare en fråga bör tas upp i detta sammanhang nämligen *åldersgränser* för viss personal.

Sedan länge finns en åldersgräns för befälhavare. Denna fastställdes år 1969 till 20 år. Utredningen föreslår att den skall behållas oförändrad. Jag biträder utredningens förslag.

Utredningen föreslår vidare en åldersgräns vid 18 år för vakt- och jouransvarig personal. Denna gräns återfinns i STW-konventionen för vakthavande befäl på däck och i maskin. Såsom utredningen framhåller torde det endast i undantagsfall vara möjligt för någon att uppfylla behörighetsfordringarna för denna personalkategori före 18 års ålder. Med hänsyn härtill anser jag att en åldersgräns enligt STW-konventionen utan olägenhet kan ställas upp, men att detta bör anstå tills Sverige har tillträtt konventionen.

4.2.4 Behörighetsfrågor som bör lösas nu

I föregående avsnitt motiverade jag min åsikt, att en ny behörighetsreglering bör anstå en tid. Vissa frågor rörande behörigheter har ändå sådan betydelse att de bör lösas dessförinnan. Jag behandlar dem närmare i det

följande.

Utredningen föreslår, att all sjöpersonal ges viss *grundläggande säkerhetsutbildning* och att personal som skall ingå i minimibesättning inom däcks- och maskinavdelningarna skall ha viss erfarenhet eller ha utbildning utöver denna grundläggande utbildning. Jag tar först upp dessa två frågor.

I ILO:s rekommendation nr 137 om yrkesutbildning av sjöfolk (prop. 1971:158, bilaga 6) anges bl. a. de utbildningsmål och utbildningssystem som bör finnas. I artikel 15 rekommenderas för dem som vill ta arbete till sjöss men inte har någon sjöpraktik två slags utbildning med skilda mål. I första hand rekommenderas en mindre omfattande introduktion som skall utformas i avsikt att göra eleverna bekanta med fartygsmiljön och säkra arbetsrutiner ombord på fartyg. Vid sidan härav beskrivs i rekommendationen en mer fördjupad utbildning såsom en förberedande utbildningskurs vilken ger lämplig utbildning för de uppgifter som vanligen tilldelas manskap inom däcks-, maskin- och intendenturavdelningarna och som utvecklar karaktären och inskärper en känsla av självdisciplin och ansvar. Enligt artikel 2 punkt d i rekommendationen bör lämplig introduktionsutbildning ges till alla nybörjare i så stor utsträckning som möjligt i land eller eljest ombord på fartyg.

Också i en rekommendation i anslutning till resolution nr 19 av den internationella konferens som antog STW-konventionen påvisas behovet av information till nyanställda på fartyg. Rekommendationen innehåller anvisningar för utbildning i personlig överlevnadsteknik.

Utredningen framhåller behovet av särskild introduktions- och säkerhetsutbildning för alla nybörjare ombord, alltså inte bara för personal som skall ingå i minimibesättning utan även för andra, t. ex. övertalig däcks- och maskinpersonal och servicepersonal på passagerarfartyg. Sådan utbildning borde omfatta en orientering om fartyget såsom arbetsplats, om de viktigaste säkerhetsbestämmelserna till förebyggande av olycksfall samt om signaler och åtgärder vid fartygsolycka. Utredningen anser att det är fördelaktigt om denna introduktion kan ges innan den anställde börjar tjänstgöringen ombord. Han är då medveten om olika risker som finns redan när han första gången kommer ombord på fartyget. Det förekommer emellertid inte sällan att det är praktiskt att ge den anställde information när han har kommit ombord. Ett sådant förfarande måste enligt utredningens mening godtas. Utredningen anser att introduktion av detta slag stämmer överens med den första, mindre omfattande utbildningen som avses i ILO-rekommendationen.

Utredningen föreslår, att utbildning av nu nämnt slag blir obligatorisk och att detta kommer till uttryck i författning. Författningsregleringen föreslås ske genom ändring av 9 kap. 15 § tredje stycket sjösäkerhetslagen.

Sjöfartsverket tillstyrker förslaget. Jag anser att det bör genomföras.

Utredningen diskuterar vidare *nybörjare som skall ingå i en minimibesättning*. Enligt utredningen kan det inte förväntas att den som är nybörjare i ett

sjömansyrke skall kunna omedelbart delta i alla förekommande arbetsuppgifter på ett tillfredsställande sätt. Den introduktion som diskuteras i det föregående blir enligt utredningen inte av den omfattning som behövs för att nybörjaren i behövlig utsträckning skall kunna fullgöra säkerhetsuppgifter ombord. Den ger inte heller praktisk erfarenhet. Därför föreslår utredningen ett kvalifikationskrav för nybörjare inom däcks- och maskinavdelningarna. Detta bör innebära kunskaper om arbetsmiljön, arbetarskydd och praktiskt arbete i så stor omfattning att nybörjaren kan förväntas snabbt lära sig sina arbetsuppgifter av förmän och arbetskamrater och sätta sig in i nya arbetssituationer som kan uppstå. Kvalifikationskravet skall innebära antingen utbildning, varvid årskurs 1 av fartygsteknisk kurs ger tillräckliga kunskaper, eller tre månaders praktiskt arbete på fartyg.

Skälen för att ställa upp kvalifikationskrav av detta slag för nybörjare är enligt utredningen inte lika framträdande när det gäller det mindre tonnaget som det större. På mindre fartyg kan fartygsledningen och arbetskamrater på annat och bättre sätt instruera och övervaka en nybörjare än vad som är möjligt på ett större. Dessa fartyg rör sig i allmänhet i begränsade farvatten. Till detta kommer de praktiska synpunkterna, att de mindre fartygen oftast drivs med en besättning som motsvarar minimibesättningen och att det inte finns utrymme ombord för ytterligare personal. Utredningen anser därför att det bör finnas möjlighet att för mindre fartyg göra undantag från det nu diskuterade kvalifikationskravet. Gränsen bör sättas vid 1 600 brt. Enligt utredningen bör det samtidigt bara få finnas en nybörjare utan kvalifikationer i minimibesättningen.

Endast SÖ har i sitt remissvar behandlat denna fråga särskilt. Styrelsen delar utredningens uppfattning att viss säkerhetsutbildning bör meddelas personer före tillträde till tjänst på fartyg. SÖ påpekar att de på fartygsarbete inriktade grenarna av gymnasieskolans Du-linje, som skall ersätta fartygsteknisk kurs, innehåller tillräcklig säkerhetsutbildning i årskurs 1.

Eftersom minimibesättningen är avsedd för säkerhetsuppgifter och stora ansträngningar görs för att nedbringa dess storlek, anser jag att de säkerhetssynpunkter som utredningen anför måste väga tungt. All personal i minimibesättningen skall i princip vara användbar för säkerhetsuppgifter. Det av utredningen föreslagna kvalifikationskravet synes därför vara välmotiverat. Det ankommer på regeringen att närmare bestämma dess innehåll. Såsom utredningen framhåller är det av praktiska skäl nödvändigt att göra undantag för de mindre fartygen. Ett sådant undantag kan inte anses innebära några risker för sjösäkerheten med hänsyn till de arbetsförhållanden som råder på dessa fartyg.

I prop. 1978/79:19 om hälsoundersökning av sjöfolk har jag föreslagit ett enhetligt system med *läkarundersökning* minst en gång vartannat år. För ungdomar under 18 år skall dock gälla krav på årlig läkarundersökning. Vidare föreslås, att flera läkare än hittillsvarande sjömansläkare får behörighet att utfärda läkarintyg. Dessa ändringar framgår av ett utarbetat förslag

till lag om ändring i förordningen (1961:87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen). Riksdagen har bifallit förslaget (TU 1978/79:7, rskr 1978/79:62, SFS 1979:37).

Mönstringsförordningen innehåller inga bestämmelser om vilka fysiska krav som ställs på en sjöman. I 4 § sägs endast att inskrivning i sjömansregister inte får ske av den som på grund av sitt hälsotillstånd är förhindrad att ta anställning ombord på fartyg. Motsvarande hinder gäller enligt 14 § för mönstring i viss befattning på fartyg. Enligt 15 § skall sjöman styrka med läkarintyg att hinder mot påmönstring inte finns på grund av hans hälsotillstånd. Några särskilda krav på hälsotillståndet hos sjömannen finns inte bestämda i mönstringsförordningen. Sådana finns däremot i sjöbefälskungörelsen och i sjösäkerhetsförordningen. De gäller dock bara syn- och hörselförmåga. I förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk har delegerats till sjöfartsverket att efter samråd med socialstyrelsen utfärda närmare bestämmelser om kraven på tillräcklig syn- och hörselförmåga.

Mönstringsförordningens krav på läkarundersökning gäller inte alla sjömän, utan endast den som är skyldig att mönstra eller frivilligt mönstras i befattning på fartyg. Syn- och hörselkraven i sjöbefälskungörelsen och sjösäkerhetsförordningen gäller däremot alla som omfattas av någon av dessa författningar. För övriga finns ingen som helst reglering. I samband med godkännande av manskapsförteckning för vissa fartyg i inrikes fart kontrolleras att giltigt läkarintyg angående syn och hörsel finns för sjöbefälet, utkiksmän och rorsmän.

I sitt remissvar framför sjöfartsverket den åsikten, att en bestämmelse om syn och hörsel bör finnas i sjölagen eller sjösäkerhetslagen för all slags sjöfart, alltså oavsett om det gäller fartyg, där läkarintyg fordras för personalen, och oavsett om minimibemanningsbeslut eller andra bemanningsföreskrifter meddelas. Därutöver bör finnas preciserade bestämmelser för de fall där syn- och hörselförmåga skall styrkas med läkarintyg.

Jag anser att sjöfartsverkets påpekande är riktigt och har tagit upp en bestämmelse härom i 6 kap. 2 § sjösäkerhetslagen. Av 11 kap. 4 § sjösäkerhetslagen följer att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer utfärdar de närmare föreskrifterna.

Slutligen bör i detta sammanhang behandlas *praktikvärdet av tjänstgöring på statliga fartyg*. För närvarande tillgodoräknas sådan tjänstgöring, under förutsättning att författningarnas krav på fartygets fart, storlek och maskinstyrka är uppfyllda, på samma sätt som på andra fartyg. Vissa statliga fartyg har sådan funktion att de uppfyller sjöbefälskungörelsens definition på handelsfartyg, beträffande andra råder däremot tveksamhet om deras status och därmed om praktikvärdet av tjänstgöring på dem.

Utredningen föreslår att tjänstgöring på statliga fartyg, dvs. fartyg som ägs eller brukas av svenska staten, skall vara undantagen från den generella regleringen av praktikvärdet. I stället skall tjänstgöringen tillgodoräknas i den mån sjöfartsverket anser det vara skäligt. En regel med detta innehåll föreslås

ingå i behörighetsförordningen. Beslut av sjöfartsverket skall ske efter samråd med den myndighet under vars förvaltning fartyget står.

Genom den föreslagna regeln avses inte, såsom det kan synas vid ett ytligt betraktande, att diskriminera statsanställda. I stället är avsikten att dessa skall få en rättvisare behandling än enligt nuvarande regler, vilka uppfattas som stela och ibland, genom uppdelningen i handelsfartyg och andra fartyg, orättvisa. Utredningens förslag tillstyrks av alla de myndigheter och organisationer för statsanställda som har yttrat sig om förslaget.

Också jag finner att förslaget i denna del innebär en förbättring i förhållande till vad som nu gäller. Det kan visserligen inte vara ett ändamål i sig att anordna tjänstgöringen på statens fartyg så, att den kan tillgodoräknas för sjöbefälsbehörighet eller annan sjöpersonalbehörighet för handelsflottan. Det är dock av värde att så kan ske, särskilt med hänsyn till möjligheterna att växla mellan olika yrken. Sjöbefälsbehörigheterna används också i stor utsträckning som behörighetskrav för tjänstgöring på andra staten tillhöriga fartyg än handelsfartyg. Jag anser därför att det är väsentligt för både staten i egenskap av fartygets ägare och den enskilde att praktikvärdet av tjänstgöringen klarläggs. Detta bör ske på det sätt som utredningen föreslår, dvs. efter prövning av varje särskilt fartygs arbetsuppgifter, fartområde m. m. Prövningen bör ge till resultat klara generella regler för tillgodoräknande. Av dessa bör framgå i vilken omfattning tjänstgöringen tillgodoräknas, eventuell inskränkning till viss eller vissa behörigheter samt tjänstgöringens värde som tjänst på handelsfartyg. Vid prövningen i sistnämnda hänseende är verket inte bundet av definitionen av handelsfartyg i sjöbefälskungörelsen eller motsvarande ny författning.

Jag anser det självklart, att sjöfartsverkets beslut skall föregås av samråd med såväl den myndighet under vars förvaltning fartyget står som de personalorganisationer vars medlemmar berörs av beslutet.

Som jag nämnde inledningsvis, anser jag de ändringar som jag nu har behandlat vara särskilt viktiga. Beträffande de frågor, där beslutanderätten inte ankommer på riksdagen, avser jag att föreslå regeringen att besluta om behövliga författningsändringar utan att avvakta en samlad reform beträffande behörighetsregleringen.

4.3 Ansvarsbestämmelser

I 10 kap. sjösäkerhetslagen finns bestämmelser om ansvar för befälhavaren vid brott mot lagens föreskrifter om certifikat (2 §), bemanning och anställning hos redaren (3 §) samt skyddsarbete (5 §). Vidare finns bestämmelser om ansvar för redaren vid brott mot föreskrifter om tillsyn (1 §) och rederianställning (3 § tredje stycket) samt om ansvar för var och en som bryter mot bl. a. nyttjandeförbud m. m. (4 §) och lotsplikt (6 §). Sjöbefälskungörelsen innehåller ansvarsbestämmelser för obehörig befälsutövning (36 §) samt för brott mot bemanningsregleringen i kungörelsen av redaren eller befälhavaren

(37 §). Bland ansvarsreglerna återfinns också den regel om frihet från ansvar som gör bristmönstring möjlig (10 kap. 3 § andra stycket sjösäkerhetslagen och 38 § sjöbefälskungörelsen).

Befälsbemanningsutredningen föreslår, att sjöbefälskungörelsens ansvarsbestämmelser förs över till 10 kap. sjösäkerhetslagen och att redarens straffrättsliga ansvar för fartygssäkerheten utvidgas till att avse även användning av fartyg utan certifikat eller lastmärke (2 §) samt brott mot bemanningsregleringen.

I remissvaren berörs inte ansvarsbestämmelserna särskilt.

Sjösäkerhetslagen innehåller regler om samhällskontroll av ett fartygs konstruktion, underhåll, utrustning, bemanning m. m. För att sanktionera bestämmelserna om certifikat, tillsyn och andra viktiga delar av den regelbundna säkerhetskontrollen finns straffbestämmelser. Jag anser att dessa utgör en nödvändig del av säkerhetslagstiftningen. När nu bemanningsregleringen förs över helt till sjösäkerhetslagen, bör också de nödvändiga sanktionsbestämmelserna finnas enbart i denna lag. Vidare bör, såsom utredningen föreslår, redarens ansvar för brott mot säkerhetslagstiftningen vidgas till att avse bemanningen i dess helhet, inte bara som nu sjöbefälet, och användning av fartyg i strid mot reglerna om certifikat m. m.

Regeln i 10 kap. 3 § sjösäkerhetslagen innebär att befälhavaren straffas om fartyget inte är bemannat i enlighet med minimibesättningsbeslutet. Genom att också detaljregleringen av befälsbemanningen förs över till minimibesättningsbeslutet kommer sanktionsregeln att gälla hela bemanningen.

I 6 kap. 6 § sjösäkerhetslagen görs enligt den föreslagna lydelsen ett betydelsefullt undantag från skyldigheten för befälhavaren att följa minimibesättningsbeslutet, nämligen genom befälhavarbeslut som får användas tillfälligt vid oförutsedd brist i bemanningen. Lojal tillämpning av rätten att fatta befälhavarbeslut skall givetvis vara straffri. Skulle sjöfartsverket vid sin kontroll av ett befälhavarbeslut göra annan bedömning än befälhavaren rörande tillämpningen, bör verket i första hand ingripa genom påpekanden och därefter med förbud. I uppenbara fall av missbruk måste dock straff kunna följa.

Jag fäster stor vikt vid att rapporteringen till sjöfartsverket av befälhavarbeslut fungerar på avsett sätt, så att verket får möjlighet att utöva sin kontroll. Därför bör fall där rapporteringen inte sker så snabbt och så utförligt som anges i 6 kap. 7 § straffbeläggas. Jag har tagit upp en regel härom i 10 kap. 11 §. Straff för brister i rapporteringen skall givetvis kunna ådömas även om befälhavarbeslutet innebär en fullt korrekt tillämpning av regeln i 6 kap. 6 § om sådant beslut.

Enligt 9 kap. 1 § andra stycket sjösäkerhetslagen skall den som ingår i minimibesättning och tillhör däcks- eller maskinavdelningen vara anställd av redaren. Bestämmelsen är straffsanktionerad i 10 kap. 3 § tredje stycket. Vidare får medborgare i utomnordiskt land anställas i befattning på fartyg endast efter särskilt tillstånd. Den faktiska utvecklingen liksom dessa två

exempel visar, att under senare år ett större ansvar än förut har lagts på rederikontoren beträffande personalrekrytering och personalplanering. Kortare hamnuppehåll och fler uppgifter för befälhavaren ombord har också gjort att planeringen för fartygets drift i stor utsträckning måste göras i land. Det framstår därför som otillfredsställande att endast befälhavaren har ett straffrättsligt ansvar för brister i bemanningen och andra brott mot säkerhetsföreskrifter. Jag lägger därför fram förslag om ett utökat redaransvar. Detta innebär att redaren – jämte befälhavaren – kan straffas vid överträdelser av reglerna om certifikat och lastmärke (nuvarande 2 § som motsvaras av 1 § i förslaget) samt bemanning (nuvarande 3 § första stycket motsvarande 2 § i förslaget). Såsom gäller beträffande andra liknande bestämmelser, föreslås att ansvar skall inträda endast om redaren har känt till eller bort känna till förseelsen. Om han visar att han har gjort vad han skäligen har kunnat för att förhindra förseelsen, skall han vara fri från ansvar.

Beträffande övriga bestämmelser är nuvarande 10 kap. 3 § andra stycket utan motsvarighet i förslaget, eftersom bristmönstringen föreslås upphävd. 36 § sjöbefälskungörelsen rörande obehörig befälsutövning motsvaras enligt förslaget av 10 kap. 4 § sjösäkerhetslagen. Detta lagrum riktar sig dock endast mot den som utövar befäl. Behovet av straffsanktioner mot redare och befälhavare, som trots vetskap om förseelsen tillåter någon att utöva befäl utan föreskriven behörighet, är täckt genom att handlingen innebär överträdelse av minimibesättningsbeslut eller bemanningsföreskrifter.

4.4 Bemanningskontroll

Sjösäkerhetslagen ålägger sjöfartsverket att öva tillsyn över lagens tillämpning. Inom verkets centralförvaltning ansvarar bemanningssektionen, som ingår i sjöfartsinspektionen, för ärenden rörande bl. a. bemanningskontroll. Tillsynen av fartygen ligger närmast på den lokala sjöfartsinspektionen som är organiserad i sju distrikt med var sitt inspektionskontor. Dessutom finns ett inspektionskontor i Rotterdam. Viss tillsyn över säkerheten på svenska fartyg utövas härjämte av svensk utlandsmyndighet. Sjöfartsinspektionens bemanningskontroll omfattar alla fartyg som berörs av sjösäkerhetslagen, dvs. även utländska fartyg som rör sig i svenska farvatten. På grund av den stora mängden arbetsuppgifter som vilar på inspektionen är bemanningskontrollen i praktiken mycket begränsad.

Enligt sjösäkerhetslagen och mönstringsförordningen skall även mönstringsförrättare utöva tillsyn över fartygs bemanning. Denna tillsyn är begränsad till den krets av svenska fartyg där mönstring äger rum samt till sådana fartyg i inrikes fart som skall vara försedda med manskapsförteckning. De minsta handelsfartygen är därför, bortsett från passagerarfartyg, undantagna. Den bemanningskontroll som utförs av mönstringsförrättare innebär granskning och påpekanden, däremot inte möjlighet att ingripa med nyttjandeförbud. Sådan befogenhet tillkommer bara sjöfartsinspektionen.

Utredningen framhåller att det med hänsyn till säkerheten är nödvändigt att fästa stor vikt vid att bemanningsbestämmelserna efterlevs i praktiken. Det är därför av betydelse att sjöfartsverkets bemanningssektion får erforderliga resurser för att kunna åta sig de vidgade arbetsuppgifter som utredningens förslag innebär. Vidare anser utredningen, att en framtida effektivisering av sjömansregistret kan möjliggöra en snabb registrering av besättningsförändringar, varigenom bemanningskontrollen främjas. Sjöfartsverket skulle nämligen därmed utan dröjsmål kunna få fram aktuella besättningslistor och jämföra dessa med gällande minimibesättningsbeslut. En sådan efterhandsgranskning får enligt utredningens mening en viss betydelse även om erfarenheterna ger vid handen att den är både besvärlig att utföra och relativt ineffektiv. Huvudvikten i kontrollarbetet bör läggas på utbildning av sjöpersonal i säkerhetsfrågor och vid att sjöfartsverket ges en bemanningssektion som har förutsättningar att fortlöpande följa bemanningssituationen på fartygen och genast ingripa mot förekommande brister.

Den effektivare kontakt mellan sjöfartsverket å ena sidan samt redare och ombordanställda å den andra som utredningens förslag medför är också enligt utredningens mening ägnad att främja en lojal tillämpning av meddelade bemanningsbeslut. Härjämte betonar utredningen, att kontrollen i praktiken utövas mest effektivt ombord av de anställda och deras fackliga företrädare. Utvecklingen av skyddsarbetet och de ombordanställdas ansvar för säkerhetsfrågorna bidrar till att minska behovet av en utbyggd kontrollapparat på myndighetsnivå.

Mönstringsutredningen föreslog i sitt betänkande (Ds K 1974:11) Mönstring av sjömän att nuvarande mönstringsplikt skulle begränsas till att gälla endast utrikes sjöfart samt att avmönstring och den s. k. årsmönstringen skulle slopas. Detta skulle innebära färre möjligheter till kontroll genom mönstringsförrättare. Mönstringsutredningen ansåg därför att bemanningskontrollen i övrigt, särskilt utomlands, borde förstärkas. Detta föreslogs ske genom utökning av resurserna hos sjöfartsverket för att genomföra en väl planerad stickprovskontroll. Denna borde utföras dels genom att listor med erforderliga uppgifter om fartyget fordrades in från rederiet eller direkt från befälhavaren till verkets bemanningssektion, dels genom att den lokala sjöfartsinspektionen införskaffade sådana handlingar och i samband därmed i viss utsträckning kontrollerade dessa mot minimibesättningsbeslutet.

För egen del har jag samma uppfattning som befälsbemanningsutredningen i fråga om bemanningskontrollen. I praktiken måste man i stor utsträckning lita till den interna kontrollen på fartyget bl. a. genom de ombordanställdas organisationer. Jag ser en sådan kontroll som en naturlig del av säkerhetsarbetet ombord och av det ansvar som de ombordanställda i stor utsträckning redan har tagit på sig. Detta måste kombineras med ett fördjupat samarbete mellan sjöfartsverket och redarna. Härutöver måste en myndighetskontroll finnas. Utredningen anser att denna skall vara utformad

som en efterhandskontroll. Ett sådant system är otvivelaktigt det minst resurskrävande för statsverkets del men det är enligt min mening tveksamt om det är tillräckligt effektivt.

Emellertid är jag inte beredd att nu lägga fram några definitiva förslag beträffande bemanningskontrollen. Denna har samband med bl. a. frågan om mönstringssystemets framtida utformning. Mönstringsutredningens förslag är inte längre aktuella och regeringen har därför på mitt förslag beslutat om en ny utredning beträffande mönstring. I direktiven (Dir. 1979:10) till denna utredning har jag framhållit bemanningskontrollens betydelse. En av de frågor som utredningen har att ta itu med är, hur arbetstagarsidan kan medverka i ansvaret i de frågor som har samband med mönstringen. Hit hör otvivelaktigt bemanningskontrollen. Det står emellertid klart, att myndighetskontrollen inte kan avvaras. Utredningen skall undersöka möjligheter att effektivisera denna och samordna den med sjöfartsinspektionens tillsynsarbete i övrigt. Jag anser att förslagen från denna utredning bör avvaktas, innan ställning tas till vilka åtgärder som behövs för bemanningskontrollen.

4.5 Organisatoriska frågor

Bemanningsfrågorna och övriga frågor som har utretts av befälsbemanningsutredningen berör till största delen sjöfartsverkets ansvarsområde. Detta gäller utfärdande av nya verkställighetsföreskrifter, uppföljning av nya avtal, bemanningskontroll m. m.

Även andra myndigheter kan komma att påverkas. Det är inte utesluten att de höjningar av behörighetskraven för personal på handelsfartyg som kan bli följden av nya utbildnings- och behörighetssystem medför krav på ökade utbildningsinsatser för personal på statliga fartyg som är i nära kontakt med handelssjöfarten. De allmänna kraven på bättre utbildning i arbetslivet och tendensen att använda större och mer specialiserade fartyg inom skilda verksamheter påverkar också utbildningsbehovet inom t. ex. marinens, kustbevakningens och sjöfartsverkets sjögående verksamhet. Det på detta sätt ökade utbildningsbehovet bör beaktas i myndigheternas ordinarie verksamhet.

I avsnitt 4.4 hänvisade jag beträffande eventuellt utökade resurser för bemanningskontroll till pågående utredningsarbete i samband med översynen av mönstringssystemet. Jag vill tillägga att det även kan bli fråga om omfördelning av resurser.

Beträffande arbetsuppgifter som kommer att ligga på sjöfartsverkets centralförvaltning framhåller befälsbemanningsutredningen att dessa kommer att öka, särskilt i samband med ikraftträdandet. Utredningen föreslår att verkets bemanningssektion skall tillföras en tjänst för handläggare.

Sjöfartsverket understryker i sitt remissvar att den rådande arbetssituationen sedan länge är besvärande inte bara för bemanningssektionens personal utan även för de myndigheter, organisationer, rederier och sjömän

som tvingas vänta på beslut eller besked inom sektionens handläggningsområde. Erfarenheterna från mitten av 1960-talet, då en ny praxis i minimibesättningsärenden skulle tillskapas, tyder enligt verket på att en stor del av de berörda tjänstemännens tid kommer att behöva ägnas åt diskussioner med parterna på sjöarbetsmarknaden. Verket understryker därför utredningens förslag beträffande förstärkning av bemanningssektionen och anser att resurser bör tilldelas för att en handläggare utöver den som verket har begärt anslag för tidigare skall kunna anställas senast sex månader innan den nya lagstiftningen träder i kraft.

I sin anslagsframställning för budgetåret 1979/80 framförde sjöfartsverket liknande synpunkter. Där anfördes vidare att det är en vanlig tendens att sjöfartens organisationer önskar revidera gällande bemanningsbeslut genom olika specialavtal. Detta gör sig särskilt gällande i samband med ombyggnader av fartyg, ändrade fartområden, ökad automation m. m. Verket betonar också att vissa beslut gäller under en försöksperiod vilket kräver noggrann uppföljning och utvärdering.

I årets budgetproposition (prop. 1978/79:100 bilaga 9 s. 107) beräknar jag en medelsanvisning till sjöfartsverket under anslaget Fartygsverksamhet vilket ger utrymme för en förstärkning med bl. a. en handläggare på bemanningssektionen för att möta den ökade belastningen i fråga om bemanningsärenden.

Vad angår de områden som behandlas i denna proposition, delar jag sjöfartsverkets uppfattning att den nya bemanningslagstiftningen särskilt inledningsvis kan medföra en hård belastning på verket. I samband med ikraftträdandet skall verkställighetsföreskrifter av olika slag utfärdas och bemanningsföreskrifter utarbetas bl. a. för fartyg som nu inte omfattas av regleringen. I viss utsträckning kommer minimibesättningsbeslut att omprövas. Det kommer även att mera stadigvarande finnas nya ärendetyper hos sjöfartsverkets centralförvaltning. Jag avser därvid bl. a. tillfälliga ändringar av minimibesättningsbeslut (resebeslut se 4.1.6) och insatser under försök med ny bemanning. Dock bör beaktas, att den svenska handelsflottan har minskat betydligt under de senaste åren. Vidare kan regeringen f. n. inte besluta om någon ny behörighetsordning av skäl som anges i avsnitt 4.2.3. Detta minskar volymen av arbetet inom sjöfartsverket och innebär att arbetet med reformen sträcks ut under längre tid. Jag finner därför inte skäl att föreslå någon förstärkning av bemanningssektionen utöver vad jag har anfört i budgetpropositionen.

5 Fartygsmiljönämnder m. m.

5.1 Utredningsförslag

Dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet tillkallade i juli 1973 en sakkunnig[1] med uppdrag att se över frågor som hänger samman med de ombordanställdas arbets- och miljöförhållanden m. m. Utredningen, som antog benämningen fartygsmiljöutredningen (K 1973:04), överlämnade i januari 1975 delbetänkandet (Ds K 1975:2) Bättre fartygsmiljö. I betänkandet föreslogs ändrad lagstiftning om skyddet mot ohälsa och olycksfall på fartyg. På grundval av utredningens förslag har riksdagen beslutat om ändringar i sjösäkerhetslagen (prop. 1977/78:55, TU 1977/78:14, rskr 1977/78:141, SFS 1978:109).

Fartygsmiljöutredningen överlämnade i oktober 1976 delbetänkandet (Ds K 1976:1) Bostäder, medinflytande och miljö ombord på fartyg. I betänkandet föreslås att de ombordanställda ges ökade möjligheter att påverka utformningen av bostads- och arbetsmiljön på fartygen genom att partssammansatta fartygsmiljönämnder inrättas inom rederierna. Vissa ändrade regler föreslås om skyldigheten att ge in fartygsritningar till sjöfartsverket för granskning. Vidare föreslås nya bestämmelser om bostädernas utformning ombord med bl. a. viss minsta golvyta. Eftersom det sist sagda ligger inom regeringens normgivningskompetens, tar jag här bara upp frågorna om fartygsmiljönämnder och ritningar.

De anställda i land har enligt gällande lagstiftning möjligheter att påverka sin arbetsmiljö. I byggnadsstadgan (1959:612, ändrad senast 1977:1177), arbetsmiljölagen (1977:1160) och arbetsmiljöförordningen (1977:1166) finns sålunda bestämmelser om arbetstagarnas rätt till medverkan vid planering av nya eller ändrade arbetslokaler och personalrum. Lagstiftningen reglerar också yrkesinspektionens möjligheter att på planeringsstadiet verka för en god arbetsmiljö. Vidare finns bestämmelser om skyddsombuds och skyddskommittéers medverkan vid planering av nya eller ändrade lokaler, anordningar och arbetsmetoder.

I byggnadslovsärenden gäller ett särskilt kontrollsystem som går ut på att yrkesinspektionen bevakar att skyddsombud, skyddskommitté eller arbetstagarorganisation har fått tillfälle att yttra sig innan byggnadsnämnden beviljar byggnadslov för arbetslokal eller personalrum. I sådana fall då byggnadslov inte behövs eller då arbetsmiljöfrågor inte har kunnat prövas i byggnadslovsärendet skall arbetsgivaren göra en anmälan till yrkesinspektionen. I anslutning till en sådan anmälan kan inspektionen bevaka att de anställdas företrädare har fått möjlighet att föra fram sina synpunkter i arbetsmiljöfrågorna.

För de ombordanställda finns bestämmelser i sjösäkerhetslagen om att skyddsombud och skyddskommittéer skall delta i planering av nya eller

[1]Generaldirektören Göran Borggård.

ändrade lokaler på fartyget. Vidare finns vissa regler om ritningar och ritningsgranskning. Enligt dessa skall ritning till fartyg, som byggs eller byggs om för svensk räkning och som skall undergå annan tillsynsförrättning än inspektion – dvs. passagerarfartyg oavsett dräktighet och annat fartyg om minst 20 brt – ges in till sjöfartsverket i god tid innan arbetet påbörjas. I trängande fall eller om fartyget ändras tillfälligt eller byggs om utomlands får ritning sändas in i efterhand. Ritning till utländskt fartyg som har blivit svenskt och med anledning därav skall undergå sjövärdighetsbesiktning skall ges in till sjöfartsverket så snart det kan ske. På särskild framställning av beställare, redare eller skeppsbyggare skall sjöfartsverket granska ritning och avge yttrande över granskningen.

Fartygsmiljöutredningen konstaterar att de ombordanställda hittills har haft ytterst begränsade möjligheter att påverka utformningen av sin egen arbetsmiljö. Detta hänger enligt utredningen samman med en rad faktorer. Fartygsbeställningar föregås av utredningar som i första hand är inriktade på transportfunktionerna. Den vidare utformningen av fartygen blir i hög grad beroende av varvsvillkor, som i stor utsträckning är givna från början, och av internationella konkurrensvillkor. Standardiseringen av fartygsbyggena medför begränsade möjligheter till ekonomiskt försvarliga avvikelser i syfte att tillgodose särskilda miljöanspråk. En annan svårighet är att den personal som närmast bör medverka när det gäller projekteringen av ny- eller ombyggnad av fartyg till stor del befinner sig till sjöss och följaktligen inte finns tillgänglig för samråd med rederiets tekniska avdelning när detta kan vara aktuellt. Ett organ som tillgodoser personalinflytandet i dessa frågor har hittills saknats.

Enligt utredningens mening är frågan om en förstärkning av de ombordanställdas inflytande på utformningen av fartygen den viktigaste delen i en reform för att förbättra arbets- och boendemiljön ombord. För att tillgodose intresset av ett effektivt inflytande är det betydelsefullt att detta inflytande kan göra sig gällande på ett tidigt stadium av ett byggnadsprogram. En lagstiftning, som syftar till att trygga detta, bör följaktligen erbjuda en organisation som möjliggör att de ombordanställda kan medverka redan i projekteringsskedet. Utredningen har i detta sammanhang övervägt att utnyttja den organisation som finns ombord i fartygen för att tillförsäkra de ombordanställda ett inflytande på arbetsmiljön. Det är emellertid tydligt att varken skyddsombuden eller skyddskommittéerna ombord kan fungera så att en fortlöpande samverkan mellan de ombordanställda och rederikontoren kan uppnås när det gäller byggnadsprojektering. För detta krävs en organisation som är landbaserad. Utredningen har också granskat möjligheten att utnyttja rederiernas företagsnämnder. Inte heller denna tanke för till en tillfredsställande lösning. För det första finns företagsnämnder endast i rederier med personal av viss omfattning. Därutöver kan rederiernas företagsnämnder generellt sett knappast anses vara lämpade att föra de ombordanställdas talan i frågor av sådan teknisk karaktär som rörande

fartygsprojektering. Utredningen har därför kommit till slutsatsen att särskilda organ – fartygsmiljönämnder – måste tillskapas för att tillgodose de ombordanställdas intresse av att i framtiden på ett verkningsfullt sätt kunna påverka fartygsmiljön.

Utredningen föreslår att bestämmelser om fartygsmiljönämnd förs in i sjösäkerhetslagen. Fartygsmiljönämnd skall vara sammansatt av företrädare för redare och ombordanställda. Nämnden skall särskilt behandla frågor om planering av nya eller ändrade bostäder, arbetsrum och andra utrymmen vilkas utformning är av betydelse för skyddet mot ohälsa och olycksfall. Den som avser att för svensk räkning bygga, bygga om eller bygga till ett fartyg om minst 20 brt skall underrätta fartygsmiljönämnden härom.

Som huvudregel föreslås att fartygsmiljönämnd skall utses inom ett rederi. Detta förutsätter att fartygsmiljönämnderna fungerar som lokala nämnder knutna till varje rederi. Det innebär att en sådan nämnd skall finnas i varje rederi som har de personalmässiga förutsättningarna att tillsätta nämnden. Emellertid kan inte bortses från att vissa rederier, t. ex. helt nybildade, saknar ombordanställd personal som kan ingå i en fartygsmiljönämnd. För dessa rederiers räkning föreslås att ärendena handläggs i en för flera rederier gemensam nämnd. De närmare villkoren för en sådan gemensam nämnds verksamhet får regleras i kollektivavtal.

De föreslagna reglerna om fartygsmiljönämnder omfattar alla fartyg om minst 20 brt. För de fartyg som ägs av staten uppstår vissa problem eftersom redare i vedertagen mening inte finns. Utredningen föreslår därför att regeringen meddelar de föreskrifter som behövs för dessa.

Utredningen föreslår vidare att parterna på arbetsmarknaden i kollektivavtal får bestämma hur ledamöterna i nämnden skall utses. På samma sätt får man bestämma hur arbetet i nämnden skall läggas upp. Utredningen anför att den inte har funnit det lämpligt att i lagförslaget närmare reglera dessa frågor. En sådan reglering skulle – för att tillgodose behoven i olika situationer – bli invecklad och omfattande och därmed i själva verket onödigt binda berörda parter.

Avsikten med att fartygsritningar skall ges in till sjöfartsverket är att verkets besiktningsarbete skall underlättas. Avsikten är också att skeppsbyggare och beställare i god tid skall kunna underrättas om avvikelser i ritningarna från gällande säkerhetsbestämmelser. Det behövs emellertid inget godkännande eller annan åtgärd från sjöfartsverkets sida för att byggnadsarbetena skall få påbörjas. Den granskning av ingivna ritningar som regelmässigt förekommer i verket utmynnar därför inte i formella beslut utan granskningen är av informativ art.

I de internationella konventioner som behandlar bostäder i fartyg och som har tillträtts av Sverige föreskrivs emellertid att bostadsritningar skall ges in till vederbörande myndighet för godkännande. För att motsvara konventionernas krav föreslår fartygsmiljöutredningen att regeringen eller, efter

regeringens bemyndigande, sjöfartsverket får meddela föreskrifter om granskning och godkännande av ritningar och om vilka ritningar som skall ges in.

Den nuvarande regeln i 7 kap. 18 § första stycket sjösäkerhetslagen att ritning till fartyg i vissa fall får insändas i efterhand är enligt utredningens mening alltför liberal till sin avfattning. Den omständigheten att ett fartyg tillfälligt ändras eller byggs om utomlands kan inte utgöra tillräckliga skäl för att medge att ritningarna sänds in i efterhand varigenom sjöfartsverkets möjligheter att påverka de planerade arbetena minskar. Utredningen föreslår därför den skärpningen av gällande regel att i trängande fall, när omständigheterna inte medger insändande i förväg, ritning skall sändas in snarast efter det att berörda arbeten har påbörjats.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgivits av chefen för marinen, försvarets materielverk, försvarets sjukvårdsstyrelse, socialstyrelsen, statens järnvägar (SJ), statens vägverk, sjöfartsverket, generaltullstyrelsen, fiskeristyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, ILO-kommittén, Centralorganisationen SACO/SR, Hotell- och restauranganställdas förbund, Rederiföreningen för mindre fartyg, Svenska arbetsgivareföreningens allmänna grupp, Svenska maskinbefälsförbundet,Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges redareförening och Sveriges varvsindustriförening.

Remissinstanserna har allmänt tillstyrkt eller lämnat utan erinran utredningens förslag att inrätta fartygsmiljönämnder. Förslaget har sålunda tillstyrkts av chefen för marinen, försvarets materielverk, socialstyrelsen, sjöfartsverket, fiskeristyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, SACO/SR, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Sveriges fartygsbefälsförening. De föreslagna ändringarna beträffande fartygsritningar har i allmänhet inte berörts av remissinstanserna.

Flera remissinstanser har redovisat kritiska synpunkter på utredningens författningsförslag om fartygsmiljönämnder. Generaltullstyrelsen anser att nämndens rättsliga status bör fastställas. Sålunda bör klargöras om nämnden skall vara beslutande och hur dess ställning skall vara i förhållande till redaren. SJ delar utredningens uppfattning att det är lämpligt att parterna på arbetsmarknaden i kollektivavtal träffar överenskommelse om utseende av ledamöter i fartygsmiljönämnden och om förfarandet i nämnden men finner det anmärkningsvärt att författningsförslaget har utformats med hänvisning enbart till kollektivavtal eller t. o. m. som en i lag föreskriven skyldighet för parterna att sluta kollektivavtal. Bestämmelserna innebär i själva verket att frågan om fartygsmiljönämnden görs beroende av förutsättningarna att genom kollektivavtal åstadkomma enighet mellan parterna. Förslaget tillhandahåller inte heller någon handlingsregel för de fall där parterna inte kommer överens. Om det är ett krav att fartygsmiljönämnd skall finnas, måste lagen själv tillhandahålla regler i berörda hänseenden att gälla i den mån parterna inte genom överenskommelse tillskapar en nämnd. SJ tillägger

slutligen att en lagstiftningsteknik som bygger på ett åliggande för ett visst rättssubjekt att sluta avtal – t. o. m. sådant som inte har preciserats på annat sätt än genom angivande av ämnet – veterligen inte tidigare har prövats i vårt land. Principiella och praktiska skäl talar enligt SJ för att i likhet med hittillsvarande lagstiftning ange allmänt utformade regler om ledamöter och förfarandet i lagtexten med möjlighet för parterna att träffa kollektivavtal om andra regler.

Sveriges fartygsbefälsförening menar att det skulle vara olyckligt om parterna på arbetsmarknaden ställs inför så oklara utgångspunkter vid de förhandlingar som enligt förslaget måste föregå utseendet av ledamöter i fartygsmiljönämnd och om förfarandet där. Föreningen föreslår därför att författningstexten ändras så att det klart framgår vilka ärenden fartygsmiljönämnderna har att handlägga, samt att gränsdragningen mellan skyddskommittéernas och fartygsmiljönämndernas behörighetsområden klarläggs. Sveriges varvsindustriförening understryker nödvändigheten av att nämndernas verksamhet inte påverkar det affärsmässiga förhållandet mellan beställare och varv, som regleras i skeppsbyggnadskontrakt. Ett varv måste för samtliga frågor rörande ett fartygs utformning, utrustning osv. ha en enda förhandlingsmotpart, dvs. beställaren. Härav följer enligt föreningen att fartygsmiljönämndernas arbete i princip måste ske inom resp. rederi.

Den föreslagna särregleringen för statliga fartyg tas upp av sjöfartsverket, som menar att den för den civila sjöfarten föreslagna ordningen lämpar sig väl även för de statliga fartyg som omfattas av sjösäkerhetslagen. Inom verket tillämpas redan en liknande ordning vid projektering av nya fartyg. Sjöfartsverket föreslår därför att – för fartyg som ägs eller brukas av staten – fartygsmiljönämnd skall utses inom den myndighet under vars förvaltning fartyget står.

5.2 Föredragandens överväganden

Av fartygsmiljöutredningens nu aktuella delbetänkande framgår klart att utredningen har fäst stor vikt vid att de anställda ges ett vidgat inflytande vid utformningen av bostads- och arbetsmiljön på fartygen. Utredningen har betonat hur viktigt det är att de anställdas inflytande kan göra sig gällande på ett tidigt stadium, i allmänhet redan på projekteringsstadiet. Detta är särskilt betydelsefullt i fråga om utformningen av fartygets bostäder, eftersom dessa för sin placering och huvudsakliga disponering ofta måste behandlas i samband med den övergripande planeringen av hela fartyget.

F. n. finns det inte någon lagstiftning som ger de ombordanställda möjlighet att påverka utformningen av ett fartyg. Utredningen har undersökt om det finns något redan existerande organ som lämpar sig för samverkan mellan redare och ombordanställda i frågor rörande projektering av nybyggen eller omfattande ombyggnader av fartyg. Det har därvid visat sig att varken rederiernas företagsnämnder eller skyddskommittéerna lämpar sig för dessa

uppgifter. Utredningen har därför föreslagit att det inrättas särskilda fartygsmiljönämnder i rederierna.

Jag ansluter mig helt till utredningens uppfattning om vikten av att de ombordanställda får ett vidgat inflytande i frågor som rör deras bostads- och arbetsmiljö på fartygen. Ett sådant inflytande ter sig för mig som särskilt viktigt för just de ombordanställda, som är hänvisade till fartyget under långa sammanhängande tidsperioder. Jag kan därför ställa mig bakom utredningens åsikt att det bör inrättas fartygsmiljönämnder.

Utredningen har funnit att förhållandena inom olika rederier varierar i hög grad och att det därför är svårt att skapa enhetliga nämnder i alla rederier. För att tillgodose behovet av flexibilitet har utredningen stannat för att arbetsmarknadens parter själva genom kollektivavtal får bestämma nämndernas sammansättning och verksamhetsformer. Jag delar utredningens uppfattning om att det är svårt att förfara på annat sätt. I och med att allt väsentligt överlämnas till parternas eget bestämmande ter det sig emellertid enligt min mening tveksamt, om det är befogat att föra in bestämmelser om fartygsmiljönämnder i sjösäkerhetslagen. Det kunde i och för sig vara önskvärt att i lagstiftning ange vissa riktlinjer för verksamheten med möjlighet för parterna att genom avtal bestämma något annat. När det nu inte är lämpligt bör man enligt min mening söka sig andra vägar.

I utredningen har företrädare för organisationerna på sjöarbetsmarknaden varit ense om att det är lämpligast att arbetsmarknadsparterna får bära ansvaret för att fartygsmiljönämnder tillskapas. Jag finner i linje med vad jag har sagt det naturligt att parterna tar på sig detta ansvar utan några lagregler. Det bör finnas goda förutsättningar för att parterna skall kunna åstadkomma praktiska och enkla lösningar. Ledning inför förhandlingsarbetet kan hämtas bl. a. från utredningens överväganden. Jag kommer självfallet att följa utvecklingen på området. Om det visar sig att ett vidgat inflytande för de anställda i hithörande frågor inte kommer till stånd avser jag att återkomma i saken.

Med anledning av vad sjöfartsverket har framhållit beträffande statliga fartyg vill jag uttala att det nyss sagda om önskvärdheten av att fartygsmiljönämnder tillskapas även gäller för berörda statliga myndigheter.

Utredningens förslag i fråga om ingivande och granskning av ritningar har lämnats utan erinran. Jag finner att de bör genomföras. Upplysningsvis vill jag nämna att jag senare avser att föreslå regeringen att det i sjösäkerhetsförordningen preciseras vilka ritningar som skall granskas och godkännas av sjöfartsverket. Detta skall gälla för ritningar beträffande bostäder och ekonomilokaler.

Både sjöfartsverket och Svenska sjöfolksförbundet har aktualiserat frågan om det inte av handlingarna i ett ritningsgranskningsärende bör framgå att fartygsmiljönämnden eller företrädare för de anställda har yttrat sig i saken. Jag finner att en bestämmelse med denna innebörd bör tas in i sjösäkerhetsförordningen och återkommer till regeringen med ett förslag härom.

6 Upprättat lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

lag om ändring i lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg.

7 Specialmotivering

De nya riktlinjer som sedan en tid gäller inom regeringskansliet för författningsspråket har tillämpats när författningsförslaget i denna proposition har utarbetats. Detta innebär att alla de paragrafer som berörs av sakliga ändringar har arbetats om språkligt. Därutöver har en språklig översyn gjorts av hela 6 kap. och 10 kap. sjösäkerhetslagen. I det följande kommenteras endast ändringarna i sak. De föreslagna ändringar i författningstexten som inte behandlas i specialmotiveringen innebär således ingen saklig ändring i förhållande till vad som nu gäller.

1 kap. 11 §

Paragrafen reglerar fartområdesindelningen. I denna föreslås två ändringar, nämligen dels att stor kustfart utvidgas, dels att ett nytt fartområde, inskränkt oceanfart, införs. Ändringarna behandlas närmare i avsnitt 4.1.4.

1 kap. 16 §

Enligt denna paragraf har regeringen eller förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer rätt att bl. a. meddela bestämmelser om avgift till staten för tillsynsförrättning. Tillsynsförrättningar och övriga åtgärder som sjöfartsverket förordnar om sker i sjösäkerhetens intresse och utgör särskilda tjänster åt framför allt handelssjöfarten. För att undanröja varje tvekan om möjligheterna att meddela föreskrifter om avgifter för dessa tjänster föreslår jag en ändring av bemyndigandet så att det klart framgår att befogenheten att fastställa avgifter omfattar alla åtgärder som är förknippade med säkerheten på fartyg. Till dessa hör enligt min mening även avgifter för utprovning och granskning av material och utrustning till fartyg.

6 kap. 1 §

I paragrafen föreslås ingen annan saklig ändring än att ordet kosthållet i tredje stycket byts ut mot ordet intendenturtjänsten. Det nya ordet markerar ett bredare ansvarsområde än förvaring av livsmedel samt tillagning och servering av maten, vilket ligger i det nuvarande uttrycket. Särskilt avses att de hygieniska förhållandena i bostäder och andra personalutrymmen måste

vara tillfredsställande.

I sitt betänkande föreslår befälsbemanningsutredningen ett tillägg till andra stycket med innehåll, att behövlig jourtjänstgöring skall kunna upprätthållas av besättningen. Utredningen avser främst det numera vanliga fallet att vakt inte hålls ständigt i maskinrummet utan att personal i stället har jour och uppehåller sig på annan plats på fartyget men kan ingripa när ett automatiskt övervakningssystem larmar. Enligt min mening är ett fartyg betryggande bemannat när maskintillsynen utförs av jourpersonal under förutsättning att fartyget är utrustat för sådan tillsyn. Detta är en form av nödvändig vakthållning. Någon särskild bestämmelse härom behövs därför inte.

6 kap. 2 §

Som jag redan har anfört i avsnitt 4.2.4 framför sjöfartsverket den åsikten i sitt remissvar att en bestämmelse om krav beträffande syn och hörsel bör finnas för all slags sjöfart, alltså även sådan där personalen inte behöver gå igenom regelbunden hälsokontroll och skall kunna visa upp läkarintyg. Jag anser att detta påpekande är riktigt och har därför tagit upp en bestämmelse som avser alla som har befattning på ett fartyg i denna paragraf. Den avser även den eller de ansvariga på en fritidsbåt och hela besättningen på ett fartyg som inte på annat sätt berörs av bemanningsregleringen. Paragrafen har alltså samma vidsträckta tillämpningsområde som 1 § första stycket.

Syn- och hörselförmågan skall vara sådan att arbetsuppgifterna kan fullgöras på ett tillförlitligt sätt. Till synförmågan räknas numera även förmågan att skilja olika färger från varandra. Kraven kan variera mellan olika befattningshavare i besättningen. Det ankommer på regeringen eller förvaltningsmyndighet att med stöd av 11 kap. 4 § i lagen utfärda de närmare föreskrifterna.

I den allmänna motiveringen finns en redogörelse för nuvarande reglering med krav beträffande syn och hörsel. I den mån det visar sig vara erforderligt bör det också för andra sjöpersonalgrupper än dem som omfattas av regleringen i sjösäkerhetsförordningen, sjöbefälskungörelsen och mönstringsförordningen införas uttryckliga krav beträffande syn- och hörselförmågan. Emellertid anser jag att den föreslagna regeln är tillräcklig för de flesta nu oreglerade fall.

6 kap. 3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 §.

I avsnitt 4.1.2 redovisar jag mina överväganden beträffande vilka fartyg som alltid skall ha minimibesättning och hur bemanningsregleringen i övrigt skall ske. Till skillnad från nuvarande regel föreslås att alla passagerarfartyg, även de minsta, obligatoriskt skall ha minimibesättningsbeslut. Passagerarfartyg definieras i 2 kap. 2 § andra stycket.

Den nya andra meningen i första stycket motiveras i den allmänna motiveringen i avsnitt 4.1.7. Enligt denna skall minimibesättningsbeslut kunna meddelas för ett fartyg innan det tas i bruk, dvs. för fartyg som projekteras eller håller på att byggas eller som skall köpas t. ex. från utlandet. I detta avseende kan beslutet om minimibesättning liknas vid ett förhandsbesked.

Innebörden av ett minimibesättningsbeslut enligt första stycket är oförändrad. Den nuvarande andra meningen blir dock onödig med hänsyn till den föreslagna 5 §. Den bör därför utgå.

I andra stycket finns bestämmelser om hur bemanningsregleringen skall göras på fartyg som inte obligatoriskt skall ha beslut om minimibesättning. I fråga om regeringens rätt att besluta att denna reglering skall ske genom minimibesättningsbeslut motsvarar regeln den nuvarande. Regeringen föreslås emellertid få möjlighet att delegera sin beslutanderätt till förvaltningsmyndighet. Efter en sådan delegation kan valet mellan minimibesättningsbeslut och bemanningsföreskrifter för de normala fallen läggas direkt på den myndighet som är ansvarig för sjösäkerheten i enlighet med syftena med förslagen i denna proposition. Beträffande innebörden av bemanningsföreskrifter hänvisas till avsnitt 4.1.8 i den allmänna motiveringen.

I tredje stycket görs två undantag från huvudregeln i det första stycket. Det ena undantaget gäller statliga fartyg. Även i fortsättningen skall sjöfartsverket meddela minimibesättningsbeslut för sådana statliga fartyg som används till att i allmän trafik transportera passagerare eller gods. För övriga fartyg fastställs minimibesättningen av den myndighet under vars förvaltning fartyget står. Gränsen mellan sjöfartsverkets och den beslutande myndighetens uppgifter är bestämd på samma sätt som i 1 kap. 4 § beträffande tillsyn av fartyget. Regeln innebär även att regeringen får rätt att flytta över beslutanderätten till annan myndighet än den förvaltande. Denna fråga har berörts i avsnitt 4.1.10. – När det gäller samråd saknas självfallet behov att för statliga fartyg samråda med representant för redareparten.

Det andra undantaget gäller samråd vid vad som i den allmänna motiveringen, avsnitt 4.1.7, kallas provisoriskt beslut. Ett sådant beslut får meddelas endast i undantagsfall, när ett uppskov med beslutet skulle medföra betydande kostnader eller annan avsevärd olägenhet. I den allmänna motiveringen har jag exemplifierat detta med att ett passagerarfartyg skall tillfälligt, t. ex. därför att ett av rederiets fartyg måste tas ur drift, användas i ett annat trafikområde än det som fartyget vanligen trafikerar. Ett annat exempel som jag anför är att ett fartyg skall sättas i drift under svensk flagg. Ett dröjsmål med beslut om minimibesättning som förhindrar en sådan legitim användning kan medföra kostnader för stillaliggande under en lång tid eller avsevärda olägenheter för passagerartrafiken eller reguljära godstransporter. Olägenheten kan också bestå i att en köpare ser sig tvungen att avstå från ett planerat köp av ett fartyg från utlandet, om han inte kan ta fartyget i drift omedelbart. Fall som de nu berörda är enligt min mening

sådana där provisoriska beslut om minimibesättning bör användas.

Ett provisoriskt minimibesättningsbeslut är tidsbegränsat. En regel om detta återfinns i 8 § andra stycket.

6 kap. 4 §

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 6 kap. 3 §, ges regler om de kriterier som skall beaktas när minimibesättningens sammansättning, dvs. dess storlek och den däri ingående personalens kvalifikationer, bestäms. I förtydligande syfte föreslås det tillägget till nuvarande regel att minimibesättningens sammansättning skall bestämmas också med beaktande av den för fartyget gällande ordinarie arbetstiden (jfr. avsnitt 4.1.3). Med ordinarie arbetstid avses i första hand vad som gäller för fartyget enligt sjöarbetstidslagen. Om ett kollektivavtal har slutits i enlighet med denna lags regler och arbetstidsmåttet enligt avtalet avviker från lagens, skall avtalet beaktas. Detta sker redan enligt praxis. Vidare har jag i flera sammanhang betonat att arbetets organisation på ett avgörande sätt kan påverka minimibesättningen. Detta är enligt min mening av sådan betydelse att det bör nämnas särskilt i paragrafen. Förslaget är utformat i enlighet härmed.

Genom att den nuvarande hänvisningen till vad som är särskilt föreskrivet rörande sjöbefäl tas bort ur paragrafen läggs ansvaret också för befälsbemanningen direkt på sjöfartsverket eller den myndighet som eljest enligt 6 kap. 3 § beslutar om minimibesättning. Detta sker i enlighet med vad jag har förordat i den allmänna motiveringen. Minimibesättningen skall då bestämmas enbart med hänsyn till sjösäkerheten. Detta framgår av den sista meningen.

6 kap. 5 §

De närmaste motsvarigheterna till denna paragraf är 6 kap. 2 § första stycket andra meningen och 5 §. Den föreslagna regeln innebär vissa skärpningar i förhållande till vad som nu gäller.

Enligt vad jag anför i den allmänna motiveringen skall bemanningen obligatoriskt regleras genom minimibesättningsbeslut för de fartyg som avses i 3 § första stycket. De får därför inte drivas utan gällande beslut om minimibesättning. Någon möjlighet att som nu sker använda fartyget innan minimibesättningen har fastställts skall alltså inte längre finnas. En uttrycklig bestämmelse härom har tagits upp i första stycket.

Enligt nuvarande lydelse av 6 kap. 5 § får det antal besättningsmedlemmar som anges i minimibesättningsbeslutet inte underskridas. Reglerna om bristmönstring i 10 kap. 3 § sjösäkerhetslagen och i 38 § sjöbefälskungörelsen gör det möjligt att avvika från kvalifikationskraven under vissa förhållanden. Enligt förslaget regleras möjligheterna att avvika från ett minimibesättningsbeslut uteslutande av 6 §. Om förutsättningar för en avvikelse enligt denna paragraf inte föreligger, skall enligt andra stycket antalet i besättningen

ingående personer vara lägst det som anges i beslutet om minimibesättning och kvalifikationskraven i detta beslut uppfyllas av personalen.

Redan nu får anses gälla att fartyg med minimibesättningsbeslut inte får användas i annan fart än den som anges i beslutet. I andra stycket andra meningen anges detta uttryckligen.

6 kap. 6 §

Paragrafen har ingen motsvarighet i gällande lag men ersätter till en del nuvarande bristmönstring. Den reglerar vad som i den allmänna motiveringen kallas befälhavarbeslut. Paragrafen innehåller en säkerhetsventil för sådana bristsituationer där sjöfartsverkets beslut om tillfälligt ändrad minimibesättning, resebeslut, inte kan avvaktas och ett avsteg från minimibesättningsbeslutet kan göras efter noggrann prövning av befälhavaren utan att avkall görs på sjösäkerhetens krav. Innebörden av det föreslagna stadgandet redovisas utförligt i avsnitt 4.1.6.

Det bör understrykas att den ventil som paragrafen innehåller endast får utnyttjas när bristsituationen beror på en oförutsedd händelse. Det skall alltså vara fråga om en plötsligt uppträdande situation, vilket innebär att det inte finns tid att inhämta tillstånd till en avvikelse från sjöfartsverket. Vidare förutsätts för rätt till befälhavarbeslut enligt paragrafen, att bristen inte har kunnat avhjälpas före fartygets planerade avgång från den hamn där det befann sig när bristen uppkom.

Befälhavarbeslut gäller högst en vecka eller om resan till närmaste destinationshamn tar längre tid i anspråk, den tid som behövs för att nå denna hamn. Regeln ger möjlighet för fartyget att under en vecka besöka flera hamnar. Däremot kan befälhavaren inte besluta att först under veckan besöka en eller flera hamnar och sedan mot slutet av veckan påbörja en resa som tar i anspråk tid mer än en vecka från det att beslutet fattades.

Samrådsregeln i andra stycket kommenteras i den allmänna motiveringen.

Tredje stycket innehåller inskränkningar i möjligheten att utnyttja befälhavarbeslut. Enligt första meningen får kvalifikationskraven för befälhavaren och radiopersonalen inte åsidosättas. Befälhavare kan enligt nuvarande regler inte bristmönstras. Han har alltför stora säkerhetsuppgifter för att man skall kunna ens tillfälligt godta andra kvalifikationer än dem som anges i beslutet om minimibesättning. För radiopersonal finns bindande konventionsbestämmelser. Beträffande andra meningen, som öppnar möjlighet för den beslutande myndigheten att i minimibesättningsbeslutet göra ytterligare inskränkningar i rätten att fatta befälhavarbeslut, hänvisas till den allmänna motiveringen.

6 kap. 7 §

I denna paragraf ges regler som ålägger befälhavaren att skriva ned sitt beslut enligt 6 § och göra anteckningar om det samråd som har föregått beslutet samt att underrätta sjöfartsverket om detta. Bestämmelsen liknar den i 9 kap. 10 § och övervägandena i prop. 1977/78:55 s. 56–57 rörande denna paragraf har tillämplighet även på den nu föreslagna bestämmelsen. Denna innehåller något utförligare anvisningar om underrättelsen till sjöfartsverket om beslutet än vad 9 kap. 10 § gör. Detta hänger samman med att syftet med 6 kap. 7 § är att göra det möjligt för verket att ingripa mot beslutet redan under den tid som det tillämpas. Såsom jag har anfört i den allmänna motiveringen kan verket därvid använda nyttjandeförbud. Därför måste materialet vara fullgott och underrättelsen komma fram snabbt såsom telegram eller telexmeddelanden gör.

Undantaget från underrättelseplikten i andra stycket andra meningen för befälhavare på fartyg, vars minimibesättning har fastställts av annan myndighet än sjöfartsverket, tar sikte på de statliga fartyg som omfattas av 3 § tredje stycket punkt 1. Det kan inte anses erforderligt att i lagen ålägga befälhavare på sådant fartyg att underrätta sjöfartsverket eller den myndighet under vars förvaltning fartyget står om ett befälhavarbeslut. Fartygens användningsområde är begränsat och myndigheten kan vid behov genom interna instruktioner sörja för att den ansvariga arbetsledningen för fartyget underrättas. Det kan heller inte anses föreligga behov att kunna göra ingripanden mot sådana fartyg under den tid som ett befälhavarbeslut tillämpas.

6 kap. 8 §

I paragrafen ges bestämmelser om giltighetstiden för olika beslut om minimibesättning.

Ett ordinärt minimibesättningsbeslut gäller normalt tills vidare. Annat sådant beslut än provisoriskt beslut får dock tidsbegränsas, om särskilda skäl föreligger. Sådana skäl föreligger enligt min mening alltid då försöksverksamhet av något slag bedrivs och avvikelser från normala principer för minimibesättningsbeslut har gjorts för att göra försöket möjligt. Också resebeslut tidsbegränsas enligt denna regel.

Av andra stycket framgår att ett provisoriskt beslut om minimibesättning enligt 6 kap. 3 § tredje stycket punkt 2 alltid gäller i högst två månader. Beträffande skälen till detta hänvisas till avsnitt 4.1.7.

6 kap. 9 §

I paragrafen ges bestämmelser om rätt för sjöfartsverket eller annan myndighet som har fastställt ett minimibesättningsbeslut att upphäva

beslutet på eget initiativ. Den vanligaste situationen då ett minimibesättningsbeslut upphör att gälla torde dock bli den, att redaren begär omprövning av minimibesättningen och åberopar nytillkomna skäl av organisatorisk eller annan art. En sådan omprövning fordrar ingen författningsreglering.

Ett beslut om minimibesättning kan enligt paragrafen återkallas i två fall. Det första motsvaras av det som nu regleras i 6 § första stycket. Det andra fallet, som regleras i andra punkten, utmärks av att andra väsentliga förutsättningar för minimibesättningsbeslutet har ändrats och besättningen därför behöver prövas om. Jag avser här särskilt följande omständigheter. Arbetsorganisationen på fartyget kan ha förändrats till följd av t. ex. ändrad användning, trots att själva fartyget och dess utrustning är densamma som tidigare. Vidare kan en principöverenskommelse ha träffats mellan redaren och en personalorganisation som gör att personalen inte kan utnyttjas på det sätt som minimibesättningsbeslutet förutsätter. I sådana fall måste säkerhetsmyndigheten ha möjlighet att inom ramen för den flexibla bemanningspolitik som enligt min mening skall tillämpas i framtiden ha möjlighet att ompröva beslutet.

Ett särskilt fall, som också omfattas av andra punkten, följer av det förhållandet att minimibesättningsbeslutet kan meddelas innan fartyget har tagits i bruk på grundval av upplysningar om detta som lämnas av redaren eller någon annan intressent. När fartyget är mätt och registrerat måste det alltid kontrolleras att förutsättningarna för det fattade beslutet har varit riktiga. Om sjöfartsverket eller en annan beslutande myndighet finner att förutsättningarna brister på någon väsentlig punkt, har myndigheten att återkalla beslutet. Normalt skall detta ske i samband med att ett nytt beslut om minimibesättning fattas.

Enligt det nuvarande andra stycket skall ett fartygs tillsynsbok återlämnas till sjöfartsverket när ett beslut om minimibesättning har återkallats. Med denna regel hänger samman nuvarande 4 §, enligt vilken minimibesättningsbeslutet skall föras in i tillsynsboken. Jag föreslår att dessa bestämmelser upphävs och redovisar här skälen för detta.

Befälsbemanningsutredningen föreslog att skyldigheten att anteckna beslutet om minimibesättning i tillsynsboken skulle slopas. I sitt remissvar framhåller sjöfartsverket att alla särskilda uppgifter om ett fartyg avseende säkerheten nu finns samlade på ett ställe nämligen i tillsynsboken, att detta underlättar arbetet med tillsyn av fartyget och att det är önskvärt att en sådan användning av tillsynsboken bibehålls.

Jag anser att sjöfartsverkets synpunkter är riktiga och att tillsynsboken bör behålla sin karaktär av samlat säkerhetsdokument. Emellertid bör en anteckning i tillsynsboken inte längre vara utgångspunkt för tillämpningen av minimibesättningsbeslutet, såsom fallet är enligt nuvarande 5 §. Då saknas anledning att reglera anteckningar i tillsynsboken i denna lag. Motsvarande reglering kan emellertid göras genom administrativa föreskrifter.

6 kap. 10 §

I paragrafen slås fast, att bemanningsföreskrifter är bindande på samma sätt som beslut om minimibesättning. Den motsvarar därvid 6 kap. 5 § i förslaget. Någon motsvarighet till 6 § föreslås däremot inte finnas. Såsom anförs i den allmänna motiveringen (avsnitt 4.1.8) kan bemanningsföreskrifter alltså inte sättas åsido genom befälhavarbeslut.

6 kap. 11 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 7 §.

Nuvarande regel innebär att endast den allmänna bemanningsregeln i 1 § första stycket gäller utländska fartyg. Även kravet på tillräckligt god syn- och hörselförmåga i 2 § bör ha denna allmängiltighet. I övrigt föreslås att bemanningsregleringen i kapitlet, som hittills, gäller endast svenska fartyg.

7 kap. 18 §

I denna paragraf tar jag upp de ändringar i fråga om ingivande och granskning av fartygsritningar som har föreslagits av fartygsmiljöutredningen och som jag tidigare har behandlat i avsnitt 5.2.

Ändringen i första stycket innebär att den omständigheten att ett fartyg tillfälligt ändras eller byggs om utomlands inte utgör tillräckligt skäl för att medge att ritningarna sänds in i efterhand. I sådana trängande fall där ritningarna alltjämt får sändas in i efterhand skall detta ske med skyndsamhet, vilket också framgår av den föreslagna ändringen.

I tredje stycket föreslås det tillägget till nuvarande regel att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, en förvaltningsmyndighet får meddela föreskrifter om att ritningar skall granskas och godkännas.

8 kap. 1 §

I paragrafen anges de fall då fartyg får beläggas med nyttjandeförbud.

I sitt remissvar över befälsbemanningsutredningens betänkande anför sjöfartsverket, att uttrycket i nuvarande 6 kap. 2 § "den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt" anger genom sin likhet med formuleringen "att det inte är bemannat på betryggande sätt" i 8 kap. 1 §, att det föreligger grund för nyttjandeförbud vid bristande uppfyllelse av vad som föreskrivs i minimibesättningsbeslutet angående antal eller kvalifikationer. Inte desto mindre medges kvalifikationsmässiga undantag i 6 kap. 4 § (enligt propositionen 6 §) lagförslaget och i förslaget till övergångsbestämmelser till sjösäkerhetsförordningen. Med hänsyn härtill är det enligt sjöfartsverket önskvärt att med bibehållande av grundtanken på en

minimibesättning och möjlighet att utfärda nyttjandeförbud söka åstadkomma något mer skilda formuleringar i 6 kap. 2 § och 8 kap. 1 §. Sjöfartsverket föreslår med denna motivering, att regeln i 8 kap. 1 § ändras till att lyda "att det icke är bemannat på betryggande sätt för avsedd resa".

Såsom jag anför i avsnitt 4.1.6 kan sjöfartsverket ingripa med nyttjandeförbud om ett befälhavarbeslut enligt 6 kap. 6 § i förslaget inte står i överensstämmelse med sjösäkerhetens krav. Det är enligt min mening en av förutsättningarna för att systemet med befälhavarbeslut som "ventil" skall fungera från säkerhetssynpunkt att sjöfartsverket kan på ett enkelt sätt komma till rätta med missbruk. Därvid måste nyttjandeförbud kunna användas. Jag anser att den av sjöfartsverket föreslagna ändringen tydligare än nuvarande lydelse markerar att prövningen enligt 8 kap. skall avse den aktuella, avsedda eller påbörjade, resan. Det är också från den av sjöfartsverket framförda synpunkten önskvärt att formuleringen i 8 kap. 1 § något skiljer sig från den i bemanningskapitlet. Nämnda paragraf har därför ändrats på det sätt som sjöfartsverket föreslår.

9 kap. 15 §

Den ändring som föreslås i tredje stycket behandlas i avsnitt 4.2.4. Detta stycke gäller all personal på ett fartyg, alltså även dem som ingår i minimibesättningen, utom befälhavaren och maskinchefen, för vilka gäller strängare regler i första resp. andra stycket. Ändringen innebär att personalen skall beredas tillfälle att skaffa sig erforderlig kännedom om fartyget, innan dess resa påbörjas. Motsvarande regel gäller nu i den mån det är möjligt men görs alltså obligatorisk. Vidare skall all personal ges en viss grundläggande säkerhetsutbildning. Denna är delvis allmängiltig och behöver endast omfatta den som inte tidigare har tjänstgjort på ett fartyg, men den är också speciell för varje fartyg, t. ex. beträffande livbåtarnas användning.

De regler som ställs upp i paragrafen är sanktionerade genom straffbestämmelsen i 10 kap. 11 §.

10 kap. 1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 10 kap. 2 §.

För de brott mot lagens bestämmelser som paragrafen handlar om införs genom den föreslagna lydelsen ett ansvar för redaren vid sidan av det nuvarande befälhavaransvaret. Skälen till denna skärpning behandlas i den allmänna motiveringen, avsnitt 4.3.

10 kap. 2 §

Nuvarande 10 kap. 3 § har delats i två paragrafer. Dess första stycke motsvaras av den föreslagna 2 §. Andra stycket, som innehåller en brist-

mönstringsregel, föreslås upphävd utan att direkt ersättas av någon ny regel. Tredje och fjärde styckena har förts samman i förslagets 3 §.

I det föreslagna första stycket finns en bestämmelse om straff för den befälhavare som inte följer de föreskrifter rörande bemanningen som gäller för fartyget. Bestämmelsen rör överträdelser av såväl minimibesättningsbeslut som bemanningsföreskrifter.

Enligt 6 kap. 6 § har befälhavaren rätt att utnyttja en ventil där en plötsligt uppkommande händelse gör att minimibesättningen inte blir komplett. I sådant fall kan han besluta att fartyget skall framföras trots bristen under förutsättning att sammansättningen av den besättning som finns kvar på fartyget är tillfredsställande med hänsyn till sjösäkerheten. Motsvarande regel finns inte enligt förslaget beträffande bemanningsföreskrifter. Om befälhavaren har utnyttjat denna ventil på ett riktigt sätt, skall han inte straffas. Genom att befälhavaren i 6 kap. 6 § andra stycket har ålagts samrådsskyldighet före beslutet och att han enligt 7 § i samma kapitel skall noga anteckna sitt beslut, har sörjts för att en riktig tillämpning av ventilen föregås av noggranna överväganden. Förutsättningarna för dessa kan dokumenteras och det finns därför ett gott underlag för sjöfartsverkets kontroll i efterhand. Av det föreliggande materialet måste alltså stå klart att sådana förhållanden har förelegat som berättigar till utnyttjande av ventilen. Sålunda skall vakt och jour kunna upprätthållas, nödvändig tillsyn av fartyg och last kunna göras och personalen med hänsyn till föreliggande arbetsavtal och arbetstidsreglering få utnyttjas på det ändrade sätt som kan vara en förutsättning för att det genom befälhavarbeslutet planerade systemet skall fungera.

Även en överträdelse av bemanningsbestämmelserna som har skett av grov oaktsamhet föreslås bli straffbelagd enligt paragrafen. Härigenom läggs grunden fast för kravet på en noggrann prövning av förutsättningarna, innan ett befälhavarbeslut fattas. Detta innebär en skärpning i förhållande till vad som gäller enligt nuvarande 3 §. Vid bedömande om oaktsamheten har varit grov bör särskilt beaktas om befälhavaren inte har följt de råd som hans närmaste män inom fartygsledningen har lämnat eller om hans beslut har medfört att personalen har ålagts övertid i otillåten utsträckning.

I andra stycket straffbeläggs förseelse som har skett av oaktsamhet vilken inte är grov. Detta innebär inte någon principiell nyhet i sjösäkerhetslagstiftningen, eftersom oaktsamhetsbrott redan har kunnat straffas enligt 40 § sjöbefälskungörelsen. – Om förseelsen är ringa, t. ex. därför att befälhavaren har gjort ett misstag i en pressad situation, skall han inte straffas.

Beträffande tredje stycket, som innebär att ett ansvar för redaren införs vid sidan av befälhavaransvaret för överträdelser av bemanningsreglerna, hänvisas till avsnitt 4.3.

10 kap. 3 §

Motsvarar 10 kap. 3 § tredje och fjärde styckena.

10 kap. 4 §

I huvudsaklig överensstämmelse med nuvarande stadgande om obehörig befälsutövning i 36 § sjöbefälskungörelsen föreslår jag i 4 § en regel om straff för den som tjänstgör i befattning som befälhavare, maskinchef eller ansvarig för vakt på ett fartyg utan att inneha den behörighet som är föreskriven för befattningen i minimibesättningsbeslutet eller i bemanningsföreskrifter. Straffrihetsregeln i andra punkten avser inte bara nöd under resa såsom 36 § sjöbefälskungörelsen gör utan även fall då någon har uppehållit en befattning på grund av beslut av befälhavaren enligt 6 kap. 6 §, även om detta beslut i efterhand visar sig vara sakligt felaktigt.

10 kap. 11 §

I paragrafen, som motsvarar 10 kap. 10 §, har lagts till att även förseelse mot 6 kap. 7 § är straffbelagd. Sistnämnda paragraf innehåller skyldighet för befälhavaren att skriva ned sitt beslut att gå ifrån minimibesättningsbeslutet med stöd av 6 kap. 6 § (befälhavarbeslut) samt att omedelbart underrätta sjöfartsverket om detta beslut.

11 kap. 3 §

I avsnitt 4.1.7 lägger jag fram förslag beträffande provisoriska minimibesättningsbeslut. Ett sådant beslut är tidsbegränsat till högst två månader (se 6 kap. 8 § andra stycket). Avsikten är, att under den tid som beslutet gäller den vanliga ordningen för beredande av beslut skall pågå, bl. a. samråd med organisationerna, så att ett ordinärt beslut kan ersätta det provisoriska när dettas giltighetstid är slut. Med hänsyn särskilt till tidsbegränsningen uttalar jag i det nämnda avsnittet att det inte finns något behov av att kunna överklaga ett provisoriskt minimibesättningsbeslut. I första stycket av förevarande paragraf har jag därför tagit upp en regel som förbjuder överklagande.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Den nya lagstiftningen bör träda i kraft den 1 januari 1980.

Som jag har anfört i avsnitt 4.1.5 måste vissa övergångsbestämmelser finnas. Dessa innebär att bristmönstringssystemet finns kvar under en viss tid efter ikraftträdandet men att tillämpningen av det begränsas efter hand i allt större utsträckning. Jag hänvisar beträffande den närmare utformningen härav till vad som anförs i nämnda avsnitt.

8 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att antaga förslaget till

lag om ändring i lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg.

9 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga det förslag som föredraganden har lagt fram.

Bilaga 1

Sammanfattning

av betänkandet (SOU 1978:21) Bemanning av fartyg, avgivet av befälsbemanningsutredningen

Utredningen lägger fram förslag till ny författningsreglering rörande bemanningen av alla fartyg på vilka sjösäkerhetslagstiftningen är tillämplig och till nya bestämmelser om behörighet för tjänstgöring i befattning ombord på sådana fartyg. Härjämte innehåller utredningens betänkande överväganden av betydelse för den framtida bemanningspolitiken.

Utredningen föreslår att sjöbefälskungörelsen upphävs samt att reglerna om bemanning av fartyg samlas i sjösäkerhetslagen och sjösäkerhetskungörelsen (numera sjösäkerhetsförordningen). Bestämmelser om behörighet att inneha befattning på fartyg förs samman till en särskild förordning om behörighet för sjöpersonal.

Bemanning av fartyg

Innebörden av utredningens förslag vad gäller bemanningen av fartyg är i huvudsak att det offentliga ansvaret för att fartygen är bemannade på ett från sjösäkerhetssynpunkt betryggande sätt mer odelat läggs på sjöfartsverket. De nuvarande detaljbestämmelserna i sjöbefälskungörelsen om besättningens sammansättning slopas. De av riksdag och regering utfärdade bestämmelserna kommer enligt förslaget att begränsa sig till allmänna riktlinjer till ledning för sjöfartsverkets beslut i bemanningsärendena. Härigenom öppnas möjligheter för en flexiblare praxis, där större hänsyn än tidigare kan tas till utvecklingen inom sjöfarten och till speciella förhållanden i enskilda fall.

Minimibesättning skall som hittills bestämmas med hänsyn enbart till sådana arbetsuppgifter som har samband med säkerheten. Utredningens förslag innebär ett förtydligande av säkerhetsbegreppet och i viss mån en utvidgning av detta. Sålunda skall vid bestämmande av minsta bemanning ombord hänsyn tas också till behovet av personal för förtöjningsarbete. Hänsyn skall också kunna tas till nödvändigt arbete med ett fartygs hjälpmaskineri. Till arbete för fartygets säkerhet skall även räknas sådan hantering av lasten som har till syfte att kontrollera att säkerheten ombord inte eftersätts eller att föreskrifter om oljeskydd och annat miljöskydd iakttas. Utredningen betonar starkare än vad som tidigare har gjorts de sociala fordringarna på minimibesättningen och betydelsen för säkerheten av att arbetsförhållandena blir drägliga. I detta sammanhang framhålles intendenturtjänsten ombord och den vikt som bör fästas vid kosthåll och hygien på fartygen.

I särskilda avsnitt (kap. 20 och 22) redovisar utredningen sina närmare överväganden rörande sammansättning av minimibesättning. Bedömningarna har schablonmässigt konkretiserats i tabeller där besättningskraven uttrycks i förhållande till bestämda kriterier, främst fartygens storlek, maskinstyrka och fartområde (trafikområde). Det understryks att avsikten

inte är att med tabellerna binda sjöfartsverket, utan verket har att i sin tillämpning ta hänsyn till förhållanden som inte har beaktats när tabellerna gjordes upp. Det är också enligt utredningens mening självklart att utvecklingen t. ex. i fråga om tekniken och arbetsorganisationen ombord bör leda till att bemanningspraxis prövas om och anpassas efter nya förhållanden.

Utredningen framhåller den betydelse som sjöfartsverket vid utformningen av bemanningspraxis bör tillmäta träffade överenskommelser mellan redarnas och de ombordanställdas organisationer. Ett vidgat inflytande från arbetsmarknadsparternas sida på bemanningen bör enligt utredningens mening verksamt främja en utveckling som gagnar näringen i stort.

För att främja rationellare bemanningsförhållanden föreslår utredningen en ny fartområdesindelning som förutsätts komma att som regel användas när sjöfartsverket bestämmer minimibesättning. De nya fartområdena är: *närtrafik*, fart på inre svenska farvatten och inom begränsad del av fartområdet kusttrafik t. ex. inom ett angivet skärgårds- eller hamnområde; *kusttrafik*, fart längs Sveriges kuster, i hela Öresund och i Oslofjorden längst till en linje dragen med hänsyn till gällande trafikseparationsregler och lämpliga färdvägar från riksgränsen mellan Finland och Sverige i norr, mitt i Bottenviken och Bottenhavet, mellan Finland och Sverige vid Åland, runt Gotland, till Bornholms sydudde och därifrån till Stevns i Danmark vid Öresunds södra begränsning, samt från Själlands nordspets till Stavernsodden väster om Larvik i Norge; *utsträckt östersjötrafik*, fart i Östersjön, på Kattegatt och Skagerack intill linjen Lindesnäs i Norge – Hanstholm i Danmark samt genom Kielkanalen längs Danmarks, Västtysklands, Hollands och Belgiens nordsjökuster från Esbjerg till Blankenberghe; *nordeuropeisk trafik*, fart i Nordsjön och Atlanten från Trondheim runt de brittiska öarna till Brest; *inskränkt oceantrafik*, fart på Medelhavet och Svarta havet samt inom Atlanten från gränsen för nordeuropeisk trafik till en punkt på Nordafrikas kust vid N 25° innefattande fart på Kanarieöarna och Madeira; *oceantrafik*, annan fart än den nu sagda.

Beträffande övriga för närvarande använda parametrar (bruttotonnage och maskinstyrka m. fl.) föreslås inga ändringar. Författningsförslagen innebär dock att maskinstyrka anges i kilowatt i stället för som f. n. i effektiva hästkrafter.

En viktig del av utredningens förslag tar sikte på att avveckla det s. k. bristmönstringssystemet. Meningen är att systemet skall försvinna etappvis. Betänkandet innehåller en närmare redovisad modell för en sådan stegvis genomförd avveckling.

Sjöfartsverkets beslut om minimibesättning skall kunna medge reducerade besättningar vid kortare resor och utredningen diskuterar närmare två kategorier, den ena om högst 12 och den andra om högst 2 timmar.

Det förutsätts också att sjöfartsverket skall tillfälligtvis kunna jämka ett minimibesättningsbeslut om särskilda förhållanden – t. ex. en besvärlig bristsituation – föreligger och sjösäkerhetens krav ändå kan anses tillgodosedda. Ett sådant tillfälligt, för begränsad tid eller viss avgränsad resa meddelat minimibesättningsbeslut skall kunna meddelas telegrafiskt eller på annat enkelt och snabbt sätt.

För att förhindra onödiga ekonomiska förluster i plötsligt uppkommande

situationer, där det inte finns tid eller möjlighet att avvakta sjöfartsverkets ställningstagande, föreslås en särskild "ventil". Denna innebär att befälhavaren kan besluta om avvikelser om minimibesättningsbeslutet i vad avser krav på befattningshavares kvalifikationer. Sådant beslut skall föregås av samråd med maskinchefen och skyddskommitté eller skyddsombud, och beslutets giltighet har begränsats i olika avseenden.

Utredningens författningsförslag omfattar även andra fartyg än handelsfartyg. Den nuvarande gränsen för tillämpningen av sjöbefälskungörelsen vid 20 brt saknar motsvarighet i utredningens författningsförslag. För mindre fartyg öppnas möjlighet för sjöfartsverket att reglera säkerhetsfrågorna genom enklare föreskrifter än minimibesättningsbeslut. Sådana bemanningsföreskrifter kan inskränkas till vad som i de enskilda fallen finnes erforderligt. Föreskrifterna kan vara generella för en hel grupp likartade fartyg eller individuella för visst fartyg. Enligt förslaget skall den förenklade ordningen gälla för bogserfartyg i längst utsträckt östersjötrafik, fiskefartyg och fritidsfartyg samt alla fartyg under 20 brt eller med ett skrov vars största längd understiger tolv meter eller största bredd understiger fyra meter.

Behörighet för sjöpersonal

Förslaget om en särskild förordning om behörighet för sjöpersonal innebär att de nuvarande sjöbefälsbehörigheterna i sjöbefälskungörelsen och manskapsbehörigheterna i sjöfartsverkets kvalifikationskungörelse förs samman i en författning som utfärdas av regeringen. Vissa förändringar föreslås dock. Dessa innefattar i första hand en anpassning av behörighetssystemet till innehållet i det föreliggande förslaget till IMCO-konvention angående utbildning och certifiering av sjöpersonal. Hänsyn har också tagits till det utbildningssystem som har föreslagits av Utredningen sjöpersonalens utbildning (UTSJÖ) och som f. n. bearbetas inom utbildningsdepartementet.

Utredningen föreslår att nuvarande sjöbefälsbehörigheter i princip skall finnas kvar. Härjämte införs två särskilda behörigheter för elpersonal, en för personal med utbildning på högskolenivå eller med fyraårigt tekniskt gymnasium och en för personal med annan gymnasieutbildning. Den pågående bemanningsutvecklingen, inte minst planerna på redaresidan att genom ny teknik och förändrad organisation av arbetet ombord minska besättningarna, kräver enligt utredningens mening att ökad uppmärksamhet ägnas åt kvalifikationerna för befattningarna vid sidan av sjöbefälet. Förslaget upptar två grundbehörigheter för matroser och motormän samt särskilda behörigheter för förhandsmän och annan personal med lång tjänstgöringstid. Vidare föreslås krav på viss kortare praktik eller säkerhetsutbildning för nybörjare till sjöss som skall inneha befattning inom minimibesättningen.

För att förebygga olyckor till följd av bristande kunskaper om arbetsmiljön på fartyg föreslår utredningen en obligatorisk introduktion beträffande grundläggande säkerhetsfrågor för all personal ombord. Denna skall särskilt rikta sig mot nybörjare i sjötjänst och skall gälla även sådan personal som inte ingår i minimibesättning.

I syfte att få till stånd en rättvisare ordning när det gäller tillgodoräknande som praktik av tjänstgöring vilken fullgörs på fartyg som ägs eller brukas av

staten, dvs. försvarsmakten, tullverket, sjöfartsverket, vägverket eller annan myndighet, föreslås en regel som lägger i sjöfartsverkets hand att bedöma praktikvärdet efter samråd med den myndighet, under vars förvaltning fartyget står. Denna regel ersätter det nuvarande systemet med en stel schablonartad tillgodoräkning. Avsikten är, att den praktik som tjänstgöringen på det statliga fartyget ger skall kunna tillgodoräknas som t. ex. däckstjänstgöring eller maskinrumstjänstgöring på handelsfartyg, allt efter den erfarenhet som personalen faktiskt kan få på fartyget. Utredningens förslag syftar även till att underlätta för personal på staten tillhöriga fartyg, t. ex. vid tullverket och sjöfartsverket, att genom tjänstgöring på dessa fartyg skaffa den praktik som erfordras för att få behörighet att inneha högre befattningar ombord.

Utredningen föreslår att åldersgränsen 20 år behålls för befälhavare och att en ny åldersgräns ställs upp vid 18 år för vakt- och jouransvarig personal.

Övriga förslag

Slopandet av sjöbefälskungörelsen med dess bemanningstabeller innebär att sjöfartsverkets minimibesättningsbeslut får ökad betydelse för regleringen av minimibemanningen i den svenska handelsflottan. Vissa praktiska frågor kommer upp när det gäller de äldre behörigheternas plats i det nya systemet och tillämpningen av minimibesättningsbesluten med avseende på personal med äldre behörigheter. Huvudregeln är att äldre behörigheter behåller sin användbarhet och förslag framlägges som praktiskt skall underlätta övergången till den nya ordningen.

Utredningen föreslår att bemanningskontrollen ägnas ökad uppmärksamhet. Liksom mönstringsutredningen tidigare har gjort (betänkandet Mönstring av sjömän, Ds K 1974:11) förordar utredningen att en stor del av kontrollarbetet görs genom stickprovskontroller grundade på journalredovisning av de anställda. Erfarenheten visar att kontrollen av efterlevnaden i praktiken effektivast sker ombord av de anställda och deras fackliga företrädare. Utvecklingen av skyddsarbetet ombord och de anställdas ansvar för säkerhetsfrågorna bidrar enligt utredningens uppfattning till att minska behovet av en utbyggd myndighetskontroll.

I ett särskilt avsnitt har utredningen diskuterat de ekonomiska konsekvenserna för sjöfartsnäringen som utredningens betänkande kan medföra. Sammanfattningsvis framhålles att utredningens förslag inte i något fall medför direkt påvisbara kostnader för näringen utan som helhet betraktat måste främja en utveckling av bemanningspraxis som är ägnad att stärka lönsamheten i handelssjöfarten. Utredningen förutser inte att dess förslag i och för sig skall ge anledning till någon generell eller omfattande omprövning av minimibesättningsbesluten för det existerande fartygsbeståndet. För tillkommande fartyg förbättrar utredningens förslag möjligheterna för sjöfartsverket att i samverkan med redare och ombordanställda reglera minimibemanningen efter utredningens krav och föreliggande förutsättningar.

Bilaga 2
Utredningens förslag

Förslag till
Lag om ändring i lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg

Härigenom förordnas beträffande lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg

dels att 6 kap., 9 kap. 7 § och 10 kap. 3 § skall ha nedan angivna lydelse,

dels att nuvarande 10 kap. 4–9 §§ skall betecknas 10 kap. 5–10 §§,

dels att den nya 10 kap. 7 § skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 10 kap. 4 §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
6 kap.	
Bemanning och minimibesättning m. m.	
1 §	
Fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt.	
Under resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller som i annat fall är sådan, att skeppstjänsten måste indelas i skift, må fartyget icke ha mindre besättning än att *befäl och manskap kunna* indelas i erforderligt antal vakter.	Under resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller som i annat fall är sådan, att skeppstjänsten måste indelas i skift, må fartyget icke ha mindre besättning än att *den kan* indelas i erforderligt antal vakter *och att behövlig jourtjänstgöring kan upprätthållas.*
Fartyg må icke under resa ha mindre besättning än att erforderlig personal kan avdelas för *kosthållet* ombord och, om fartyget enligt gällande föreskrifter skall vara utrustat med teleanläggning, för anläggningens behöriga nyttjande.	Fartyg må icke under resa ha mindre besättning än att erforderlig personal kan avdelas för *intendenturtjänsten* ombord och, om fartyget enligt gällande föreskrifter skall vara utrustat med teleanläggning, för anläggningens behöriga nyttjande.
2 §	
För fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton, som befordrar gods eller passagerare, skall sjöfartsverket, efter samråd med organisationer representerande redare och ombordanställda, fastställa den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart, vari fartyget nyttjas	*Sjöfartsverket skall,* efter samråd med organisationer representerande redare och ombordanställda, *för fartyg* fastställa den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart, vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas (minimibesättning). *Regeringen eller, efter regeringens bemyn-*

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
eller avses att nyttjas (minimibesättning). *Om fartyget nyttjas eller avses att nyttjas i flera fartområden, skall minimibesättning fastställas för varje sådant område.*	*digande, sjöfartsverket meddelar närmare bestämmelser om fartområden, för vilka minimibesättning skall fastställas.*
Regeringen äger bestämma, att minimibesättning skall fastställas även för annat fartyg än i första stycket sägs.	*I fråga om fartyg, som äges eller brukas av svenska staten och användes för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare, skall minimibesättning fastställas av den myndighet under vars förvaltning fartyget står, i den mån regeringen ej bestämmer annat. Sådant beslut skall föregås av samråd med organisationer representerande de anställda.*
	Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får för fartyg som har en bruttodräktighet understigande 20 registerton eller som ej befordrar gods eller passagerare föreskriva om undantag från bestämmelserna om minimibesättning och i stället meddela de särskilda föreskrifter om bemanningen som behövas från sjösäkerhetssynpunkt.
3 §	
När minimibesättning fastställes, skall besättningens sammansättning till antal och kvalifikationer bestämmas med hänsyn till fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och den fart, vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. *Härvid skall iakttagas att fartyg erhåller befäl till det antal och med den behörighet som särskilt föreskrives samt att manskapet* ges en sammansättning som är tillfredsställande med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt.	När minimibesättning fastställes, skall besättningens sammansättning till antal och kvalifikationer bestämmas med hänsyn till fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och den fart, vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. *Härvid skall beaktas för fartyget gällande bestämmelser om ordinarie arbetstid. Besättningen skall* ges en sammansättning som är tillfredsställande med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt. *Beslut om minimibesättning kan, om särskilda skäl föreligger, meddelas för begränsad tid.*
4 §	
Sedan minimibesättning för visst fartyg fastställts, skall sjöfartsverket	

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
låta anteckna minimibesättningens sammansättning till antal och kvalifikationer samt det fartområde för vilket besättningen fastställts i den tillsynsbok för fartyget, som föreskrives i 7 kap. 20 §.	
5 §	4 §
Har anteckning om minimibesättning för visst fartområde införts i fartygs tillsynsbok, må fartyget icke framföras i fartområdet, om besättningens antal understiger vad som anges i tillsynsboken.	Fartyg, för vilket minimibesättning skall fastställas, får ej framföras förrän beslut om minimibesättning meddelats. Fartyget får icke framföras i annat fartområde än som anges i beslutet. Från beslutets innehåll i fråga om besättningens sammansättning får avvikelse icke göras i annat fall än som sägs i andra stycket. Inträffar plötsligt sjukdomsfall eller annat oförutsett förhållande, som medför att fartygets besättning ej uppfyller kraven i det för fartyget gällande beslutet om minimibesättning, och kan bristen ej avhjälpas före fartygets planerade avgång, får befälhavaren besluta att fartyget ändå skall framföras. Sådant beslut får meddelas endast om besättningen ombord till antalet motsvarar vad som har föreskrivits i beslutet om minimibesättning och dess sammansättning bedöms tillfredsställande med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt. Befälhavarens beslut får ej heller avvika från minimibesättningsbeslutet såvitt avser befälhavare, radiotelegrafist eller radiotelefonist. Innan befälhavare fattar beslut enligt andra stycket, skall han samråda med maskinchefen och fartygets skyddskommitté eller, om sådan ej finnes, med skyddsombudet. Beslutet får ej avse längre tid än en vecka eller, om resan till närmaste destinationshamn tar längre tid i anspråk, den härför erforderliga tiden.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
6 §	5 §
Ändras fartyg eller dess utrustning på sätt som kan antagas ha betydelse för minimibesättningens sammansättning, äger sjöfartsverket återkalla meddelat beslut om minimibesättning.	
Har beslut om minimibesättning återkallats, skall tillsynsboken genast lämnas till sjöfartsverket.	
	6 §
	Regeringen får föreskriva att bestämmelserna i detta kapitel skola tillämpas på svävare och annat transportmedel som helt eller huvudsakligen användas för sjötrafik och ej äro fartyg.
7 §	
Bestämmelserna i 1 § andra och tredje styckena samt 2–6 §§ gälla icke utländskt fartyg.	Bestämmelserna i 1 § andra och tredje styckena samt 2–5 §§ gälla icke utländskt fartyg.
9 kap.	
7 §	
Befälhavaren skall innan resa anträdes skaffa sig den kännedom om fartyget som han behöver för att kunna fullgöra sina åligganden beträffande säkerheten på fartyget.	
Maskinchefen skall innan resa anträdes skaffa sig erforderlig kännedom om fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar samt fartygets brandsläckningsanordningar.	
Besättningen skall genom befälhavarens försorg, *i den mån det är möjligt*, beredas tillfälle att förvärva erforderlig kännedom om fartyget innan resa anträdes.	Besättningen skall innan resa anträdes genom befälhavarens försorg beredas tillfälle att förvärva erforderlig kännedom om fartyget *samt om grundläggande säkerhetsbestämmelser och åtgärder vid fartygsolycka.*
10 kap.	
3 §	
Iakttager befälhavare icke *de föreskrifter* om minimibesättning, *som med stöd av denna lag fastställts att gälla för fartyget*, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.	Iakttager befälhavare icke *beslut* om minimibesättning *och föreligger ej sådant förhållande som avses i 6 kap. 4 § andra stycket, eller frångår han sådana särskilda föreskrifter som meddelats enligt 6 kap. 2 § tredje stycket*, dömes till dagsböter eller

Nuvarande lydelse

Gärning som avses i första stycket skall icke medföra ansvar, om lämplig person som varit kvalificerad till befattningen icke kunnat erhållas i senast besökta hamn och detta föranlett att de uppställda fordringarna på kvalifikation hos medlem av minimibesättning icke blivit uppfyllda för viss tjänst ombord.

Anställes den som ingår i minimibesättning och tillhör däcks- eller maskinavdelningen av annan än redaren, *dömas redaren och* befälhavaren till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Visar redaren eller befälhavaren att han gjort vad på honom skäligen ankommit för att förhindra förseelsen, är han dock fri från ansvar.

Föreslagen lydelse

fängelse i högst sex månader.

Anställes den som ingår i minimibesättning och tillhör däcks- eller maskinavdelningen av annan än redaren, *dömes* befälhavaren till dagsböter eller fängelse i högst sex månader *om han ej visar att han gjort vad på honom skäligen ankommit för att förhindra förseelsen.*

Sker förseelse, som avses i första stycket, av oaktsamhet som ej är ringa, dömes till dagsböter.

4 §

Tjänstgör någon på fartyg i befattning som befälhavare eller maskinchef eller som ansvarig för vakt eller jour utan att inneha den behörighet som är föreskriven för befattningen i beslut om minimibesättning eller i särskilda föreskrifter, som har meddelats enligt 6 kap. 2 § andra stycket, dömes till dagsböter. Uppehöll han befattningen på grund av inträffat sjukdomsfall eller annan liknande omständighet, är han fri från ansvar.

7 §

För förseelse som avses i 2–4 §§ dömes även redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget till dagsböter eller fängelse i högst sex månader, om han känt till eller bort

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	känna till förseelsen och ej visar att han gjort vad på honom skäligen har ankommit för att förhindra förseelsen.
Ha flera medverkat till gärning som avses i *1–5* §§, gäller 23 kap. brottsbalken.	Ha flera medverkat till gärning som avses i *1–3, 5 och 6* §§, gäller 23 kap. brottsbalken.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1979.

Bilaga 3
Utredningens förslag

Förslag till
Förordning om ändring i kungörelsen (1965:908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg

utfärdad den

Regeringen föreskriver att 6 kap. och 9 kap. 13 § kungörelsen (1965:908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	6 kap.
Fartygs bemanning	**Bemanning och behörighet**
	Allmänna bestämmelser
	1 §
	Beslut om minimibesättning framgår av handling som sjöfartsverket utfärdar. Handlingen eller bestyrkt avskrift därav skall förvaras på fartyget. Innehållet i beslutet skall tillkännages genom anslag på lämplig plats ombord.
	2 §
	På fartyg, för vilket minimibesättning har fastställts, skall finnas en särskilt upprättad förteckning över dem som har befattning ombord. Om befattning på fartyg finns bestämmelser i 3 § sjömanslagen (1973:282).
	3 §
	För fartyg, som är under planering eller byggnad eller som är i fråga för inköp från utlandet, avger sjöfartsverket på begäran av beställare, redare, varv eller organisation som representerar ombordanställda det förhandsutlåtande om minimibesättningens storlek och sammansättning, vartill föreliggande upplysningar om fartyget kan ge anledning.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Förhandsutlåtande gäller ej som beslut om minimibesättning.

4 §

Bestämmelserna om minimibesättning gäller ej bogserfartyg, som användes i längst utsträckt östersjötrafik, fiskefartyg eller fritidsfartyg. Som fiskefartyg anses även fartyg, som i omedelbar anslutning till fiskeresa, vari fartyget har deltagit, nyttjas till vidare befordran eller beredning av färsk fisk. Från bestämmelserna undantages även annat fartyg som har en bruttodräktighet understigande 20 registerton eller ett skrov, vars största längd understiger tolv meter eller största bredd understiger fyra meter.

För fartyg som avses i första stycket meddelar sjöfartsverket sådana föreskrifter om bemanningen som avses i 6 kap. 2 § tredje stycket lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg eller, om fartyget äges eller brukas av staten och står under annan myndighets förvaltning än sjöfartsverket, av den myndigheten.

5 §

I beslut om minimibesättning anges för vilket fartområde som beslutet gäller. Skall fartyg nyttjas i flera fartområden, fastställes minimibesättning för varje sådant område.

Fartområdena äro:

a) närtrafik: fart inom riket i floder, kanaler och insjöar utom Mälaren och Vänern samt i den del av fartområdet kusttrafik som sjöfartsverket bestämmer;

b) kusttrafik: fart i Mälaren och Vänern samt fart i Östersjön, Öresund, Kattegatt och Oslofjorden intill de gränser som bildas av

en rät linje från landgränsen mellan Sverige och Finland (lat. N. 65° 32'

Nuvarande lydelse *Föreslagen lydelse*

long. O. 24° 08'5)

till Norrskär fyr (lat. N. 63° 14' long. O. 20° 36'5)

en rät linje därifrån till Märket fyr (lat. N. 60° 18' long. O. 19° 08')

en rät linje därifrån till en punkt 3 nautiska mil 83° från Svenska Björn fyr (lat. N. 59° 33' long. O. 20° 07')

en rät linje därifrån till en punkt 4 nautiska mil 107° från Fårö fyr (lat. N. 57° 56'5 long. O. 19° 28'5)

en rät linje därifrån till en punkt 4 nautiska mil 123° från Östergarn fyr (lat. N. 57° 24' long. O. 19° 06')

en rät linje därifrån till en punkt 13 nautiska mil 154° från Faludden fyr (lat. N. 56° 48' long. O. 18° 34'5)

en rät linje därifrån till en punkt 4 nautiska mil 143° från Ölands södra grund fyr (lat. N. 56° 01'5 long. O. 16° 45'5)

en rät linje därifrån till Due Odde (sydspetsen av Bornholm) (lat. N. 54° 59' long. O. 15° 05')

en rät linje därifrån till Stevns i Danmark (lat. N. 55° 17' long. O. 12° 28'); samt

en rät linje från Gilbjerg Hoved (nordspetsen av Själland i Danmark) (lat. N. 56° 08' long. O. 12° 17'5)

till Stavernsodden fyr i Norge (lat. N. 58° 57'5 long. O. 10° 03');

c) utsträckt östersjötrafik: annan fart än som anges under b

1. inom östersjöområdet;

2. i Kattegatt och Skagerack innanför en rät linje från en punkt vid Lindesnäs i Norge vid lat. N. 57° 59' long. O. 7° 03' till en punkt vid Hanstholm i Danmark vid lat. N. 57° 08' long. O. 8° 36'; samt

3. genom Kielkanalen i fart på Nordsjön intill de gränser som bildas av

en rät linje från fyren Blaavandshok

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

i Danmark (lat. N. 55° 33' long. O. 8° 05')

till en punkt vid lat. N. 53° 30' long. O. 4°,

en rät linje därifrån till en punkt vid lat. N. 52° long. O. 3° 07' och

en rät linje därifrån till fyren Blankenberghe i Belgien (lat. N. 51° 19' long. O. 3° 07');

d) nordeuropeisk trafik: annan fart än som anges under b och c, dock längst intill de gränser som bildas av

en rät linje från Bjugnskjer fyr i Norge (lat. N. 63° 46' long. O. 9° 33')

till Slettringen fyr i Norge (lat. N. 63° 40' long. O. 8° 16'),

en rät linje därifrån till Shetlands nordpynt (lat. N. 60° 51' long. V. 0° 53')

en rät linje därifrån till en punkt vid lat. N. 60° 51' long. V. 11°,

en rät linje därifrån till en punkt vid lat. N. 48° long. V. 11° samt

en rät linje därifrån till de Lervily fyr i Frankrike (lat. N. 48° long. V. 4° 34');

e) oceantrafik: annan fart än som anges under b–d;

f) inskränkt oceantrafik: annan fart än som anges under b–d

1. i Medelhavet och Svarta havet samt

2. i Atlanten längst intill de gränser som bildas av en rät linje från en punkt vid lat. N. 48° long. V. 11° till en punkt vid lat. N. 25° long. V. 25° och en rät linje därifrån till en punkt på Afrikas västkust vid lat. N. 25°.

Föreligger särskilda skäl får sjöfartsverket fastställa minimibesättning för fartområde som har bestämts på annat sätt än som sägs i andra stycket.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Faktorer som påverkar minimibesättningens storlek och sammansättning

6 §

Vid bedömning av fartygets storlek enligt 6 kap. 4 § lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg tages främst hänsyn till dess bruttodräktighet, såvitt avser personal för däckstjänsten, samt till den axeleffekt som kan uttagas från dess framdrivningsmaskineri och till utformningen av dess hjälpmaskineri, såvitt avser personal för maskintjänsten.

Personal för intendenturtjänsten bestämmes med hänsyn till det antal ombordanställda som skall finnas inom däcks- och maskinavdelningarna enligt beslutet om minimibesättning.

I fråga om fartyg, som har passagerarfartygscertifikat, tages särskild hänsyn till behovet av personal för att handha livbåtar, livflottar och bärgningsredskap och i övrigt bistå passagerare och besättning i händelse av nöd.

7 §

Vid bestämmandet av minimibesättning beaktas om fartyget har

1. särskild nautisk utrustning, som påverkar behovet av personal för fartygets navigering och därtill hörande observationer och beräkningar och för dess manövrering,

2. särskild teknisk utrustning, som påverkar behovet av personal för annan däckstjänstgöring än som avses under 1, samt

3. särskild teknisk utrustning, som påverkar behovet av personal för driften och övervakningen av fartygets framdrivningsmaskineri och hjälpmaskiner eller för vakttjänstgöring i maskinrummet eller jourtjänstgöring i maskinavdelningen.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	8 §
	Minimibesättning skall sammansättas så att den till antal och kvalifikationer svarar mot organisationen av arbetet ombord.
	Behörighet
	9 §
	För varje befattning i minimibesättning anges den praktiska erfarenhet och den utbildning som fordras för att utöva befattningen (behörighet). Krav på behörighet bestämmes så att fartyget och dess nautiska, maskinella och övriga utrustning handhaves av därför lämpad personal och på ett från säkerhetssynpunkt betryggande sätt.
1 §	10 §
Såsom rorsman eller utkiksman *må ej användas annan än den som har* tillräcklig syn- och hörselförmåga *enligt kungörelsen (1970:160) om läkarintyg för sjöfolk. Att dessa fordringar äro uppfyllda* skall styrkas med läkarintyg. *Om ej annat är föreskrivet må läkarintyget ej vara äldre än fyra år.*	*För behörighet till befattning som innebär ansvar för vakt eller jour på fartyg till sjöss eller som* rorsman eller utkiksman *fordras att ha* tillräcklig syn- och hörselförmåga *samt, i fråga om personal för däckstjänsten, normalt färgsinne. Detta* skall styrkas genom läkarintyg. *Föreskrifter för tillämpningen av bestämmelserna i första stycket meddelas av sjöfartsverket efter samråd med socialstyrelsen.*
	11 §
	Befälhavare skall vara svensk medborgare och ha uppnått 20 års ålder. *Den som har ansvar för vakt eller jour på fartyg skall ha uppnått 18 års ålder.* *Radiotelegrafist skall vara svensk medborgare. Sjöfartsverket får medge undantag härifrån efter hörande av överbefälhavaren och televerket.*
	12 §
	Om fordringar för att erhålla behö-

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

righet, om behörighetsbevis och utfärdande av sådant bevis finns bestämmelser i förordningen (1978:000) om behörighet för sjöpersonal.

Vakt- och jourtjänst

2 §

När däckstjänsten på fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 registerton måste indelas i skift, skall under fartygets gång vakt hållas på däck av minst två man förutom fartygsbefäl.

När maskintjänsten på fartyg med en maskinstyrka av minst 550 effektiva hästkrafter måste indelas i skift, skall under fartygets gång vakt hållas av maskinbefäl och, om fartygsmaskineriets storlek och typ påkallar det, det ytterligare antal man som oundgängligen kräves för maskineriets säkra manövrering och drift.

13 §

Sjöfartsverket meddelar föreskrifter om den vakt som under fartygets gång skall hållas på kommandobryggan eller i motsvarande manövercentral och i maskinrummet eller i manövercentral för maskineriet.

Sjöfartsverket meddelar föreskrifter om de närmare villkor, på vilka vakt som avses i första stycket kan ersättas av tjänstgöring, som ej kräver att tjänstgörande befattningshavare helt eller delvis uppehåller sig på fartygets kommandobrygga, i motsvarande manövercentral, i fartygets maskinrum eller i manövercentral för maskineriet, (jourtjänstgöring).

3 §

I den mån tillämpning på visst fartyg av bestämmelserna i 2 § medför högre krav på bemanningen än som från sjösäkerhetssynpunkt betingas av fartygets beskaffenhet *och* utrustning *samt omständigheterna i övrigt, äger sjöfartsverket medge undantag från dessa bestämmelser.*

I ärende som avses i första stycket skall sjöfartsverket före avgörandet bereda organisationer representerande redare och ombordanställda tillfälle att yttra sig.

Vid tillämpning av första och andra styckena beaktas fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning *och användning, den fart vari fartyget nyttjas och andra förhållanden som kan inverka på fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt.*

4 §

Fartyg, som skall vara utrustat med radiotelegrafstation, skall på resa ha påmönstrad minst en radiotelegrafist. Vakt *skall hållas på sådant fartyg* på nödfrekvensen för radiotelegrafi *i den omfattning sjöfartsverket bestämmer.*

14 §

Sjöfartsverket meddelar föreskrifter om vakt på nödfrekvensen för radiotelegrafi eller radiotelefoni.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
5 § *Fartyg, som skall vara utrustat med radiotelefonstation, skall på resa ha påmönstrad minst en radiotelefonist.* Vakt *skall hållas på sådant fartyg* på nödfrekvensen för radiotelefoni *i den omfattning sjöfartsverket bestämmer. Befattningen som radiotelefonist må innehavas av befälhavaren eller annan ombordanställd, om denne är behörig därtill.*	
	Passagerarfartyg
6 § *Nyttjas* passagerarfartyg i stor *kustfart eller vidsträcktare fart,* skall för varje livbåt som fartyget skall föra i fartygets besättning finnas *godkända* båtmän *till minst* det antal som sjöfartsverket bestämmer. Som båtman *må godkännas* den som blivit tillräckligt övad i livbåtars och andra bärgningsredskaps *sjösättning* samt årors och andra framdrivningsredskaps *bruk,* äger kännedom om och färdighet i redskapens handhavande samt är i stånd att rätt uppfatta och åtlyda order. *Närmare bestämmelser om godkännande av* båtman *meddelas av sjöfartsverket. För* den som *godkänts* som båtman *skall* intyg *utfärdas av sjöfartsverket eller den verket bestämmer.*	15 § För varje livbåt, *som* passagerarfartyg *i annan fart än närtrafik* skall föra, skall i fartygets besättning finnas det antal båtmän som sjöfartsverket bestämmer. Som båtman *godkänns* den som fått tillräcklig övning i *sjösättning av* livbåtar och andra bärgningsredskap samt *i att använda* åror och andra framdrivningsredskap, äger kännedom om och färdighet i redskapens handhavande och är i stånd att rätt uppfatta och åtlyda order. Den som *godkänns* som båtman *erhåller* intyg *härom.*
7 § För varje livbåt skall utses *en person av befälet eller en godkänd* båtman som befälhavare samt ställföreträdare för *livbåtens befälhavare.* För varje motorlivbåt skall finnas en person som kan sköta motorn. För varje livbåt, som *är försedd med* radiotelegrafstation eller strålkastare, skall finnas en person som kan sköta denna utrustning.	16 § För varje livbåt skall utses båtman *eller annan person med motsvarande kunskaper och färdigheter* som befälhavare samt ställföreträdare för *denne.* För varje motorlivbåt skall finnas en person som kan sköta motorn. För varje livbåt som *har* radiotelegrafstation, *radiotelefonstation* eller strålkastare skall finnas en person som kan sköta denna utrustning.

Nuvarande lydelse

8 §

För livflottar skall finnas minst en person som är väl förtrogen med handhavande och skötsel av sådana flottar.

9 §

På bulklastfartyg som för last av olja, kemikalier, gas eller annat ämne, vilket kan orsaka explosion, brand, förgiftning eller annan särskild skada, skall under resa och vid lastning och lossning finnas befattningshavare med *behörighet* att handha sådan last. Detsamma gäller i fråga om torrlastfartyg, om det är påkallat på grund av lastens farlighet och mängd.

Befattningshavare med angiven behörighet skall finnas på fartyg som avses i första stycket även före lastningen och efter lossningen, om det behövs med hänsyn till risken för skada.

I fråga om fartyg som släpar eller skjuter farlig last äga första och andra styckena motsvarande tillämpning.

Sjöfartsverket får medge undantag från första, andra eller tredje stycket, om säkerheten kan anses tryggad på annat sätt.

10 §

I beslut om minimibesättning anges om befattningshavare *som avses i 9 §* skall finnas på fartyget. Om det behövs i visst fall, får sjöfartsverket meddela särskild föreskrift om behörig befattningshavare i avvaktan på beslutet.

Skall befattningshavare som avses i 9 § finnas på annat fartyg än som anges i 6 kap. 2 § första stycket lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg, meddelar sjöfartsverket särskilt beslut

Föreslagen lydelse

17 §

För livflottar skall finnas minst en person som är väl förtrogen med handhavande och skötsel av sådana flottar.

Last av farligt gods

18 §

På bulklastfartyg som för last av olja, kemikalier, gas eller annat ämne, vilket kan orsaka explosion, brand, förgiftning eller annan särskild skada, skall under resa och vid lastning och lossning finnas befattningshavare med *specialbehörighet* att handha sådan last. Detsamma gäller i fråga om torrlastfartyg, om det är påkallat på grund av lastens farlighet och mängd.

Befattningshavare med angiven behörighet skall finnas på fartyg som avses i första stycket även före lastningen och efter lossningen, om det behövs med hänsyn till risken för skada.

I fråga om fartyg som släpar eller skjuter farlig last äga första och andra styckena motsvarande tillämpning.

Sjöfartsverket får medge undantag från första, andra eller tredje stycket, om säkerheten kan anses tryggad på annat sätt.

19 §

I beslut om minimibesättning anges om befattningshavare *med specialbehörighet enligt 18 §* skall finnas på fartyget. Om det behövs i visst fall, får sjöfartsverket meddela särskild föreskrift om behörig befattningshavare i avvaktan på beslutet.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
därom. I fråga om sådant beslut gäller 6 kap. 4–6 §§ nämnda lag i tillämpliga delar.	
11 §	
För behörighet som avses i 9 § på bulklastfartyg fordras att befattningshavaren har gått igenom föreskriven utbildning dels för hantering av sådan last som behörigheten skall gälla, dels i brandskydd för personal på bulklastfartyg. Befattningshavaren skall dessutom, innan han påbörjar förstnämnda utbildning, ha tjänstgjort minst sex månader på bulklastfartyg med last av det slag som utbildningen avser och därvid ha deltagit i minst fyra lastnings- eller lossningsoperationer. Gäller utbildningen hantering av flera slag av laster, skall tjänstgöringen ha omfattat minst fyra månader för varje lastslag.	
För behörighet som avses i 9 § på torrlastfartyg fordras att befattningshavaren har gått igenom föreskriven utbildning för hantering av farlig last i torrlastfartyg.	
För behörighet som avses i 9 § på fartyg som släpar eller skjuter last meddelar sjöfartsverket föreskrifter.	
12 §	
Föreskrifter om utbildning som avses i 11 § meddelas av skolöverstyrelsen efter samråd med sjöfartsverket.	
Sjöfartsverket får för visst fall godkänna utbildning som ej motsvarar meddelade föreskrifter men ändå kan anses som fullgod. Sådant godkännande kan förenas med villkor och återkallas när skäl föreligger för det.	
13 §	
Den som har behörighet som avses i 9 § får på begäran behörighetsbevis av sjöfartsverket. Sådant bevis meddelas	

Nuvarande lydelse

för en tid av fem år. Giltighetstiden räknas första gången från den dag när utbildningen i lasthantering avslutades. Sjöfartsverket får föreskriva att innehavaren, för att beviset skall förnyas, har att gå igenom prov eller ytterligare utbildning.

Föreslagen lydelse

Avvikelse från beslut om minimibesättning

20 §

Beslut av befälhavaren enligt 6 kap. 4 § andra stycket lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg skall med angivande av skälen antecknas i skeppsdagboken eller, om sådan dagbok ej föres, nedtecknas särskilt. Har vid samråd framförts ståndpunkt som avviker från beslutet, skall detta framgå av anteckningen. Om innehållet i anteckningen skall befälhavaren genast underrätta sjöfartsverket genom telegram eller på liknande sätt.

21 §

Sjöfartsverket får i beslut om minimibesättning inskränka den möjlighet att göra undantag från beslutet, varom stadgas i 6 kap. 4 § andra stycket lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg. Inskränkningen kan gälla viss personal, viss fart eller andra särskilt angivna förhållanden.

Bemanningsföreskrifter

22 §

Vad som i 1, 3, 5–9 och 19 §§ stadgas för fartyg med minimibesättning gäller i tillämpliga delar även fartyg, för vilket har utfärdats särskilda föreskrifter om bemanningen enligt 6 kap. 2 § tredje stycket lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	9 kap.
13 §	13 §
Befälhavaren skall tillse att certifikat förvaras och duplett av certifikat anslås enligt 1 kap. 17 §.	Befälhavare skall tillse att certifikat förvaras och duplett av certifikat anslås enligt 1 kap. 17 §. *Han skall vidare tillse att beslut om minimibesättning eller för fartyget särskilt utfärdade föreskrifter, som avses i 6 kap. 2 § tredje stycket lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg, förvaras på fartyget och att innehållet däri tillkännages enligt 6 kap. 1 §.*

Övergångsbestämmelser

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1979. Samtidigt upphör sjöbefälskungörelsen (1960:487) att gälla, om inte annat följer av vad som sägs nedan. Om behörighetsbevis enligt 3 kap. sjöbefälskungörelsen stadgas särskilt i övergångsbestämmelserna till förordningen (1978:000) om behörighet för sjöpersonal.

2. Förekommer i författning hänvisning till föreskrift, som ersätts genom bestämmelse i denna förordning eller i förordningen (1978:000) om behörighet för sjöpersonal, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

3. Intill den 30 juni 1981 gäller vad som sägs i tredje stycket denna punkt beträffande alla befattningar som ingår i minimibesättning med undantag för befälhavare och maskinchef samt, vad gäller fartyg med en bruttodräktighet överstigande 8 000 ton, för den näst främste bland däckspersonalen och, vad gäller fartyg med en maskinstyrka överstigande 6 000 kW, för den näst främste bland maskinpersonalen.

För tiden den 1 juli 1981–31 december 1985 gäller vad som sägs i tredje stycket denna punkt beträffande den sista (lägsta) av de befattningar för däckspersonal som ingår i minimibesättning och som enligt beslutet om sådan besättning skall ha någon av behörigheterna styrman D 5–6, skeppare D 8 och skeppare D 9 samt beträffande den sista (lägsta) av de befattningar för maskinpersonal som ingår i minimibesättning och som enligt beslutet om sådan besättning skall ha någon av behörigheterna fartygsingenjör M 3 – fartygsmekaniker M 7, dock vad gäller fartyg med en maskinstyrka överstigande 6 000 kW inte den näst främsta.

Kan i fall som avses i första eller andra stycket denna punkt lämplig person, som är behörig till befattning som sägs där, ej erhållas i hamn, där befattningen skall tillträdas, får befattningen uppehållas av annan lämplig person intill dess behörig befattningshavare kan erhållas.

4. Den som under de senaste tio åren närmast före
   a. ikraftträdandet av denna förordning eller

b. utgången av den i punkt 3 första eller andra stycket angivna tiden har tjänstgjort till sjöss under sammanlagt minst 42 månader i befattning, till vilken han inte har varit kvalificerad enligt bestämmelserna i sjöbefälskungörelsen (1960:487) eller enligt beslut som har meddelats av sjöfartsverket med stöd av sjöbefälskungörelsen eller 6 kap. denna kungörelse, meddelar sjöfartsverket på ansökan särskild behörighet att framdeles uppehålla befattningen. Vid beräkningen av den minsta tjänstgöringstiden om 42 månader får tillgodoräknas tjänstgöring i högre befattning som har innehafts under tioårsperioden. På samma grunder kan sjöfartsverket meddela behörighet att uppehålla likartad befattning på andra fartyg.

Behörighet enligt första stycket kan meddelas med villkor och återkallas när skäl föreligger därtill.

Beträffande särskild behörighet enligt första stycket äger 19–21 §§ förordningen (1978:000) om behörighet för sjöpersonal motsvarande tillämpning.

5. Beslut om minimibesättning, som har utfärdats före den 1 januari 1979, skall i fråga om befattningshavares behörighet tillämpas med hänsyn till innehållet i sjöbefälskungörelsen (1960:487) och de övriga bestämmelser som gällde vid utgången av år 1978.

6. I fråga om bemanningen av fartyg, för vilket vid ikraftträdandet av denna förordning beslut om minimibesättning inte har meddelats, gäller bestämmelserna i sjöbefälskungörelsen (1960:487) intill dess sjöfartsverket meddelar dylikt beslut eller sådana föreskrifter om bemanningen som avses i 6 kap. 2 § andra stycket lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg.

Bilaga 4

Sammanfattning

av kompletterande utredning avgiven den 31 maj 1978 av sjöfartspolitiska utredningen

Sjöfartspolitiska utredningen (K 1977:05) tillsattes i juni 1977. Under det samråd som skedde hösten 1977 mellan denna utredning och befälsbemanningsutredningen uttalade sjöfartspolitiska utredningen i skrivelse den 30 november 1977 att befälsbemanningsutredningen behövde komplettera sina resonemang om de ekonomiska konsekvenserna och se över vissa avsnitt i utkastet till betänkande på grund av kollektivavtalsuppgörelser som hade träffats.

Befälsbemanningsutredningen avgav sitt betänkande i januari 1978.

Regeringen överlämnade den 9 februari 1978 betänkandet "Bemanning av fartyg" (SOU 1978:21) till sjöfartspolitiska utredningen för att – inom ramen för sina direktiv – göra de kompletteringar som angetts i sjöfartspolitiska utredningens skrivelse till befälsbemanningsutredningen den 30 november 1977. Härvid förutsattes "att de internationella reglerna om bemanning av fartyg, främst de som är under utarbetande i IMCO:s underkommitté för utbildning och vakthållning (STW) och sjösäkerhetskommitté (MSC), beaktas".

Sjöfartspolitiska utredningen lade upp sitt kompletterande arbete på det sättet att utredningen inledningsvis belyser den tekniska utvecklingen ombord med hänsyn till möjligheterna att minska bemanningen. Utredningen redogör därefter för de bemanningsavtal som har träffats på senare tid. Härefter följer ekonomiska beräkningar av kostnadsskillnaderna för olika bemanningsalternativ. Framställningen avslutas med ett fjärde avsnitt som innehåller sjöfartspolitiska synpunkter på bemanningen av svenska fartyg.

Det arbete som skall utföras ombord på ett fartyg kan i stort uppdelas i tre huvudfunktioner, nämligen driftsfunktion, underhållsfunktion och intendenturfunktion. Inom alla dessa tre huvudfunktioner, som normalt motsvarar ca 55, 25 och 20 % av det totala arbetet ombord, har det under de senaste decennierna bedrivits ett intensivt arbete för att underlätta och minska det manuella arbetet ombord. Varje sådan åtgärd kan ej resultera i bemanningsminskningar men när de tillsammanstagna har givit en tillräcklig minskning av arbetsvolymen har även bemanningen kunnat förändras.

Utredningen pekar beträffande driftsfunktionen först på den utveckling som sedan början av 1960-talet har lett fram till möjligheter att driva fartyg med tidvis obemannat maskinrum, därför att övervaknings- och reglerutrustningar m. m. har automatiserats. Den fortsatta utvecklingen kan medföra att en gemensam driftscentral för hela fartyget inrättas. Utvecklingen av navigationshjälpmedlen har koncentrerats till att förbättra olika apparaters säkerhet och funktion. Utredningen bedömer att utvecklingen av de

automatiska navigeringssystemen kan påskyndas och att arbetet inom fartygets manövercentral kan ändras radikalt. Detta leder både till minskad bryggpersonal och förbättrad säkerhet. Vidare redovisar utredningen att förtöjnings- och förhalningsarbetet har underlättats betydligt genom nya material och ny automatik, samt att kommunikationsutrustningen kan komma att förenklas.

Även för underhållsarbetet har den tekniska utvecklingen inneburit möjligheter till förenkling. Volymen av detta arbete kan numera bestämmas relativt noggrannt. Det finns ett gott underlag för hur många underhållstimmar varje underhållsenhet kräver och intervallen mellan sådana insatser. Genom ett väl planerat förebyggande underhåll har tiden för oförutsedda reparationsinsatser kunnat minskas. Genom att underhållsarbetet kan intensifieras periodvis och utföras alternativt ombord eller i land kan den normala bemanningen för att utföra underhållsarbete vara liten och sedan förstärkas under perioder då underhållsprogrammet så kräver. Möjligheterna att använda personal i s. k. allmän tjänst påverkar också behovet av personal.

Betydande rationaliseringsåtgärder har vidtagits inom fartygens intendenturavdelningar, t. ex. minskning av antalet mässar, bättre planering av lokaler i förhållande till varandra och användning av halvfabrikat.

Utöver de avtal och skrivelser som redovisas av befälsbemanningsutredningen (bilaga C till betänkandet) nämner sjöfartspolitiska utredningen att det sedan början av 1970-talet finns ett avtal med stöd av 13 § sjöarbetstidslagen som medger utökad ordinarie arbetstid för vissa, i avtalet uppräknade, fartyg.

Vidare har det mellan Rederiföreningen för mindre fartyg och Svenska sjöfolksförbundet ingåtts ett "Ramavtal för bemanningsavtal" med i huvudsak likartat innehåll som det mellan redareföreningen och förbundet (bilaga C4 till betänkandet). Med ramavtalet som grund har fyra rederier var för sig och förbundet träffat bemanningsavtal för respektive motorfartygen BREMÖN, CREDO, TÄRNVÅG och CORONA.

Några konkreta avtal rörande bemanning har inte träffats mellan redareföreningen och de två sjöbefälsförbunden men vissa överläggningar har kommit till stånd rörande bemanningsfrågor.

Utredningen jämför minimibesättningen enligt nu gällande beslut med minimibesättningen enligt befälsbemanningsutredningens tabeller och med den faktiska besättningen på sex fartyg av olika typer. Det visar sig därvid att i fyra av de sex fallen ligger den totala bemanningen enligt utredningsförslaget över den nuvarande minimibemanningen, medan de båda sammanfaller i återstående två fall. I ett enda fall av de sex ligger totalbemanningen enligt befälsbemanningsutredningens tabeller över den nuvarande faktiska besättningen – skillnaden är en man.

Utredningen har funnit att den nuvarande faktiska besättningen är ett resultat av dels sjöfartsverkets minimibesättningsbeslut, dels överenskom-

melser mellan redarna och de ombordanställdas organisationer beträffande arbetets organisation och fördelning ombord, och dels rederiets egna överväganden beträffande lämplig utrustning i fartyget, lämplig underhållsnivå ombord, m. m. Även om den faktiska besättningen i flertalet fartyg är större än den föreskrivna minimibesättningen, har utvecklingen under de senaste åren inneburit att den faktiska besättningen alltmer närmat sig minimibesättningen. En ökning av den föreskrivna minimibemanningen medför därför en reduktion av möjligheterna att i framtiden ytterligare minska fartygens besättningar. Den reducerar enligt utredningens bedömning möjligheterna för arbetsmarknadsparterna att förhandlingsvägen träffa överenskommelser om en rationell och ekonomisk arbetsorganisation ombord. Den reducerar även rederiets möjligheter att med lönsamhet införa arbetsbesparande utrustning ombord eller att överföra underhållsarbete från ombordanställda till landanställd personal.

Som framgår av utredningens redovisning bör man kunna räkna med en fortsatt teknisk utveckling på fartygsområdet som kommer att skapa förutsättningar för en ytterligare minskning av bemanningen i kommande fartyg. Enligt utredningens mening är det rimligt att räkna med att enighet bör kunna nås kring bedömningen att en sådan teknisk utveckling kommer till stånd och att denna för en handelsflotta som Sveriges kommer att påskyndas av nödvändiga strukturförändringar. Även andra faktorer än den tekniska utvecklingen har emellertid enligt utredningens mening väsentlig betydelse för utvecklingen när det gäller bemanning i svenska fartyg. Man bör kunna utgå ifrån att det svenska systemet med rederianställning och väl utvecklade avlösningssystem för sjöpersonalen är faktorer som starkt bidrar till att driftsbesättningarna i kommande fartyg kommer att ytterligare reduceras. Detta hänger samman med det förhållandet att parternas rätt att disponera över arbetstidsuttaget är direkt bestämmande för hur stor driftsbesättning ett fartyg måste ha. Avtal mellan parterna, som inom ramen för ett fullvärdigt avlösningssystem medger ett sådant arbetstidsuttag för vakt- och jourtjänst att förändringar i vaktsystemet blir möjliga, synes sjöfartspolitiska utredningen inte vara helt osannolika mot bakgrund av de avtal som redan har träffats.

Medan samtliga faktorer talar för att besättningarna i kommande svenska fartyg kommer att kunna påtagligt reduceras, innebär enligt utredningens mening befälsbemanningsutredningens förslag att nuvarande bemanning inte bara bibehålls utan till och med ökas.

Utredningen anser att det har framlagts goda skäl för att ansvaret i sin helhet för minimibemanningen läggs på sjöfartsverket. Kvar står frågan om sjöfartsverket behöver några allmänna riktlinjer för sin bemanningspolitik. Ett ökat inflytande från arbetsmarknadens parter måste minska behovet härav. Bemanningsfrågan har behandlats under de senaste årens avtalsförhandlingar och en samverkan har redan inletts mellan sjöfartsverket och parterna. Det kan ifrågasättas huruvida inte starka skäl talar för att denna samverkan institutionaliseras i form av ett bemanningsråd, knutet till

sjöfartsverket. Det starkaste motivet härför är emellertid att bindande beslut om minimibesättning i fartyg – med hänsyn till teknisk utveckling, förändring av avlösningssystem m. m. – måste fattas på ett mycket tidigt stadium, dvs. när ett fartyg projekteras och investeringsbeslutet skall tas. Kommer en diskussion till stånd mellan verket och parterna redan på detta stadium kan man räkna med att också principiella frågeställningar aktualiseras.

Det är enligt utredningens mening konsekvent att minimibesättningen bestäms uteslutande med hänsyn till de arbetsuppgifter som har samband med säkerheten. Någon risk för att säkerheten skulle bli åsidosatt vid ett sådant mera rörligt system som utredningen diskuterar föreligger icke. Parternas vidgade inflytande utgör snarast en garanti för att det inte blir fråga om någon försämring.

Bemanningstabeller och andra liknande riktlinjer fastlagda av regering och riksdag skulle i dessa sammanhang kunna leda till en stelhet som från sjöfartspolitisk synpunkt vore betänklig. Av riksdagen fastställda bemanningstabeller är ingen lämplig utgångspunkt för sjöfartsverkets handläggning av bemanningsärenden. Även om tabellerna i första hand endast skulle tjänstgöra som vägledning, föreligger risk för att de på ett icke önskvärt sätt skulle kunna binda de avtalsslutande parterna och i sista hand sjöfartsverket. När praxis utformas efter hand som ett förtroendefullt samarbete byggs upp mellan sjöfartsverket och de avtalsslutande parterna genom regelbundna överläggningar i bemanningsfrågor, saknas behov av vägledning av det slag som befälsbemanningsutredningens bemanningstabeller utgör. Det är inte heller nödvändigt för regering och riksdag att utfärda sådana anvisningar när en författningsreform på området genomförs. Enligt sjöfartspolitiska utredningens bedömning bör de nya författningarna kunna antas utan anvisningar i form av bemanningstabeller. Det grundläggande och avgörande är, vilket också befälsbemanningsutredningen framhåller, att sjöfartsverket anpassar bemanningen efter utvecklingen på skilda områden.

De ekonomiska konsekvenserna av befälsbemanningsutredningens förslag är svåra att precisera, eftersom tabellerna endast skall vara vägledande och deras faktiska inverkan på minimibesättningarna inte kan förutses. Utredningen har dock beräknat vissa av konsekvenserna till storleksordningen drygt 80 milj. kr. per år, uttryckt i 1977 års lönenivå och räknat på 1977 års svenska handelsflotta. Beräkningarna avser lastfartygen och till dessa belopp skall läggas dels vissa svårberäknade ytterligare kostnader, dels kostnadsökningar i passagerarfartygen. Denna beräkning blir orealistisk endast om tabellerna blir utan inverkan på sjöfartsverkets bemanningsbeslut – och i så fall synes motiveringen för tabellerna ha bortfallit.

En kostnadsökning på mer än 80 milj. kr. per år gentemot utländska konkurrenter torde få allvarliga konsekvenser för den svenska handelsflottans internationella konkurrenskraft, för dess förmåga att segla in utländska valutor och för dess förmåga att bereda arbetstillfällen åt ombordsanställda av olika kategorier.

Bilaga 5

Sammanställning av remissyttrandena

Utredningens förslag har fått ett gynnsamt mottagande under remissbehandlingen. Den skarpaste kritiken riktas mot utredningens bemanningstabeller och de följder för sjöfartsnäringen som ett ställningstagande i en eller annan form till sådana tabeller kan få (se nedan avsnitt 2.2). Huvuddragen i förslagen tillstyrks eller lämnas utan erinran av de remissinstanser som har yttrat sig generellt beträffande utredningsförslagen.

Av de remissinstanser som har anmodats att avge yttrande anser sig *statens avtalsverk* inte böra uttala sig alls och *statens brandnämnd* har inget att anföra i ärendet. Vidare yttrar sig *rikspolisstyrelsen* endast på en punkt, beträffande vilken särskilt förslag inte läggs i betänkandet (se avsnitt 3.3.5). Också andra myndigheter har begränsat sina yttranden till enstaka punkter.

SACO/SR har avstått från att yttra sig. *LO* stöder de uppfattningar som redovisas av medlemsorganisationerna Svenska kommunalarbetareförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Statsanställdas förbund. *Kusttankers intresseförening* åberopar Sveriges redareförenings yttrande.

1 Allmänna synpunkter

Befälsbemanningsutredningens utgångspunkter beträffande den framtida sjöfarten, vilka är redovisade främst i betänkandets 10 kap., kritiseras och kompletteras av sjöfartspolitiska utredningen. *Sveriges redareförening* anknyter till denna kritik.

Utredningens bedömning av den framtida tekniska utvecklingen och möjligheterna till rationaliseringar kännetecknas på många punkter av en olycklig fastlåsning i föråldrade tänkesätt och värderingar. Utredningen har enligt föreningens mening inte tillräckligt beaktat den snabba tekniska utveckling som ägt rum under senare år. I denna del hänvisar föreningen till den sjöfartspolitiska utredningens komplettering till betänkandet.

För sjöfartens del har nuvarande lågkonjunktur inneburit att flera svenska rederier måst upphöra med sin verksamhet medan andra tvingats sälja ett stort antal fartyg. Det har i första hand gällt äldre personalkrävande styckegodsfartyg i linjetrafik samt större tank- och bulkfartyg.

De fartyg som tillförts handelsflottan har i regel varit mindre enheter med färre antal anställda. Denna utveckling har bl. a. lett till friställning av personal och intensifierade ansträngningar för att åstadkomma rationaliseringar och inskränkningar i bemanningen för att sänka kostnaderna.

Tyvärr har utredningen inte gjort några mera påtagliga försök att anpassa sina förslag till denna utveckling. Man har i stället nöjt sig med UTSJÖ:s numera föråldrade bedömningar av framtiden. Som exempel kan nämnas att UTSJÖ 1974 beräknade antalet ombordanställda 1980 till 26.662. Enligt föreningens bedömning kommer antalet ombordanställda 1979 att uppgå till omkring 16.000.

Rederiföreningen för mindre fartyg anför samma synpunkter som Sveriges redareförening.

Svenska maskinbefälsförbundet redovisar motsatt ståndpunkt och anser att sjöfartspolitiska utredningens beskrivning inte tillför något nytt till utredningen. Förbundet fortsätter:

Syftet med den egna utredningen synes vara att söka bevisa att fartyg med s. k. automatiserad drift kan drivas med mindre besättningar än fartyg med konventionell vakttjänst. Sjöfartspolitiska utredningen har förslösat sin kraft på att söka bevisa något varom berörda parter sedan länge i princip är ense. Av de egna skrivningarna framgår detta med all tydlighet. Från åren 1960 till 1975 minskade besättningarnas storlek med 25–40 procent. Uttryckt i antal per fartyg uppgår reduceringen till 7–18 befattningar per fartyg. Denna utveckling skedde under de år då s. k. automatiserade fartyg började tillföras handelsflottan.

Enligt förbundets uppfattning är det emellertid ett ensidigt betraktelsesätt att enbart räkna den ombordanställda personalen. Sjöfartspolitiska utredningen uppger att underhållsarbete som tidigare skötts av besättningen överflyttats till varvs- och annan landpersonal. Något material som styrker denna uppfattning redovisas inte. Vid antagande av att denna uppgift är riktig måste de ökade landbaserade kostnaderna vägas mot minskade kostnader för den ombordanställda personalen. Det är inte självklart att systemet med landbaserad service blir billigare än ett system med större besättningar. Fartygens maskinchefer och rederiernas tekniska avdelningar vet av erfarenhet att arbeten utförda av den egna besättningen blir billigare och bättre än då annan personal anlitas. Många rederier, kanske flertalet, hävdar alltjämt att fartygens driftsbesättningar skall utföra merparten av de arbetsuppgifter som finns ombord. Från en beskrivning i Svensk Sjöfarts Tidning nr 39/1978 sid 19 över ett nybyggt fartyg m/s Boogabilla, citeras följande: "Meningen är att man ombord skall kunna klara underhållet på de olika funktionerna samt rengöringsarbeten." Enligt sjöfartspolitiska utredningen finns det nu i olika hamnar flera företag som specialiserat sig på att utföra underhållsarbeten och kan erbjuda dessa tjänster till förmånligare kostnader än då arbeten utföres av den egna personalen. (Sid 14 rad 24–28) Något material som bevisar dessa påståenden redovisas inte. Maskinbefälsförbundet har utan framgång vid flertal tillfällen hos rederier sökt få tillgång till sådant material. Det faktiska förhållandet är att många svenska fartyg besöker hamnar där det är omöjligt att få utfört kvalificerade tekniska reparations- och underhållsarbeten.

Sveriges redareförening tar även upp förslagens sociala och organisatoriska följder och pekar därvid särskilt på förslaget till behörighetsförordning:

Då förslaget till ny behörighetsförordning kopplas samman med de föreslagna bemanningstabellerna skapas också en beklaglig fastlåsning i ett gammaldags kategoritänkande. En sådan utveckling innebär ett direkt hinder för näringen i dess strävan att kombinera behovet av rationaliseringar och försök med nya organisationsformer med behovet att åstadkomma förbättringar av de ombordanställdas möjligheter till egenutveckling och arbetstillfredsställelse. Betänkandet innehåller inga förslag som är ägnade att efter hand avskaffa den sociala och hierarkiska skiktningen mellan befäl och manskap. Utredningens förslag främjar i stället ett bibehållande av denna uppdelning liksom den traditionella indelningen i däcks-, maskin- och

ekonomiavdelningar. Utvecklingen mot nya organisationsformer måste lämnas helt öppen. Föreningen vill kraftigt understryka att detta utgör en förutsättning för att svensk sjöfart skall kunna hållas konkurrenskraftig.

2 Bemanning

2.1 Förenklad bemanningsreglering

De flesta remissinstanser, som har yttrat sig beträffande utredningens förslag att de detaljerade bemanningsbestämmelserna i sjöbefälskungörelsen skall slopas, att endast allmänna riktlinjer skall finnas i författning och att bemanningsregleringen görs mer flexibel, är positiva till förslagen.

Sjöfartsverket: Redan i detta inledande kapitel (Kap. 12) i betänkandet talas rätt ingående om behovet av flexibilitet i beslutsfattandet. Sjöfartsverket delar helt uppfattningen att detta från en saklig uppfattning är att föredra.

Flexibiliteten har redan börjat vinna insteg i verkets beslutsfattande därigenom att fartygen till typ, utrustning, specialavtal om bemanning m. m. börjat visa upp varierande förhållanden, som avviker från de förhållanden som rådde då ett antal typfartyg blev utgångspunkten för "mallarna i beslutsfattandet". Som underlag för bemanningsbesluten bör, i högre utsträckning än vad som angetts i de remitterade handlingarna, kunna läggas organisatoriskt/operativa förhållanden som t. ex. planerat underhåll, planerad lasthantering, terminalservice och annan terminalverksamhet. Detta betraktelsesätt kan emellertid leda bort från vad många torde betrakta som ett rättvisekrav nämligen att i sig själv lika fartyg skall ha samma bemanningar. Kvardröjande attityder hos rederier och andra berörda kan här skapa svårigheter då de nya principerna introduceras.

Vad gäller den andra principiella huvudfrågan nämligen sjöbefälskungörelsens avveckling kan skäl anföras för och emot detta. Sjöfartsverket ansluter sig till förslaget att kungörelsen avvecklas.

De som önskar bibehålla en sjöbefälskungörelse vill att denna skall innehålla så uttömmande bestämmelser som möjligt som grund för bemanningspraxis. Det är emellertid klart att denna uttömmande reglering måste avspegla nuvarande tekniska utveckling och rymma möjligheter till framtida anpassning. Redan häri ligger en motsättning som talar för en avveckling. Det föreligger en risk för att – liksom under nuvarande förhållanden – den naturliga anpassningen till nya förhållanden i den allmänna diskussionen kommer att framstå som dispensgivning dvs. sänkning av etablerad säkerhetsstandard. Skulle sjöbefälskungörelsen komma att bibehållas måste den få en sådan utformning, att den successiva anpassningen till förändrade förutsättningar framstår som en normal tillämpning av författningen.

Ett annat skäl som talar för att avveckla denna författning är att dagens relativt små expertbetonade besättningar bör bedömas i ett helhetssammanhang vad avser grundutbildning, yrkeserfarenhet, andra kvalifikationer samt antalet, allt i relation till de speciella organisatoriska förutsättningar som kan vara aktuella ombord. En särreglering för vissa kategorier av sjöpersonalen ter sig föga ändamålsenlig.

Svenska sjöfolksförbundet framhåller, att det får anses riktigt att sjöfartsverket som fackmyndighet skall ta det fulla ansvaret för hur ett fartygs bemanning skall vara sammansatt till antal och kvalifikationer. Vidare anser

förbundet att förslaget om att avskaffa sjöbefälskungörelsen rimligtvis borde leda fram till en bättre anpassad bemanning i avseende på olika personalkategorier ombord.

Svenska maskinbefälsförbundet delar de kritiska synpunkter som har anmälts av experten Hadrup i dennes särskilda yttrande till betänkandet. Förbundet framhåller särskilt följande tre punkter i Hadrups yttrande:

1. De ombordanställdas säkerhet kräver ett bindande system av fasta normer. Det är därför orimligt att i så stor utsträckning som föreslås överlämna till sjöfartsverket att i varje betydande fråga helt på egen hand fatta beslut.
2. Det får inte inträffa att statens ansvar för bemanning ersättes med enbart avtal mellan arbetsmarknadens parter. De ombordanställdas säkerhet får inte vara förhandlingsbar.
3. Kollektivavtal angående bemanning och andra säkerhetsfrågor kan avspegla de avtalsslutande parternas styrkeförhållanden vid en viss tidpunkt och inte parternas verkliga uppfattning om hur dessa frågor bör lösas.

Härutöver kritiserar maskinbefälsförbundet utredningen för att den inte låtit utföra en yrkeskravsanalys med mätningar av den arbetsvolym som måste utföras ombord.

Sveriges fartygsbefälsförening hänvisar till att dess expert i utredningen har betonat, att frågor rörande säkerheten till sjöss eller ombord under inga förhållanden kan tillåtas vara beroende av konjunkturväxlingar och att dessa växlingar således inte skall kunna avspeglas genom eventuella i kollektivavtal intagna inskränkningar i meddelade säkerhetsbestämmelser. Föreningen fortsätter

Den slutliga bedömningen av besättningens storlek och sammansättning skall dock grundas på erfarenhetsmässiga, nationella eller konventionsbundna säkerhetsföreskrifter och måste beträffande den svenska handelsflottans fartyg avgöras av sjöfartsverket. Det synes därför ofrånkomligt att beslut om fartygs minimibesättning skall fattas av sjöfartsverket baserat på gällande föreskrifter om och erfarenheter av säkerheten till sjöss, även om hänsyn till aktuella kollektivavtal *kan* tagas.

2.2 Minimibesättning

2.2.1 Uppgifter för minimibesättningen

Sjöfartsverket anför: Förhållandena inom den svenska handelsflottan står f. n. inför flera förändringar, bl. a. vad avser fartygens bemanning. Förändringarna är resultatet av en långvarig process. I samband med den s. k. sjöfartskrisen framträder den förändrade situationen och kravet på genomförandet av förändringarna med dramatisk skärpa.

Det är angeläget att bemanningsfrågorna behandlas mot bakgrund av en säkerhetsmässig och arbetssocial helhetssyn för att få underlag för en policyskapande verksamhet inom den viktiga del av svenskt arbetsliv som

utgörs av arbete till sjöss.

Sjöfartsverket saknar denna helhetssyn i de remitterade handlingarna. Påtagligt är att bemanningsfrågan inte behandlats från t. ex. ett arbetsvetenskapligt perspektiv. De beskrivna effekterna av automationen vad avser de psykosociala effekterna i arbetsmiljön har förbigåtts. Den tekniska utvecklingen leder t. ex. inte bara till en minskning av antalet personer ombord utan också till förändringar i arbetets innehåll och utförande. Därtill sker förändringar i arbetets organisation till följd av ändrad arbetsfördelning mellan fartyg och landbaserade resurser, vilket också får inflytande på de ombordanställdas arbetsförhållanden.

Då det gäller de arbetssociala förutsättningarna står man rimligen inför förändringar på grund av utbildningens omorganisation, såväl den grundläggande som den högre. Förändringarna kommer att beröra arbetsmarknaden och rekryteringsunderlaget för dem som väljer sjömansyrket.

Dessa förändringar påverkar på kort och lång sikt besättningarnas sammansättning till antal och kvalifikationer och därmed innehållet i verkets bemanningsbeslut. Den pågående utvecklingen måste därför utvärderas genom olika forsknings- och utvecklingsinsatser för vilka det allmänna bör ta sin del av ansvaret. Några synpunkter på detta lämnas ej heller i det remitterade betänkandet. Det är således angeläget att även från det allmännas sida stödja forsknings- och utvecklingsinsatser då det gäller bemanningsfrågans vidare utveckling inom den svenska handelsflottan. Detta gäller inte bara rena bemanningsfrågor. Av betydelse är sådana frågor som utformningen av navigationsbryggan, graden av automation, placering av regler- och övervakningsutrustning etc.

Sjöfartsverket påpekar vidare att nuvarande lydelse av 6 kap. 6 § första stycket sjösäkerhetslagen, som oförändrad har förts över till 6 kap. 5 § i utredningens förslag, är mindre lämplig. Med hänsyn till att minimibesättningsbeslutet enligt verkets uppfattning inte innebär något en gång för alla givet slutgiltigt beslut, utan besättningens sammansättning bör kunna påverkas av exempelvis arbetsvetenskapliga forskningsresultat eller träffade principöverenskommelser, bör lagrummet formuleras så, att en mer flexibel bemanningspolitik medges.

Riksrevisionsverket noterar, att sjöfartspolitiska utredningen anser att de av befälsbemanningsutredningen föreslagna riktlinjerna i form av bemanningstabeller på sikt kan få en konserverande effekt på bedömningen av bemanningsfrågorna och motverka rationaliseringar inom handelsflottan. Verket förutsätter därför att sjöfartsverket för att undvika detta gör sin bedömning av minimibesättningen med hänsyn till varje fartygs säkerhetstekniska utrustning.

Rektor vid sjöbefälsskolan i Göteborg framhåller, att ett i rimlig omfattning flexibelt regelsystem för bemanning är önskvärt och att det då blir naturligt att avsätta en tillräcklig del av de säkerligen begränsade utbildningsresurserna för nya utbildningar och för utveckling. Är systemet alltför stelt och svårändrat minskar enligt rektors mening möjligheterna att tillgodose utbildningskrav som inte följer av bemanningstabeller eller liknande.

Svenska sjöfolksförbundet upplyser att förbundet sedan betänkandet avgavs

har träffat en principöverenskommelse med Sveriges redareförening, vari parterna utgått från helt nya värderingar vid bedömningen av ett fartygs säkerhetsbemanning. Förbundet fortsätter:

Den överenskomna bemanningens uppgift skall i princip vara begränsad till att på ett säkert sätt förflytta fartyg från en hamn till en annan samt för kostens bevarande och beredande.

Sjöfartsverket får vid fastställande av minimibesättningar medräkna möjligheten för personal att tjänstgöra i allmän tjänst. Detta har förbundet inte tillåtit tidigare.

Vidare har genom överenskommelse rederierna ålagts att träffa tillfredsställande arrangemang avseende för fartyget erforderliga underhålls- och reparationsarbeten, att träffa tillfredsställande arrangemang för förstärkning av besättningen med avseende på arbetsuppgifter i samband med bogsering och förtöjning samt att utöver minimibesättningen anställa det antal nybörjare som enligt rederiets bedömning erfordras för att trygga tillväxten.

Sveriges redareförening framhåller att beslut om fartygs minimibesättning bör grundas på ett fastställande av de arbetsuppgifter som med hänsyn till sjösäkerhetens krav under skiftande driftsförhållanden måste kunna fullgöras ombord. Med undantag för frågan om förtöjning delar föreningen i allt väsentligt utredningens uppfattning om vilka dessa arbetsuppgifter är. Föreningen framhåller också att det är angeläget att skilja på minimibesättning och driftsbesättning. Även om minimibesättningen och driftsbesättningen i vissa fartyg kan vara densamma, avser uttrycket driftsbesättning den besättning som man inom rederiet vid envar tid bedömer skall finnas ombord med hänsyn till de uppgifter fartyget skall fullgöra. Den arbetsmängd som skall fullgöras av fartygets driftsbesättning kan enligt föreningen spänna över ett vidare område än det som skall klaras av en minimibesättning. Sjöfartspolitiska utredningen konstaterar i sin komplettering till betänkandet, att "de nuvarande bemanningsreglerna ej motsvarar den verkliga arbetsmängden inom ett fartygs driftsfunktion, samt att ett arbete att få bättre underlag för bestämning av nödvändig bemanning inom fartygets driftsfunktion därför är nödvändigt". Föreningen delar i princip denna synpunkt, men anser att den föreslagna undersökningen bör avse den arbetsmängd fartygs minimibesättning skall kunna klara.

Sveriges redareförening och *Rederiföreningen för mindre fartyg* föreslår, att den rätt och den skyldighet att medverka i bemanningsförsök på grund av exempelvis organisatoriska förändringar, som enligt utredningens förslag skall finnas, kommer till direkt uttryck i författning.

2.2.2 Närmare om bestämningen av minimibesättningen

Sjöfartsverket ansluter sig i princip till de utgångspunkter för fartygs bemanning som utredningen har föreslagit men understryker, att en fartygsbesättning bör ses som en helhet. Med anledning av att utredningen

inte har närmare gått in på hur vissa arbetsorganisatoriska förhållanden bör påverka bemanningsbesluten, för verket fram följande synpunkter på detta:

I diskussionen om arbetets organisation pekar sjöfartspolitiska utredningens komplettering på ändrade tekniska relationer mellan fartygsrespektive landbaserat underhålls- och reparationsarbete. Detta resonemang bör föras mot bakgrunden av ett vidare resonemang om de rent organisatoriska förutsättningarna för en sådan relation. Dagens erfarenheter visar att man inom större rederier, där man vidmakthåller en god kunskap om personalfrågor och tekniska frågor, kan genomföra och utvärdera sådana förändringar och ge dem en sådan inriktning att positiva värden skapas för personalen. I mindre rederier, vars verksamhet inte drivs med djupare insikter i hithörande frågor, löper man risken för sociala nackdelar av de ändrade organisationsformerna.

De förhållanden som anges i sjöfartspolitiska utredningens komplettering och som avser att beskriva moderna regleranordningar tas i dagens diskussion som anledning till påtagliga bemanningsreduceringar på konventionella fartyg med mindre tekniskt avancerade övervaknings- och reglersystem.

Det är rimligt att liksom sjöfartspolitiska utredningen anta att de relaterade förhållandena kommer att verka i en bemanningsreducerande riktning. Genomförandet av reduceringen måste emellertid ske med hjälp av olika kompletterande åtgärder av organisatorisk karaktär och mot bakgrunden av en vidare probleminsikt om vad förändringarna innebär. Betänkandets framtidsbild ger ej grund för långtgående förändringar i existerande fartyg utan nämnda åtgärder.

Möjligheterna att ändra bemanningsförhållandena på ett för de anställda positivt sätt påverkas i hög grad av förhållanden utanför den tekniska utvecklingen som sådan och i varierad grad av kvaliteten hos de organisatoriska förhållandena inom olika rederier m. fl. företag.

I detta sammanhang kan påpekas att möjligheterna för befälhavare och maskinchef att reellt påverka fartygets säkerhet med egna beslut förändras, låt vara att en sådan förändringsprocess varit i gång sedan länge. I det förlängda perspektivet anmäler sig frågan om den offentliga tillsynen av fartyg skall vara begränsad – som fallet är i dag – endast till faktiska förhållanden på fartygen eller dessutom avse landorganisationens kvalitet och kompetens. Tendensen är synlig i verkets handläggning av det s. k. Broströmsprojektet.

Sveriges redareförening betonar, att när minimibesättning fastställs måste beaktas hur arbetsuppgifterna för minimibesättningen kan utföras med hänsyn till bl. a. följande faktorer: fartygets typ, dess fartområde eller fasta linje, tiden per resa, tidigare driftserfarenheter, fartygets navigerings- och manöverutrustning, maskinanläggningens automatiseringsgrad och tillförlitlighetsnivå samt fartygets säkerhets- och kommunikationsutrustning. Minimibesättningens kvalifikationer, sammansättning och antal måste således, menar föreningen, relateras till de förhållanden som är aktuella i varje enskilt fartyg. Dessa bedömningar görs bäst i samråd mellan berörda parter inom respektive rederi, och rederiets ansökan om beslut om minimibesättning för ett visst fartyg bör därför baseras på en redogörelse för dessa bedömningar.

Rederiföreningen för mindre fartyg anför under rubriken Bemanningskriterier: Bemanningen bör främst bestämmas av ett maximalt ordinarie arbetstidsuttag under en period fastställd efter överenskommelse med de ombordanställda med hänsyn till fartygets sysselsättning. Maximalt tillåtet arbetstidsuttag under två på varandra följande dygn fastställes och inarbetad tid ersättes med fritid genom avlösning efter periodens slut.

Fartygets minimibemanning är helt enkelt den minsta besättning som säkert kan hantera fartyget från en hamn till en annan med iakttagande av att arbetstidsuttaget per period ej överskrides. För telepersonal skall fartygets utrustning och kontaktmöjligheter med land och med andra fartyg vara avgörande för vad slags teleoperatör, som skall finnas ombord.

Rederiföreningen för mindre fartyg framhåller också den betydelse för minimibesättningsbesluten som seglande delägare kan ha. För dessa gäller ingen arbetstidsreglering.

Svenska polisförbundet anser att utredningens förslag med ett utvidgat säkerhetsbegrepp vad gäller minsta bemanning på fartyg innebär en skärpning av nuvarande bestämmelser som direkt kommer att påverka de ombordanställdas arbetsmiljöförhållanden i positiv riktning.

Chefen för marinen anför, att sjösäkerhetslagen gäller örlogsfartyg endast då regeringen särskilt förordnar därom, och anser, att det inte är ändamålsenligt eller lämpligt att föra in marinens båtar och fartyg under lagen och upprätta minimibesättningslistor för dem.

2.2.3 Parametrar

Utredningen föreslår att minimibesättningens sammansättning skall bestämmas med hänsyn till fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och den fart, vari fartyget skall nyttjas, samt med beaktande av den för fartyget gällande ordinarie arbetstiden enligt lag eller avtal. I förslaget till ändringar i sjösäkerhetsförordningen preciseras dessa parametrar. Flera remissinstanser anför betänkligheter mot den starka betoningen i betänkandet av parametrar.

Sjöfartsverket uttalar efter att ha lämnat den ovan (2.1) redovisade redogörelsen för hur praktiska och organisatoriska åtgärder i fråga om fartygens drift kan påverka bemanningsbeslutens innehåll, att fartygets storlek och maskinstyrka är bemanningsparametrar som i jämförelse med de faktiska förutsättningarna för fartygs drift bör ha underordnad betydelse, särskilt i fråga om besättningsmedlemmarnas antal. Storleken och maskinstyrkan får enligt verkets uppfattning betydelse för jämförelser mellan fartyg som liknar varandra i fråga om de organisatoriska förutsättningarna samt fartygens utrustning och dennas tillförlitlighet.

Utredningen behandlar de olika föreslagna parametrarna var för sig. Beträffande *fartområdena* är flera remissmyndigheter kritiska antingen på det sättet att de avstyrker en ny fartområdesindelning eller så att de anser att ändringen inte är tillräckligt anpassad till föreliggande behov. Till de förstnämnda hör *sjöfartsverket*, som anför

Utredningens förslag till ny fartområdesindelning synes mindre väl motiverad. Det torde vara ett allmänt intresse att denna indelning finns klart definierad i lag. Det kan inte heller vara tillfredsställande att lagen om säkerheten på fartyg innehåller en fartområdesindelning och tillämpningsförordningen en annan. I den principöverenskommelse, som under sommaren 1978 träffats mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet om manskapsbemanning i automatiserade lastfartyg, förekommer över huvud ingen indelning i fartområden. I och för sig torde därför den nuvarande indelningen som fått en fast förankring i sjöfolks medvetande framdeles väl kunna användas med den ändringen att fart intill fyren Blankenberghe hänförs till stor kustfart enligt den definition som finns i gällande sjöbefälskungörelse bil C not 4 samt att området inskränkt oceanfart tillkommer enligt definition i samma kungörelse 49 § punkt 13. Skall utredningens förslag kunna beaktas måste ett betydligt förenklat uttryckssätt användas. Verket vill i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på det i STW-konventionen införda begreppet "Kustnära resor" vars tolkning måste närmare definieras för svensk del och som lämpligen bör ske i samarbete med övriga östersjö- och nordsjöstater.

Sveriges redareförening föreslår att möjligheterna till en utvidgning av området för inskränkt oceantrafik och utsträckt östersjötrafik prövas ytterligare. Enligt föreningens mening bör inskränkt oceantrafik sträckas ut så att det omfattar även farvattnen kring Island, Svalbard och Vita havet samt utsträckt östersjötrafik inkludera Storbritanniens ostkust och hamnarna vid Engelska kanalen. Också *Rederiföreningen för mindre fartyg* förordar ändringar av samma slag. Nordeuropeisk trafik bör enligt denna förening omfatta även norra delen av Skandinavien, Vita havet, Spetsbergen, Färöarna och Island, samt kusttrafik sträckas ut, vad avser bemanning med fartygsbefäl, till att gälla kontinentens nordsjökust, Storbritanniens ostkust och hamnarna vid Engelska kanalen.

Parametern för däckspersonal föreslås av utredningen alltjämt vara *bruttodräktigheten*. *Sjöfartsverket* accepterar detta som mått på fartygets storlek och hänvisar till innehållet i kommande skeppsmätningsregler. Verket påpekar dock, att utredningen inte anvisar hur övergångsbestämmelsen i 1969 års skeppsmätningskonvention, som tillåter att existerande mätbrev behålls i tolv år, bör hanteras, och framhåller att detta problem har mindre betydelse med hänvisning till verkets inställning till parameteranvändningen överhuvud.

Rederiföreningen för mindre fartyg avstyrker bruttodräktighet som bemanningsparameter med hänvisning till att arbetsvolymen endast i ringa grad är en funktion av fartygets tonnage. *Sveriges redareförening* anser att parametern bruttotonnage är olämplig som beslutsunderlag och fortsätter:

Detta hänger samman med de olägenheter som finns beträffande tolkningen av 1947 års konvention om ett enhetligt skeppsmätningssystem och de år 1965 antagna ändringarna. Det förhållandet att man i den svenska skeppsmätningskungörelsen tolkar denna konvention snävare än i t. ex. Västtyskland gör, att detta lands fartyg kan drivas betydligt billigare än de

svenska. De får t. ex. lindrigare utrustnings- och bemanningsregler p. g. a. att de genom myndigheternas tolkning av konventionen blir mindre än svenska fartyg. Med hänsyn till övergångsbestämmelsernas utformning kommer den nya konventionen inte att medföra någon lösning av dessa problem vilka särskilt drabbar mindre fartyg dvs. under ca 4 000 brt. Därför har föreningen i sitt kompletterande yttrande till 1969 års skeppsmätningskonvention hemställt om en separat utredning beträffande dessa problem, så att svenska fartyg skall kunna konkurrera med utländska på lika villkor.

Maskinstyrka får enligt *sjöfartsverkets* uppfattning, liksom fartygsstorlek, en underordnad betydelse i jämförelse med andra bedömningsgrunder som underlag för minimibesättningsbeslut. Dock torde enligt verket storlek och maskinstyrka uttryckta i exakta mått behöva utnyttjas som hjälpmedel i något större utsträckning i fråga om kraven på behörighet än beträffande antalet befattningshavare.

Enligt *Rederiföreningen för mindre fartyg* är motorstyrkan inget bra mått på hur mycket folk som behövs ombord. Graden av automation spelar här liksom på däck en stor roll.

SJ framhåller att den "grova" parametern maskinstyrka bör ersättas eller kompletteras med sådana faktorer som grundas på den tekniska utvecklingen och som på ett klargörande sätt har redovisats av sjöfartspolitiska utredningen i dess kompletterande utredning.

Vad gäller bedömning av personal för maskintjänst anser *statens vägverk* att inte endast den uttagna axeleffekten på framdrivningsmaskineriet skall vara avgörande. Bedömningen bör grundas på maskinstorlek och hur komplicerade de enskilda maskinerna är. Flera små enkla motorer kräver enligt verket dels färre personal och dels lägre kompetens hos denna personal jämfört med fartyg som har en enda maskin av motsvarande storlek.

I anslutning till frågan om maskinstyrka som parameter tar *sjöfartsverket* upp frågan om vilken inverkan på parametern som en *blockering av motorn* får. Härom anför verket:

Hittilldags har s. k. blockering använts för att förändra maskinstyrkeparametern. Blockering innebär i huvudsak endast en skenbar ändring av maskineriets karaktäristiska egenskaper. Några ändrade förhållanden rörande maskineriets tillsyn, status och underhåll blir ej följden av åtgärden. Redan dessa skäl gör att blockering i princip bör avvisas som grund för bemanningsändring. Därtill kan en annan komplikation framhållas, nämligen att blockering då det gäller vissa motorer, och i vissa fall maskinanläggningar totalt sett (relation motor/propeller), direkt försämrar maskineriets driftsegenskaper och därför av maskintekniska skäl inte bör tillåtas i dessa fall.

Vad ovan anförts anser sjöfartsverket vara skäl att inte medge blockering som ett sätt att variera fartygets maskinstyrka. För de fall en annan maskinbefälsbehörighet än vad som skulle följa av maskinstyrkan som sådan kan anses skälig för visst fartyg bör sådant beslut fattas på grund av de särskilda förutsättningarna i det enskilda fallet.

Beträffande övriga parametrar anser *Rederiföreningen för mindre fartyg* att *antalet personer ombord* är en relativt bra parameter för ekonomipersonalen ombord men att även här arrangemangen har mycket stor betydelse. Även *sjöfartsverket* framhåller betydelsen av arbetsbesparande anordningar för intendenturtjänsten ombord för minimibesättningens storlek och anser det naturligt att även detta skall nämnas i 6 kap. 7 § sjösäkerhetsförordningen.

2.2.4 Bemanningstabeller

De av utredningen utarbetade bemanningstabellerna, vilka enligt utredningen avses som hjälpmedel för tolkningen av dess förslag, anses av de flesta remissinstanser vara antingen onödiga eller missvisande. Enligt *sjöfartsverkets* mening kan tabellerna inte läggas till grund för beslut med hänsyn till träffade överenskommelser. Verket befarar att de snart blir inaktuella. *SJ* är rädd för att vad som anges i tabellerna kommer att bli normgivande, trots vad utredningen uttalar om deras syfte. Härigenom kan tabellerna enligt SJ komma att bli ett hinder för en rationell och effektiv personalanvändning och kan kanske också verka hämmande på den rationaliseringsutveckling inom sjöfarten som pågår och som måste fortsätta. SJ anser därför att de nya författningarna kan antas utan anvisningar i form av bemanningstabeller.

Rederiföreningen för mindre fartyg har den uppfattningen att tabellerna leder till en stelbent behandling av fartyg efter uppkonstruerade mätningstal. Föreningen framhåller även, att de tabeller som dess expert i utredningen Ragnar Hurdén har gjort upp får ses endast som ett sista alternativ och en något rimligare jämförelsegrund än utredningens tabeller.

Sveriges redareförening anför:

Såväl i kap. 12 "Allmänna synpunkter på författningsrevisionen" som i kap. 19 "Allmänna synpunkter rörande bemanningen av fartyg" framhåller utredningen en rad argument som direkt talar mot det ovan anförda behovet av tabeller. Utredningen nämner bl. a. nödvändigheten av att ta hänsyn till den tekniska, organisatoriska och personella utvecklingen ombord på fartygen. Behovet av att komma ifrån den nuvarande stelbentheten i bemanningsbedömningen och möjliggöra ett större hänsynstagande till de säkerhetskrav som kan ställas i varje enskilt fartyg poängteras också. Likaså betonas att besluten måste bli mera individuellt anpassade till fartygens utrustning, fartygsarbetenas omfattning och i land befintliga anordningar än hittills. Dessa hänsynstaganden anges också i 17 § sjösäkerhetsförordningen. Besluten bör också utformas så att förändringar i riktning mot ökad allmäntjänst möjliggörs. – Utredningen nämner vidare den betydelse som överenskommelser mellan arbetsmarknadens parter har vid verkets bedömning av minimibesättningen på fartyg.

Utredningen har således med en rad tungt vägande argument själv talat emot de föreslagna bemanningstabellerna och i betänkandet understrukit vikten av att verket skall kunna anpassa bemanningen efter utvecklingen på skilda områden. Man har också framhållit att sjöfartsverket har rätt och

skyldighet att medverka i bemanningsförsök, t. ex. när man inom sjöfartsnäringen vill pröva organisatoriska förändringar.

Slutligen hävdar utredningen att man inte har för avsikt att i någon större utsträckning gå in och ompröva nu existerande beslut om minimibesättning. De presenterade bemanningstabellerna skall emellertid vara till ledning vid sjöfartsverkets bedömning av bemanningen för de fartyg som i framtiden tillförs den svenska handelsflottan.

Som tidigare framhållits skulle tabellernas tillämpning medföra avsevärt ökade kostnader för näringen och kraftigt försvåra möjligheterna till rationell drift av tekniskt avancerade fartyg med enkel driftsäker utrustning och besättningar som till antal, sammansättning och kvalifikationer är anpassade till respektive fartygs behov.

Föreningen är medveten om att bemanningstabellerna tillkom i ett tidigt skede av utredningsarbetet och uppfattar därför utredningens ovan relaterade uttalanden så att man under arbetets gång kommit fram till en annan uppfattning om behovet av tabeller än den man inledningsvis hade. Utredningens argument för bemanningstabeller är emellertid inte längre relevanta. Därför delar föreningen den sjöfartspolitiska utredningens bedömning att de nya författningarna efter föreslagna modifieringar kan antas utan kompletterande anvisningar i form av bemanningstabeller.

Svenska sjöfolksförbundet finner att tabellerna får anses väl representera de värderingar som utredningen har haft att ta hänsyn till då förslaget utarbetades. Med dessa tabeller som grund torde det enligt förbundet finnas möjlighet för befälhavaren att i begränsad omfattning och med hänsyn till kraven härför fatta beslut om viss avvikelse från beslut om minsta bemanning. Förbundet erinrar dock om att man träffat den ovan redovisade principöverenskommelsen med Sveriges redareförening om bemanning, och att avsteg från denna överenskommelse inte får förekomma.

Sveriges fartygsbefälsförening är positiv till utredningens tabeller och anför:

De ombordanställdas organisationer har i utredningsarbetet starkt betonat nödvändigheten av att man i tabellform i betänkandet drar upp de riktlinjer som bör vara vägledande för sjöfartsverket vid fastställande av erforderlig minimibesättning i olika fall. Enligt fartygsbefälsföreningens uppfattning utgör de föreslagna tabellerna ryggraden i det framlagda förslaget. Dessa skapar förutsättning för en säker och enhetlig syn på fartygsbemanning och minskar risken för att arbetsgivarsidan i en lågkonjunktur kan utnyttja arbetstagarnas beroendeställning för att förhandla om minskad bemanning och därmed göra sjösäkerheten till en förhandlingsfråga. Föreningen får dock anföra att de föreslagna tabellerna inte skall ses som fasta för framtiden utan dessa kan med hänsyn till den tekniska utvecklingen komma att revideras efter överenskommelse mellan berörda organisationer och tillsynsmyndigheten.

2.2.5 Överenskommelser mellan arbetsmarknadsparterna

Utredningen betonar starkt, att hänsyn skall tas vid bestämmande av minimibesättning till kollektivavtalparternas genom kollektivavtal eller på

liknande sätt uttryckta uppfattning om minimibesättningens storlek och sammansättning. *Sjöfartsverket* anför härom

Sjöfartsverket tillstyrker i princip att parterna på sjöarbetsmarknaden får ett vidgat inflytande på bemanningsbeslutens innehåll. Detta ligger helt i linje med principen för svensk arbetsrätt att parterna har det närmaste ansvaret för arbetsmiljöns utformning. Denna rollfördelning utesluter emellertid inte en relativt tung insats för den myndighet som har ansvaret för sjösäkerheten. Sålunda måste myndigheten alltjämt ha ansvaret för att gällande ramlagstiftning utfylls med behövliga kompletterande föreskrifter och anvisningar.

De former i vilka partsinflytande skall göra sig gällande bör i första hand anknytas till den reglering för samverkan som vuxit fram och håller på att växa fram under hägnet av den nya arbetsrättsliga lagstiftningen inbegripet medinflytandefrågan inom arbetarskyddslagstiftningen för de ombordanställda.

Som ett stöd för parternas överläggningar bör ligga det tidigare nämnda forsknings- och utvecklingsarbete, vars inriktning och utformning det är en samhällelig angelägenhet att ta befattning med. Sjöfartsverkets underlag bör tas fram i samarbete med andra myndigheter, institutioner och organisationer representerande redare och ombordanställda. Därutöver är det en statlig angelägenhet att se till att den kunskap om sjöfart och arbetsvetenskap som finns i riket tas tillvara i organisatoriska former. Det är naturligt att tilldela sjöfartsverket en koordinerande roll.

TCO anför, sedan organisationen inledningsvis angivit att utredningens uppfattningar till största delen omfattas även av TCO:

Däremot torde samhällets ansvar för de ombordanställda avseende säkerhet och arbetsmiljö vara sådant att det inte kan överlåtas till förhandlingar mellan parterna om minimikrav åsidosätts. Detta får inte vara ett sätt för samhället att avsvära sig sitt ansvar. Genom att låta parterna förhandla om erforderlig bemanning ombord finns risk för att ekonomiska faktorer i samband med en lågkonjunktur eller liknande, kan komma att inverka negativt på bemanningens storlek och sammansättning, s. k. konjunkturanpassad säkerhet. TCO anser att den ur säkerhetssynpunkt minsta bemanningen inte får vara en förhandlingsfråga.

Svenska polisförbundet framhåller, att ett vidgat inflytande från arbetsmarknadsparternas sida på bemanning bör gagna näringen i stort, dock under förutsättning att sjöfartsverket också vid utformningen av bemanningspraxis tar hänsyn till träffade överenskommelser mellan redarnas och de ombordanställdas organisationer.

Svenska sjöfolksförbundet betonar att överenskommelser redan har träffats rörande bemanning och att dessa synes ha accepterats av sjöfartsverket.

2.3 Avveckling av bristmönstring

Sjöfartsverket anser det vara odiskutabelt, att nuvarande möjlighet att bristmönstra personal i praktiskt taget obegränsad omfattning, vilket skett under hela efterkrigstiden, måste upphöra. Även i detta sammanhang bör

man beakta den blivande konventionen rörande utbildning och certifiering av sjöpersonal och se till att tidpunkter och övriga villkor för en avveckling av bristmönstringssystemet stämmer överens med vad som sägs i konventionen.

Rederiföreningen för mindre fartyg och *Sveriges redareförening* biträder de principer som utredningen har dragit upp för avvecklingen men anser att utredningens tidsplan bör omprövas och eventuellt utsträckas. Sveriges redareförening framhåller därvid, att tidsplanen måste anpassas till utvecklingen inom sjöfarten, samt att den nyligen aviserade nedskärningen av antalet intagningsplatser för sjöbefälsutbildning kan göra det svårt att hålla en tidsplan. Också *Svenska sjöfolksförbundet* pekar på nödvändigheten av att göra övergångstiden tillräckligt lång.

2.4 Avvikelser från fastställd minimibesättning

Utredningen föreslår att avvikelser från fartygs fastställda minimibesättning får ske i fall där det är omöjligt att uppfylla kraven i beslutet om sådan besättning. Avvikelserna kan göras på ett av två sätt, dels genom att beslutet tillfälligt ersätts med ett annat, jämkat beslut, dels genom att befälhavaren bemyndigas att på egen hand men efter visst samråd göra avvikelser gällande under en tid av högst en vecka.

Sjöfartsverket behandlar inte dessa förslag på annat sätt än att verket föreslår ett tillägg i den föreslagna 6 kap. 4 § andra stycket sjösäkerhetslagen av innebörd att efter ordet "antalet" i uttrycket "om besättningen ombord till antalet motsvarar" skjuts in orden "inom varje avdelning". Härmed avses däcksavdelning, maskinavdelning, intendenturavdelning och radioavdelning. Härutöver behandlar sjöfartsverket ett speciellt fall:

Sjöfartsverket erinrar om den principöverenskommelse, som under sommaren 1978 träffats mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet om manskapsbemanning i automatiserade lastfartyg. Ett antal minimibesättningsförslag, som baseras på denna överenskommelse, är f. n. ute på remiss. Enligt nämnda överenskommelse förutsätts, att (frånsett ett undantag avseende intendenturpersonalens antal vid enstaka kort resa) inga som helst avvikelser får göras i fråga om manskapets antal eller kvalifikationer. Det innebär, att i dessa fall det föreslagna andra stycket i 6 kap. 4 § skulle bli betydelselöst och vilseledande beträffande viss personal ombord. Enligt föreslagen bestämmelse i 6 kap. 21 § förordningen om säkerheten på fartyg får sjöfartsverket emellertid i beslut om minimibesättning inskränka befälhavarens möjligheter att göra avvikelser med stöd av lagens 6 kap. 4 § andra stycket. Denna befogenhet att meddela inskränkningar, som sjöfartsverket tillstyrker, har naturligen sin plats i lagen och inte i förordningen, eftersom den innebär en ändring i lagens innehåll och inte en tillämpningsföreskrift. Oavsett detta finns emellertid kvar en möjlighet att bristmönstra personal i de avsedda manskapsbefattningarna med stöd av de föreslagna övergångsbestämmelserna i förordningen om säkerheten på fartyg. Denna möjlighet bör inte medges ens övergångsvis i här avsedda fall. Texten bör därför på något

sätt anpassas till den nya situation som uppstått. (För dessa fall har sjöfartsverket i de remitterade förslagen till minimibesättningsbeslut skrivit: "Utöver vad som enligt sjöbefälskungörelsen /1960:487/ gäller om krav på fullständig behörighet för befäl skall som allmän utgångspunkt gälla, att fartyget ej kan anses vara bemannat på betryggande sätt om de angivna kvalifikationskraven för manskapsbefattningar ej uppfylls.")

Rektor vid sjöbefälsskolan i Göteborg ifrågasätter lämpligheten av en föreskrift om obligatoriskt samråd med maskinchefen före beslut om avvikelse från minimibesättningsbeslut enligt förslaget till ny lydelse av 6 kap. 4 § andra stycket sjösäkerhetslagen. Rektor påpekar att maskinchefen med nuvarande utbildning inte har utbildning som ger honom kvalifikationer att vara samrådsinstans inom annat område än sitt eget vad gäller säkerhetsfrågor.

Sveriges fartygsbefälsförening hänvisar beträffande nämnda samrådsskyldighet till departementschefens överväganden i prop. 1977/78:55 beträffande motsvarande samrådsskyldighet i samband med befälhavarens rätt att beordra arbete i strid mot skyddsombuds beslut att avbryta farligt arbete (9 kap. 9 § andra stycket sjösäkerhetslagen). Föreningen anser att samma motiv skall gälla i båda fallen och framhåller att det skulle framstå som omotiverat att i en lag införa två olika regleringar av samråd.

Rederiföreningen för mindre fartyg anser att det absoluta förbudet mot beslut av befälhavaren om avvikelse inte bör omfatta radiotelegrafist och radiotelefonist. Vidare yrkas, att tidsperioden för tillåten avvikelse från minimibesättningsbeslut ökas från förslagets en vecka till tre veckor.

Sveriges redareförening framför samma förslag om förlängning av tidsperioden för tillåten avvikelse som Rederiföreningen för mindre fartyg. Vidare kritiseras förslaget att avvikelse får avse endast besättningens kvalifikationer, inte antalet besättningsmedlemmar. Härom anför föreningen:

Enligt föreningens mening bör befälhavarens beslut om fartyget ändå kan avgå grundas enbart på om besättningens sammansättning bedöms tillfredsställande med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt. Med tanke på att åtskilliga fartyg har en driftsbesättning som överensstämmer med minimibesättningen kan bestämmelsens nuvarande utformning få svåra konsekvenser så snart sjukdomsfall eller liknande inträffar ombord. Det är därför nödvändigt att det ges möjlighet för fartyget att avgå även om personalen ombord inte uppgår till angivet antal. Självfallet kan detta gälla endast om en eller annan person inte står till förfogande för tjänstgöring. Denna begränsning bör således utgå.

2.5 Förenklat förfarande beträffande mindre fartyg m. fl.

Enligt förslaget skall små fartyg och fartyg som inte befordrar gods eller passagerare kunna undantas från bestämmelserna om minimibesättning. I stället skall särskilda föreskrifter om bemanningen av dessa fartyg utfärdas, vilket innebär förenklingar för både sjöfartsverket och fartygets ägare.

Sveriges kommunaltjänstemannaförbund, som begränsar sitt yttrande till den del av betänkandet som rör hamnbogserare och arbetsbåtar i hamnar, anser att den förenklade ordning som utredningen talar om kommer att innebära att behörighetskraven sänks. Förbundet anför:

Bogser- och hamnbåtar rör sig i starkt trafikerade vatten och ofta med begränsade siktförhållanden, där det inte får råda någon tvekan om gällande regler och förordningar. Vid hamnbogsering av större fartyg är det av yttersta vikt att befälhavaren väl känner till de stabilitets- och påkänningsförhållanden som uppstår vid olika manövrar.

Förbundet anser att om kraven på formell kompetens för befälen på dessa fartyg sänks kan detta innebära ökade risker för felbedömningar vilket kan leda till olyckstillbud.

Svenska kommunalarbetareförbundet tillstyrker däremot utredningens förslag i denna del. Förbundet finner det vidare riktigt att även brandförsvarets båtar får bemanningsföreskrifter.

Svenska kommunförbundet finner det angeläget att den nya lagstiftningen lämnar utrymme för stor flexibilitet beträffande bemanningen av de små fartyg som enligt förslaget kommer in under sjösäkerhetslagens regler om minimibesättningsbeslut eller bemanningsföreskrifter. Förbundet understryker att nuvarande bemanningspraxis har vuxit fram i det praktiska arbetet och att hänsyn måste tas till de mindre fartygens olika arbetsuppgifter. Det kan enligt förbundet inte vara rimligt att för många av de små fartyg som används av kommunerna utfärda utförliga bemanningsföreskrifter. Utredningen har också exemplifierat detta med att några föreskrifter knappast kan fordras för små räddningsbåtar tillhörande brandväsendet. Kommunförbundet förutsätter att sjöfartsverket, som skall följa utvecklingen, går fram med en viss försiktighet och utfärdar beslut om minimibesättning eller bemanningsföreskrifter för mindre fartyg endast när skäl härför verkligen föreligger.

En annan stor grupp fartyg som enligt utredningens förslag kommer att beröras av bemanningsföreskrifter är bogserfartyg. För de fartyg som är sysselsatta med s. k. långbogseringar i Nordsjön eller i ännu mer vidsträckt fart skulle dock minimibesättningsbeslut fastställas. *Svenska arbetsgivareföreningens allmänna grupp*, som representerar en stor del av bogserfartygen, instämmer i utredningens synpunkter vad gäller bogserfartygsbemanningen i allmänhet men anser att det är tillräckligt att använda bemanningsföreskrifter även för fartyg i långbogsering. Allmänna gruppen hänvisar till de speciella förhållanden, under vilka denna typ av sjöfart bedrivs, och till att arbetsmarknadens parter redan nu har ett väsentligt inflytande på bogserfartygens bemanning.

I anslutning till förslaget om förenklat förfarande beträffande vissa fartyg tar *sjöfartsverket* upp frågor som rör fritidsbåtar:

Från bestämmelserna om minimibesättning har bl. a. fritidsfartyg undan-

tagits i förslaget. För dessa fartyg skall sjöfartsverket enligt andra stycket meddela s. k. bemanningsföreskrifter. Utredningen har emellertid anfört (sid 213) att enligt dess mening bemanningsföreskrifter av visst slag inte behöver meddelas för fritidsfartyg, vidare att det närmare avgörandet om vilka bemanningsföreskrifter som erfordras bör överlämnas till sjöfartsverket, samt att (sid 214) det förhållandet att föreskrifter överhuvud inte anses erforderliga, t. ex. för fritidsbåtar, bör komma till uttryck i särskild bestämmelse. Såvitt verket kunnat finna, har dessa uttalanden inte fått någon motsvarighet i författningstexten.

Då sjöfartsverket således i andra stycket ej endast bemyndigas utan även åläggs att meddela bemanningsföreskrifter för fritidsfartyg, uppstår frågan, om de av regeringen utfärdade kompetenskraven för förare av större fritidsbåtar (KK 1970:344) bör upphävas för att i stället utfärdas av sjöfartsverket. I sak anser verket, att sådana krav för förare av (numera) fritidsskepp alltjämt bör finnas.

2.6 Radiopersonal

I sjöfartspolitiska utredningens komplettering till betänkandet framförs, att radiokommunikationerna mellan fartyg och land blir allt mer automatiserade och att behovet av specialbefattning som telegrafist därför kommer att försvinna. *Televerket* anser att detta yttrande, liksom ett tidigare generellt yttrande att satellitanläggning kan skötas av "outbildad personal", kan ge anledning till förhastade slutsatser i samband med framtida bemanning av fartyg. Det vore enligt verket rättare att fastställa följande:

Även om automatiserad kommunikation införs inom sjöfarten kommer en specialutbildad expeditör för såväl telegramtrafik som säkerhetstrafik att under överskådlig tid behövas ombord. Denna person kan dessutom ha sekundära arbetsuppgifter.

Televerket betonar vidare att man inte kan förutsätta att ett på avancerad teknik grundat kommunikationssystem ständigt skall fungera, särskilt då ett fartyg förliser, utan man måste t. v. även ha tillgång till reservsystem baserat på den teknik som f. n. används ombord. Ett sådant reservkommunikationssystem kan inte användas av gemene man ombord, utan kräver specialutbildning. Verket hänvisar till det arbete rörande automatiserad kommunikation som bedrivs inom IMCO och ITU och framhåller att det inte är möjligt att förutsäga hur operatörsfrågan skall ordnas i ett kommande säkerhetssystem. Slutligen anför verket:

Vi vill framhålla att Sveriges möjligheter att göra egna förbättringar i kommunikationssystemet är starkt begränsade av de internationella överenskommelser vi biträtt. Dessa konventioner, där telegrafisten har en mycket speciell internationellt fastställd status, styrs inte bara av teknologiskt framåtskridande utan också av internationella ekonomiska och arbetsmarknadspolitiska hänsynstaganden.

Ambitionen att uppnå rationaliseringsvinster genom att förändra telegrafistens roll är i många länder obefintlig. Vi bör därför inte räkna med några radikala förändringar under det närmaste decenniet.

2.7 Vissa andra frågor

I bl. a. sjöfartsverkets yttrande har tagits upp vissa frågor av närmast författningsteknisk art vilka ändå har allmän betydelse.

2.7.1 Beslutande myndighet

Utredningen föreslår att sjöfartsverket skall i allmänhet vara den myndighet som beslutar i bemanningsfrågor och att ansvaret för tillämpningen av bemanningsregleringen mer odelat skall läggas på verket. Häremot har inga invändningar rests. Vissa myndigheter kommer emellertid i sina remissvar in på frågan om ansvaret för bemanningen av statens fartyg. *Sjöfartsverket* anför:

Utredningen har föreslagit att i fråga om fartyg, som äges eller brukas i icke kommersiell trafik av staten och står under annan myndighets förvaltning än sjöfartsverket, skall beslut om bemanning fattas av vederbörande förvaltningsmyndighet. Sjöfartsverket vill härtill anföra, att under det reformarbete rörande arbetslivets villkor som föregått nuvarande arbetsmiljölagstiftning har principiellt antagits den ståndpunkten, att arbetsmiljöfrågorna bör regleras på samma sätt vad gäller tillsynsorganisation inom hela arbetslivet, vare sig detta berör den offentliga eller privata sektorn. Man bör därför inte utesluta sjöfartsverket som tillsynsmyndighet rörande bemanningen på statsägda eller statsdrivna fartyg. Minimibesättningsbeslut respektive andra bemanningsföreskrifter bör utfärdas i samråd med sjöfartsverket.

Enligt *chefens för marinen* uppfattning föreligger risk för att tveksamhet kan uppstå huruvida 6 kap. 2 § sjösäkerhetslagen i den föreslagna lydelsen skall tillämpas även på örlogsfartyg. Då en sådan tolkning skulle vara olämplig, och för att undanröja tveksamheten föreslår chefen för marinen ett tillägg till paragrafen av innehåll att beträffande örlogsfartyg gäller särskilda bestämmelser.

Generaltullstyrelsen instämmer i utredningens förslag att styrelsen skall bestämma minimibesättningen för kustbevakningens fartyg. Styrelsen instämmer vidare i utredningens bedömning att särskilda behörighetsvillkor rörande praktik måste skapas för befattningshavare på bl. a. kustbevakningens fartyg. Beslut om behörighetskraven för befattningshavare på kustbevakningens fartyg skall enligt den föreslagna lydelsen av 6 kap. 2 § andra stycket sjösäkerhetslagen fattas av tullverket efter samråd med den eller de personalorganisationer som representerar kustbevakningens personal. Någon uttrycklig föreskrift om samråd med sjöfartsverket i denna fråga, som anges på sid. 255 i betänkandet, framgår ej av den föreslagna lydelsen av 6 kap. 2 § andra stycket sjösäkerhetslagen och är ej heller enligt styrelsens mening erforderlig.

2.7.2 Samrådsorgan

Sveriges redareförening tar upp det samråd vilket enligt både nuvarande och föreslagen lydelse av 6 kap. 2 § sjösäkerhetslagen skall föregå sjöfartsverkets minimibesättningsbeslut. Föreningen accepterar sådant samråd under förutsättning att det i motiven uttryckligen slås fast att man med uttrycket organisationer i första hand avser lokala organ, vilka i ett enskilt rederi utarbetar underlag till ansökan om minimibesättning för visst fartyg.

2.7.3 Förhandsbesked

Utredningens förslag i 6 kap. 3 § sjösäkerhetsförordningen rörande förhandsutlåtande om minimibesättning för fartyg, som är under planering eller byggnad eller som eventuellt skall inköpas från utlandet, tillstyrks av flera remissinstanser. *Sveriges redareförening* betonar, att det bör framgå av motiven till paragrafen att ett givet förhandsutlåtande endast i undantagsfall skall kunna ändras, t. ex. då de omständigheter som rådde vid förhandsutlåtandets utfärdande ändrats i sådan omfattning att sjöfartsverket finner skäl att ompröva sitt ställningstagade. *Rederiföreningen för mindre fartyg* uttalar sig på samma sätt. *SJ* anför liknande tankegångar och föreslår, att förhandsbesked skall lända till efterrättelse vid beslut om minimibesättning om inte ändring skett i de faktiska betingelser på vilka beskedet vilar.

Sjöfartsverket anser att samrådsskyldighet, som enligt utredningens förslag skall föreligga vid beslut om förhandsbesked, bör komma till uttryck i författningstexten.

2.7.4 Provisoriskt beslut

Enligt utredningens förslag får ett fartyg inte framföras förrän beslut om minimibesättning har meddelats och inte ens tillfälligtvis användas i fart för vilken minimibesättning inte är fastställd. Detta anser *sjöfartsverket* vara en alltför kategorisk regel, om inte den reguljära formen för fattande av beslut kompletteras med en provisorisk form. Verket utvecklar sin syn i denna fråga på följande sätt:

Normalt brukar sjöfartsverket ha sina minimibesättningsbeslut klara, innan de aktuella fartygen sätts i drift. Svårigheter kan emellertid uppstå att på den ofta korta tid som står till förfogande, innan exempelvis ett passagerarfartyg skall sättas i trafik inom ett annat trafikområde, eller innan ett fartyg i samband med nationalitetsbyte skall sättas i drift under svensk flagga, hinna med både ett samrådsförfarande och ett beslut om minimibesättning. I dagens läge löses detta problem genom att rederiet efter förfrågan hos sjöfartsverket erhåller besked om vilken bemanning som tidigare fastställts för fartyg av liknande typ, och tillämpar denna bemanning tills formellt beslut föreligger. Sjöfartsverket finner det helt uteslutet att i alla fall kunna klara den av utredningen uppställda målsättningen, dvs. ett reguljärt

beslut om minimibesättning innan fartyget tas i drift, om man inte accepterar att fartyg får bli fördröjda, med de kostnader detta innebär. Verket kan emellertid tillstyrka de två första punkterna i 6 kap. 4 § första stycket, om i lagen införs en möjlighet för verket att i avvaktan på slutligt beslut meddela ett provisoriskt beslut om minimibesättning utan föregående samråd med organisationerna. För närvarande föreligger det problemet, när snabba beslut är nödvändiga, att en dispens enligt 35 § sjöbefälskungörelsen inte får meddelas innan berörda organisationer för redare och ombordanställda har beretts tillfälle att avgiva yttrande. Detta problem försvinner dock om sjöbefälskungörelsen upphävs och beslut om minimibesättning även för automatiserade fartyg kan meddelas utan att dispens erfordras.

2.7.5 Tillsynsbok

Sjöfartsverket anser att det är värdefullt att alla särskilda uppgifter om ett fartyg avseende säkerheten finns samlade på ett ställe, nämligen i tillsynsboken. Detta underlättar bland annat tillsynsmyndighetens arbete. Nuvarande 6 kap. 4 § lagen om säkerheten på fartyg bör därför enligt verkets mening finnas kvar men bör inte avse sådant provisoriskt beslut om minimibesättning som verket föreslår på annat ställe i remissvaret (se 2.7.4). Därmed vill verket inte ifrågasätta behovet av att en kopia av beslutet förvaras tillsammans med sjömansrullan och en annan kopia anslås ombord. Denna fråga kan dock lösas i samband med en översyn av mönstringsverksamheten.

3 Behörighet

3.1 Särskild behörighetsförordning

Remissinstanserna har tillstyrkt eller lämnat utan erinran utredningens förslag att regleringen av behörigheter för all sjöpersonal förs samman i en av regeringen utfärdad författning, och att det alltså i denna tas upp även sådana manskapsbehörigheter som regleras i sjöfartsverkets kvalifikationskungörelse. *Rektor vid sjöbefälsskolan i Malmö* framför den åsikten att den föreslagna behörighetsförordningen innebär en onödig byråkratisering av varje bemanningsärende, trots att den är avsedd att öka flexibiliteten vid bedömningen av varje fartygs bemanning.

I flera remissvar påpekas, att förutsättningarna för utredningens förslag till behörigheter har rubbats genom dels att den avslutande konferensen sommaren 1978 gav STW-konventionen annat innehåll på många punkter än vad utredningen utgick från, dels att UTSJÖ:s förslag till ny utbildning för sjöbefäl m. fl. inte kommer att genomföras oförändrat. *Sjöfartsverket* ifrågasätter också vad gäller vissa av de föreslagna behörigheterna lämpligheten av att skärpa praktikkraven, innan STW-konventionen blir gällande för svensk del.

I sitt remissvar hänvisar *UHÄ* till sitt den 12 april 1978 avlämnade förslag

till regeringen om inrättande av en drift- och sjöteknisk linje i högskolan (se numera prop. 1978/79:71). UHÄ har i förslaget bl. a. framhållit att möjligheterna att förlägga styrd praktik inom utbildningslinjens ram borde utredas. Vidare anför UHÄ i remissvaret, att en hård låsning i behörighetsfrågorna kan innebära ett hinder för strävandena att anpassa sjöbefälsutbildningen till teknikens utveckling och samhällets och individernas krav.

SÖ upplyser om att en ny tvåårig linje innehållande grenar med inriktning mot energiteknik, fartygsteknik och eldriftteknik (Du-linjen) har inrättats i gymnasieskolan fr. o. m. läsåret 1978/79. De olika grenarna skiljer sig i vissa avseenden från nuvarande fartygstekniska kurs och överensstämmer i huvudsak med UTSJÖ:s förslag till motsvarande grenar i denna utbildning.

3.2 Behörighetssystemet

Sveriges redareförening anser att det föreslagna antalet behörigheter är för stort och påpekar att enligt utredningens i betänkandet redovisade mening antalet olika behörigheter bör begränsas så mycket som möjligt. En bemanningslagstiftning som innehåller ett stort antal behörigheter och som förutser att antalet personalgrupper inom minimibesättningen med bestämd behörighet är stort blir, säger utredningen också, svår att efterleva och kan medföra störningar i fartygsdriften genom att utbyte mellan personal med olika behörighet förutsätts i många fall inte kunna ske alls eller endast efter tillstånd av tillsynsmyndigheten. Redareföreningen fortsätter:

Trots att utredningen således är medveten om detta förhållande har man föreslagit en rad nya behörigheter och hävdar vidare att "kravet på antalet behörigheter måste dock vara att det skall finnas så många att fartygen kan bemannas på ett från säkerhetssynpunkt godtagbart sätt med personal med varierande utbildning och erfarenhet". Som föreningen ser det är sjösäkerheten inom den svenska handelsflottan synnerligen god. Detta framgår bl. a. av den internationella haveristatistiken. I den mån haverier av betydelse förekommer beror dessa erfarenhetsmässigt på andra faktorer än reglerna för fartygens bemanning. Ovannämnda citat kan tydas som om utredningen anser att antalet behörighetsformer skall vara en utslagsgivande faktor för sjösäkerheten, en uppfattning som föreningen inte kan dela.

Sjöfartsverket ställer sig också tveksamt till införandet av en rad nya behörigheter som utredningen föreslår. Uppkommer under hand behov härav kan en sådan behörighet lätt införas genom att sjöfartsverket erhåller bemyndigande härtill enligt utredningens förslag. Enligt verkets mening finns idag behov av att definiera följande befattningar nämligen befaren jungman, lättmatros, matros, motorman/eldare, elektriker samt brandvaktman.

Beträffande benämning på olika behörigheter anser *sjöfartsverket* det vara till fyllest att ge varje behörighet en vedertagen yrkesbenämning utan att kombinera denna med någon kodbeteckning, vilken i många sammanhang

lätt kan ge upphov till förväxling. Verket erinrar också om att STW-konventionen generellt gått in för att bibehålla de vedertagna yrkesbenämningarna.

Sveriges redareförening redovisar motsatt åsikt beträffande behörighetsbenämningarna och anser att kombinationen av kod med bokstav och siffra för respektive behörigheter är bra. Dess sammankoppling med titlar är emellertid mycket olycklig. Meningen var från början att utredningen bl. a. skulle bringa reda i floran av titlar, behörigheter och kombinationer av behörigheter. Enligt föreningens mening kan den nu föreslagna förordningens utformning dock knappast sägas uppfylla detta krav och kommer säkerligen att åstadkomma en hel del begreppsförvirring. Föreningen anser att koden med bokstäver och siffror skall behållas utan komplettering med titlar.

3.3 De särskilda behörigheterna

Med hänsyn till att förslagen i betänkandet är inaktuella på många punkter och till inställningen beträffande antalet behörigheter yttrar sig *sjöfartsverket* i allmänhet inte beträffande behörighetsvillkoren. *Sveriges redareförening* anser att man i nuläget kan utan olägenheter avstå från att införa vissa sjöbefälsbehörigheter (D3, D4, M3 och M4) i avvaktan på att STW-konventionen blir ratificerad. *Kusttankers intresseförening* anser att behörighetssystemet bör förenklas. Föreningen påpekar också, liksom andra remissinstanser gör, behovet av anpassning till de utbildningar som kan komma i det nya högskolesystemet.

3.3.1 Befälsbehörigheter

Rederiföreningen för mindre fartyg vill att ytterligare behörigheter utöver de föreslagna skall tillskapas i det att föreningen understryker det angelägna i att man ur utbildningen för sjökaptener och sjöingenjörer skall kunna plocka lämpliga avsnitt för att uppnå olika nivåer av behörighet, bland annat s. k. medelshavsbehörighet för såväl befälhavare som maskinchefer. Också *Sveriges redareförening* framhåller behovet av särskilda behörigheter för tjänst som befälhavare och maskinchef i medelhavsfart. Rederiföreningen framför även det förslaget att viss teoretisk utbildning får ersättas med erfarenhet, så att man efter genomgången kurs kan vinna ökande behörighet med ökad befarenhet.

Sjöfartspolitiska utredningen framför i sin komplettering att erfarenheterna av kombinerat befäl, s. k. enhetsbefäl, är så pass positiva att dessa tankegångar borde utvecklas mer systematiskt. *Svenska maskinbefälsförbundet* invänder häremot att det i försöken med enhetsbefäl deltagande befälet inte delar sjöfartspolitiska utredningens positiva syn på denna fråga, och att också redarnas intresse härför synes vara mycket ljumt.

Rektor vid sjöbefälsskolan i Kalmar påpekar att utredningen inte har

ifrågasatt den nuvarande principen för utbildningen med samma och likformiga kurser för alla sjökaptenselever. Rektor anser, att det skulle vara värdefullt att få belyst behovet av någon form av obligatorisk specialisering på t. ex. tankfartyg, ro/ro-fartyg eller bulkfartyg. Denna specialisering skulle kunna ske inom sjökaptensutbildningens 40 poäng eller som en obligatorisk påbyggnadskurs.

Sveriges fiskares riksförbund finner utredningens förslag beträffande skeppare D7 och D8, motsvarande skepparbrev av 1:a klass, ogenomförbart för fiskare som skall tjänstgöra som befälhavare och anför härom:

Beträffande skepparutbildning av 1:a klass har utredningen föreslagit ett system med först sjöpraktik därefter skolgång med betyg över skepparutbildning av första klass. Efter denna utbildning har man ej rätt att vara befälhavare, däremot ansvarig för vakt på däck. Av tjänstgöringstiden, 12 månader till sjöss, skall 6 månader fullgöras i befattning som den näst främste bland däckspersonalen. Först efter denna tjänstgöringsperiod är man behörig att stå som befälhavare.

SFR anser att denna väg fram till behörighet ej skulle fungera med den kutym som råder inom fisket. I praktiken finns ingen bästeman eller styrman, skepparen äger oftast tillsammans med en eller flera ombord fiskefartyget, alla tar ansvar i mycket hög grad. Vi har förståelse för att man i handelsflottan har denna ordning med praktik också efter det examen är avlagd, men anser att det ej är nödvändigt i fiskefartyg.

SFR föreslår därför att skeppare D 8 ger behörighet att stå som befälhavare i fiskefartyg (alltså efter att vederbörande har skaffat tillräcklig praktiktid innan skolan och avlagt godkänd examen). Om däremot vederbörande skall gå över i handelsflottan bör han ha den föreslagna praktiktiden efter avlagd examen.

SÖ tar upp förslaget att allmän tjänstgöring i elektrisk verkstad och kvalificerad tjänstgöring i elektrisk verkstad skall kunna ersättas med likvärdig fartygstjänstgöring eller utbildning. SÖ avstyrkte ett liknande förslag i ett tidigare yttrande bl. a. med anledning av att mycket få praktikanter lyckas skaffa sådan praktik. SÖ anför vidare:

Enda sättet att lösa detta problem har varit att inrätta en speciell utbildning (i Härnösand) som ersätter ifrågavarande kvalificerade praktik. SÖ, som med hänsyn till elevernas situation således medgett att utbildningen i fråga får anordnas trots de ökade kostnaderna ifrågasätter om inte dessa utbildningsmoment borde ingå i den reguljära maskintekniska utbildningen. Ett praktikkrav, som i stor utsträckning ersätts med utbildning, bör enligt SÖ:s mening inte kvarstå.

3.3.2 Manskapsbehörigheter

Sveriges redareförening anför beträffande de föreslagna behörigheterna båtsman D10 och reparatör M10:

Utredningens motiv för ett införande av särskilda behörigheter för vad utredningen benämner båtsmän och reparatörer är att det "bör finnas en

behörighet för personal med lång tids yrkeserfarenhet, vilken kan tilldelas mer kvalificerade uppgifter och vid behov vara ledare för det dagliga arbetet med underhåll och reparationer ombord och liknande". Utredningen anser vidare att de funktioner som fylls av personal med matros- och motormansbehörighet behöver förstärkas vad gäller större fartyg. Därför föreslås att det för fartyg om minst 4 000 brt eller med en maskinstyrka på minst 3 001 kW skall i minimibesättningen på nivån under den vakt- och jouransvariga personalen ingå en kvalificerad befattningshavare med speciell yrkeskunnighet. Att behörighetsreglera dessa befattningar med mer eller mindre godtyckligt satta gränsvärden har ingen betydelse för sjösäkerheten men skapar liksom införandet av behörighetskrav för enmansbefattningarna elingenjör/elektriker och pumpman stora praktiska svårigheter för näringen.

Redareföreningen har också invändningar mot behörighetsvillkoren för behörigheten reparatör M10.

Rederiföreningen för mindre fartyg vill att en möjlighet att införa behörighet för personal i allmän tjänst skall öppnas.

En särskild fråga är införande av en pumpmansbehörighet. Utredningen föreslår inrättande av en sådan behörighet (pumpman M13) och överlämnar åt sjöfartsverket att i minimibesättningsbeslut precisera vilka fartyg som är sådana att säkerhetsarbetet gör en sådan befattning nödvändig. *Sveriges redareförening* anser det inte påkallat att införa en sådan behörighet. Härom anförs:

Även om vissa av pumpmannens arbetsuppgifter kan sägas vara av säkerhetskaraktär är de inte av sådan art att de kräver en separat utbildning eller att de måste göras av en särskild befattningshavare. Även den övriga däckspersonalen fullgör i tankfartyg såväl som i andra fartygstyper uppgifter av säkerhetskaraktär. Ansvaret för lastning och lossning, det direkta arbetet med dessa uppgifter och övervakning av proceduren ligger dock på en särskild befattningshavare, vanligen överstyrman. Denne har som ansvarig för lasthanteringen i regel fått särskild säkerhetsutbildning, vilket berörda rederier strävat efter att åstadkomma. Att från säkerhetssynpunkt ha en särskild pumpman ombord kan med hänsyn till dessa förhållanden inte anses påkallat. Mot bakgrund av den senaste tidens försäljningar av tanktonnage har dessutom antalet pumpmansbefattningar minskat i sådan omfattning att det även av det skälet knappast torde vara aktuellt att nu införa en särskild behörighet för denna kategori.

3.3.3 Elpersonal

Svenska maskinbefälsförbundet påpekar att det under utredningsarbetet har anmälts olika synpunkter på behovet av särskild elpersonal och kompetenskraven på sådan personal. Förbundet är helt övertygat om att en undersökning med yrkeskravsanalys och mätningar av arbetsvolymen på det som måste utföras ombord skulle visa att förbundets krav på en väl kvalificerad elingenjör ombord är fullt berättigat.

Sveriges redareförening kritiserar utredningens bedömningar av behovet av elpersonal och behörighetsvillkoren för denna personal:

Kravet på elingenjörer och elektriker har utredningen baserat på en åtta år gammal mycket kritiserad utredning. Att resultaten av denna undersökning nu får utgöra underlag för bedömningar av behovet av elpersonal i fartyg byggda efter 1970 är helt oacceptabelt. Den tekniska utvecklingen och maskinpersonalens ökade kunskapsnivå inom automatikens område har sedan utredningen gjordes medfört, att behovet av särskild elpersonal får ses i ett annat perspektiv jämfört med tidigare.

Kravet på behörighet för elingenjör inkluderar dessutom 6 månaders sjötjänstgöring. I den mån rederierna anställt elingenjörer har dessas inskolning hittills anpassats med hänsyn till de kvalifikationskrav som intagits i kollektivavtal och till respektive persons individuella förutsättningar.

Utredningen hävdar också att även om den ordinarie maskinpersonalen skulle ha tillfredsställande kunskaper måste på vissa fartyg beaktas att den elektriska utrustningen är så arbetskrävande att arbetet inte kan åläggas denna personal utan att den förstärks. Utredningen överlämnar åt sjöfartsverket att avgöra vilka fartyg som har denna kvalificerade eltekniska utrustning men gör inget försök att ange några kriterier till ledning för sjöfartsverkets bedömning. Behovet av behörigheten för elektriker M9 torde i detta sammanhang bli särskilt svårt att motivera.

Enligt föreningens uppfattning saknas skäl att införa särskilda behörigheter för elpersonal. Samtidigt bör frågan om när och under vilka omständigheter elteknisk personal bör finnas ombord överlämnas åt det berörda rederiets underhållstekniska bedömning. Nuvarande ordning med möjlighet för rederiet att byta ut en motorman mot en elektriker bör således bibehållas.

3.3.4 Radiopersonal

Sjöfartsverket ifrågasätter lämpligheten av att överföra televerkets arbete med certifiering av radiopersonalen till verket. Sjöfartsverket erinrar om att denna fråga har behandlats inom en arbetsgrupp med representanter för televerket, skolöverstyrelsen, sjöfartsverket, Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening samt sjöbefälsskolornas elevförbund, varvid man enades om att televerket borde utfärda behörighetsbevis för telegrafister i fartyg.

Rederiföreningen för mindre fartyg anför: Med dagens snabba utveckling av tekniken kan det starkt ifrågasättas, om det är anständigt att lägga upp utbildning av fartygstelegrafister av dagens modell – varligt modifierad så att den passar till gårdagens jobb – men vars målsättning saknar betydelse för morgondagens sannolikt helautomatiserade kommunikationsmetoder. Se Fartygsradiokontorets skrivelse 780615 till Sjöfartsverket med rapporten från Maritime Communications Policy Meeting, The Hauge 14–17 March 1978. Under en viss övergångsperiod bör telegrafistutbildningen fortsätta för att tillgodose behovet intill dess att samtliga fartyg utrustats för att få undvara telegrafstation.

3.3.5 Specialbehörigheter

Med specialbehörighet avser utredningen i kap. 15 en behörighet för en funktion som fullgörs av personal vid sidan av en huvudfunktion. Utred-

ningen behandlar båtman och brandvaktman samt behörighet på fartyg som för farligt gods. *Sjöfartsverket* påpekar att detaljregler beträffande utbildningen av båtman finns i STW-konventionen. Likaså behandlas i konventionen och i STW-konferensens resolutioner frågor om obligatorisk utbildning av personal på olje-, kemikalie- och gastankfartyg. Denna utbildning är av samma slag som avses med specialbehörighet.

Beträffande specialbehörighet för torrlasthantering, dvs. för hantering av farligt gods på torrlastfartyg, föreslår *sjöfartsverket* att krav på genomgången kurs i brandskydd införs för behörigheten.

Rederiföreningen för mindre fartyg framhåller, att de kunskaper som bibringas deltagarna i tank- och kemikaliekurserna, kan utan vidare bakas in i den ordinarie utbildningen och då kommer att tjäna två goda syften. Dels blir behovet tillgodosett och dels blir det en avsevärd lättnad i en tung och som meningslös upplevd byråkratisk pålaga. Under övergångsperioden har man att falla tillbaka på den långa yrkeserfarenheten, vilken enligt föreningens uppfattning många gånger är värdefullare än en teoretisk kurs.

I anslutning till frågan om specialbehörigheter bör anmärkas att *rikspolisstyrelsen* framhåller det ytterligt angelägna i att klara och entydiga bestämmelser kommer till stånd beträffande hanteringen av farligt gods till sjöss. Lika viktigt anser styrelsen det vara att de befattningshavare med specialistbehörighet som är ansvariga för sådan last erhåller erforderlig utbildning inom detta specialområde.

3.4 Allmänna behörighetsvillkor

3.4.1 Syn och hörsel

Utredningen väcker frågan om ändrade syn- och hörselkrav för sjömän samt därmed sammanhängande organisatoriska frågor. Dessa behandlas i prop. 1978/79:19 om hälsoundersökning av sjöfolk. Propositionen har godkänts av riksdagen (rskr 1978/79:62) och föranlett ändringar i mönstringsförordningen (1961:87, omtryckt 1979:37). Remissinstansernas yttranden beträffande hithörande frågor redovisas därför inte här mer än beträffande denna principfråga.

Sjöfartsverket anser att en bestämmelse om syn och hörsel bör finnas i sjölagen eller sjösäkerhetslagen och avse all slags sjöfart, alltså oavsett om det gäller fartyg där läkarintyg fordras eller ej och oavsett om bemanningen är reglerad genom minimibesättningsbeslut eller bemanningsföreskrifter eller om den är oreglerad. Därutöver bör det enligt verket finnas preciserade bestämmelser för de fall där syn- och hörselförmåga skall styrkas med läkarintyg.

3.4.2 Ålder

Sjöfartsverket anser, att åldersgränsen 20 år för rätt att vara befälhavare bör bibehållas generellt. Åldersgränsen 18 år för all vakt- och jouransvarig personal bör enligt verket införas först när STW-konventionen träder i kraft.

3.4.3 Grundläggande utbildning för sjöpersonal

Sjöfartsverket tillstyrker utredningens förslag. Också *SÖ* delar utredningens uppfattning att viss säkerhetsutbildning bör meddelas personer före tillträde till tjänst ombord i fartyg. I enlighet härmed har SÖ den 1 juni 1977 interimistiskt fastställt tim- och kursplan för kurs i sjösäkerhetstjänst, omfattande tre veckor. Kursen täcker väl UTSJÖ:s förslag till sådan kurs och i planerna har SÖ beaktat såväl ILO:s som IMCO:s rekommendationer härvidlag.

3.5 Annan utbildning eller tjänstgöring

3.5.1 Praktikvärdet av tjänstgöring på statliga fartyg

Chefen för marinen anför:

Behörighetsbestämmelserna torde ursprungligen ha tillkommit för att säkerställa kompetens inom yrkesmässig trafik i enskild regi. Staten förutsättes inom sin förvaltningsorganisation ha kompetens att göra bedömanden härom. Dagens behörighetsdiskussion förs ibland på ett sätt som antyder divergenser i grundkrav (-behörighet) mellan enskild och statlig tjänst. Det är därför väsentligt att god överensstämmelse nås mellan "civil" och "militär" praktiktidsberäkning.

Chefen för marinen hälsar med tillfredsställelse förslaget att sjöfartsverket efter samråd med chefen för marinen skall fastställa vilket praktikvärde som skall gälla för tjänstgöring på marinens fartyg och som skall kunna tillgodoräknas som tjänstgöring på handelsfartyg (sid. 92). Hittills finns nämligen inga författningsföreskrifter som närmare reglerar tillgodoräknandet av tjänstgöring på marinens fartyg som ej räknas som handelsfartyg. Det är därför angeläget att dylika bestämmelser snarast utfärdas så att den osäkerhet som för närvarande råder om hur marin tjänstgöring skall tillgodoräknas blir eliminerad. Chefen för marinen är beredd att tillsammans med sjöfartsverket utarbeta sådana.

Statens vägverk bedömer, att utredningens förslag inte innebär några större förändringar för verkets del utan en anpassning till praxis. Det finns dock några negativa konsekvenser som verket anser bör rättas till:

Tjänstgöringen ombord på färjorna bör tillmätas större betydelse ur praktiksynpunkt. Detta för att underlätta för personalen att genom tjänst ombord skaffa den praktik som erfordras för att erhålla högre befattning eller att efter vidareutbildning få utökad behörighet på verkets färjor. Sjöfartsverkets bedömning av tillgodoräknad praktik bör därför ske efter samråd med

vägverket i likhet med vad som föreslås ske för övriga fartyg som tillhör staten.

Exempelvis bör befälhavare på linstyrda färjor vid tillfälligt byte till frigående färja på samma färjled vara behörig att tjänstgöra som däcksman/fartygsmekaniker på färja av motsvarande typ som den ordinarie. I de fall då färjled ersätts med permanent broförbindelse bör berörd färjpersonal efter komplettering av teoretisk utbildning kunna få utökad behörighet för att kunna tjänstgöra vid annan färjled. Idag har många inte formell praktik trots att de tjänstgjort på färjor i mer än 10 år.

Generaltullstyrelsen anför:

Med hänsyn till bl. a. kustbevakningens under senare år utvidgade arbetsuppgifter och ianspråktagandet av mera kvalificerade fartyg för lösande av dessa uppgifter har styrelsen innevarande år tillsatt en arbetsgrupp för översyn av kompetenskrav, rekrytering och utbildning beträffande kustbevakningspersonalen. Kustbevakningspersonalens utbildning syftar till att ge för kustbevakningstjänsten erforderliga kunskaper dels i nautiska ämnen, sjömanskap, utnyttjande av radar, radiotelefoni, dels i maskintekniska ämnen, dels slutligen i fråga om de författningar m. m. vars efterlevnad kustbevakningen har att övervaka. En del av utbildningen äger rum bl. a. vid sjöbefälsskolan i Göteborg och andra sjöbefälsskolor (tankoperativ utbildning och utbildning angående farligt gods). Resterande utbildning sker internt inom tullverket och med utnyttjande av för ändamålet lämpliga kurser, som organiseras av andra myndigheter och organisationer. Vid bedömning av kustbevakningspersonalens formella behörighet och tillgodoräknande av tjänstgöring ombord på kustbevakningens fartyg bör enligt styrelsens uppfattning vederbörlig hänsyn tas till personalens sammantagna utbildning och tjänstgöring.

Mot bakgrund av vad ovan framförts finner styrelsen det naturligt att kustbevakningspersonalens tjänstgöring ombord på kustbevakningsfartyg i större omfattning än för närvarande jämställes med tjänstgöring på handelsfartyg.

Statsanställdas förbund påminner om att förbundet till utredningen framfört och utförligt motiverat sin uppfattning att tjänstgöring på lotsbåt skall få tillgodoräknas som praktik för skepparbrev. Förbundet vidhåller denna uppfattning och önskar kontakt innan riktlinjer utfärdas för tillgodoräknande av praktik på tjänstefartyg.

3.5.2 Utbildning annorstädes än vid sjöbefälsskolan

Chefen för marinen konstaterar med tillfredsställelse att utredningen har slagit fast det som självklart att den marina teoretiska och praktiska utbildningen också i fortsättningen skall kunna tillgodoräknas som både civil sjöpraktik och teoretisk utbildning. Han är beredd att tillsammans med sjöfartsverket och UHÄ utarbeta de normer som erfordras utöver de nu redan befintliga för marinens regements-, kompani- och plutonsofficerare liksom för marininggenjörskåren. Chefen för marinen tillstyrker också förslaget om en genomgång av förutsättningarna för överföring av betyg utan tentamen

(avsnitt 17.2.1 i betänkandet).

Även *Reservofficerarnas centralorganisation* tillstyrker förslagen under avsnitt 17.2.1 och framhåller vikten av att berörda personalorganisationer ges möjlighet till yttrande i frågor om den marina utbildningens likvärdighet med civil utbildning.

Mot bakgrund av *generaltullstyrelsens* redogörelse i remissvaret för kustbevakningens personalutbildning (se under 3.5.1) bör enligt styrelsens mening ett tillägg göras i 6 § i den föreslagna behörighetsförordningen med innebörd att viss teoretisk utbildning inom tullverket jämställs med likvärdig motsvarande utbildning vid sjöbefälsskola.

SÖ kan inte biträda utredningens förslag i 6 § behörighetsförordningen, att beslut i fråga rörande likvärdighet mellan utbildning vid marin utbildningsanstalt och motsvarande utbildning vid sjäbefälsskola skall meddelas av sjöfartsverket. SÖ påpekar att motsvarande frågor f. n. avgörs av SÖ efter samråd med chefen för marinen. Enligt SÖ:s mening skall sådana frågor även fortsättningsvis avgöras av skolmyndigheten.

3.6 Jämställdhet mellan nya och äldre behörigheter

Sjöfartsverket framhåller att det i övergångsbestämmelserna till ändringar i sjösäkerhetsförordningen punkt 4 måste klart anges, att det inte skall ligga någon automatik i utfärdandet av behörigheter för personal som tidigare har varit bristmönstrad viss tid, ej ens i fråga om behörighet att uppehålla den aktuella befattningen. Sjöfartsverket föreslår ett tillägg av orden "efter prövning av omständigheterna i det särskilda fallet". Exempel finns enligt verkets erfarenhet på fall där den faktiska kompetensen ligger så långt från den fordrade, att det inte kan förutsättas att vederbörande kunnat inhämta erforderliga kunskaper genom den avsedda praktiken.

Sveriges redareförening pekar på nödvändigheten av att befattningshavare med utländsk behörighet inte diskrimineras i de fall då måhända den svenska behörigheten ligger över internationellt vedertagna normer. Om den utländske befattningshavaren har en behörighet som ansluter sig till bestämmelserna i STW-konventionen bör han enligt föreningen kunna få resolution för tjänstgöring i motsvarande befattning ombord i svenska fartyg efter tentamen i svenska och författningskunskap i enlighet med den praxis som f. n. tillämpas av sjöfartsverket.

Fiskeristyrelsen förordar att fiskeskepparbrev, utfärdat med stöd av förordningen (1936:315) angående befäl på svenska handelsfartyg m. m., vid tillämpningen av minimibesättningsbeslut skall anses jämställt med behörigheten skeppare D7. Samma krav framförs av *Sveriges fiskares riksförbund* med särskilt betonande av den långa erfarenhet innehavare av sådant brev har.

3.7 Vissa författningsfrågor

Några remissinstanser tar upp speciella författningstekniska frågor.

Sveriges redareförening anser, att kravet i 17 § behörighetsförordningen på en förteckning över fartyg där tjänstgöring som befälsassistent kan fullgöras och det antal assistentplatser som står till förfogande på dessa fartyg skall slopas. Den gångna tiden sedan bestämmelsen infördes i sjöbefälskungörelsen har enligt föreningens mening visat att denna förteckning, lika litet som den tidigare slopade förteckningen över verkstäder där praktik kan fullgöras, fyller någon praktisk funktion.

Sjöfartsverket anför synpunkter på 19 och 20 §§ behörighetsförordningen:

19 § I fråga om befattningshavare med behörighet att handha farlig last i fartyg gäller idag enligt 6 kap. 12 § förordningen om säkerheten på fartyg, att sjöfartsverket för visst fall får godkänna utbildning som ej motsvarar meddelade föreskrifter men ändå kan anses som fullgod. Med stöd härav har sjöfartsverket godkänt viss personal, som i SJ:s regi genomgått utbildning angående farlig last, att tjänstgöra som sådan befattningshavare i SJ:s fartyg. I behörighetsbevisen anges denna inskränkning. Denna möjlighet att godkänna annan utbildning än den vanliga, för befattningshavare på en viss grupp av fartyg, bör enligt verkets uppfattning finnas kvar. Det framgår inte klart, om så kommer att bli fallet enligt den föreslagna lydelsen av 19 §.

20 § I denna paragraf regleras sjöfartsverkets skyldigheter att samråda med berörda organisationer för redare och ombordanställda. Hänvisningen till 17 § andra stycket är uppenbarligen oriktig. Utredningen synes ha slopat den skyldighet att höra organisationerna, som idag gäller enligt 34 § tredje stycket sjöbefälskungörelsen vid meddelande av personlig dispens, såvida inte fråga är om endast viss resa. Sjöfartsverket anser att denna skyldighet bör finnas kvar oförändrad.

Rektor vid sjöbefälsskolan i Göteborg saknar i behörighetsförordningen en motsvarighet till regeln i sjöbefälskungörelsen att en högre behörighet täcker en lägre. Han anser att denna oklarhet bör rättas till.

4 Ekonomiska konsekvenser av förslaget

4.1 Kostnader för staten

Liksom utredningen finner *sjöfartsverket* att bemanningssektionens resurser måste förstärkas. Utredningen föreslår att verket tillförs en tjänst som handläggare vid denna sektion utöver den tjänst som verket redan har begärt i sina petita. Verket tillstyrker detta förslag. Härutöver tar verket upp frågan om förstärkning inom arbetsmiljöenheten.

Riksrevisionsverket pekar på, att ett ökat utbildningsbehov kommer att uppstå genom förslaget och efterlyser en bedömning av de ekonomiska konsekvenser dessa medför dels i form av ökade utbildningskostnader, dels i form av ökad praktiktjänstgöring.

4.2 Bemanningens betydelse för rederinäringen

Utredningen redovisar i kap. 29 sina bedömningar och sjöfartspolitiska utredningen uppehåller sig i sin komplettering huvudsakligen vid de ekonomiska frågorna.

Riksrevisionsverket konstaterar att bedömningen i sjöfartspolitiska utredningens komplettering bygger på en jämförelse mellan nuvarande minimibesättning och utredningens förslag till minimibemanning. Verket anser, att en jämförelse även bör utföras mellan faktisk besättning och utredningens förslag till minimibemanning för att få en relevant bedömning av kostnaderna.

Sveriges redareförening påpekar att befälsbemanningsutredningen inte har gjort några närmare analyser av de ekonomiska konsekvenserna av sina förslag. Föreningen anser, att den differentiering som blir följden av införandet av nya enmansbefattningar med flera nya behörigheter ställer tillsammans med de nya bemanningstabellerna krav på en avsevärt utökad personalstyrka med åtföljande stora kostnadsökningar utan att dessa förslag kan anses motiverade från säkerhetssynpunkt. Föreningen framhåller vidare, att sjöfartspolitiska utredningen i sin komplettering till betänkandet bekräftar att befälsbemanningsutredningens förslag innebär omfattande personalökningar och kraftigt höjda driftskostnader och uppger att man vid en försiktig bedömning kommit fram till en kostnadsökning i storleksordningen ca 80 milj. kr./år. Detta är dock ett mindre belopp än det föreningen kommit fram till.

Rederiföreningen för mindre fartyg pekar i sitt yttrande på flera omständigheter som kan fördyra fartygsdriften. Till dessa hör de mer detaljerade bemanningsföreskrifterna med s. k. enmansbefattningar. Den samlade kompetensen ombord behöver enligt föreningens mening inte bli lidande på att vissa specificerade befattningar inte kommer till. Föreningen påpekar, att tvåvaktssystem på fartyg över 500 brt i allmänhet är en fråga om betalning samt att sjöfartspolitiska utredningen överdriver betydelsen av reguljär trafik och detaljbestämt tidsschema. Föreningen drar den slutsatsen, att i en uppåtgående konjunktur detaljfastställda fartygsbesättningar kommer att bli en effektiv spärr mot Sveriges möjligheter att följa med i utvecklingen.

TCO visar på att orsaken till skillnaden mellan befälsbemanningsutredningens och den sjöfartspolitiska utredningens bedömning av de ekonomiska konsekvenserna är, att medan befälsbemanningsutredningen jämför sitt förslag med den faktiska bemanningen i dagsläget, så jämför sjöfartspolitiska utredningen med de föreskrifter om minimibesättning som gäller idag.

Svenska maskinbefälsförbundet framhåller samma förhållanden som TCO och fortsätter:

Sjöfartspolitiska utredningens beräkningsgrunder är orimliga. Reducering av besättningarna har varit en dominerande fråga sedan många år tillbaka och har förorsakat mycket irritation mellan arbetsmarknadens parter inom

sjöfarten. Sjöfartspolitiska utredningen visar själv att reduceringarna under åren 1960–75 uppgått till 25–40 procent. Det är orimligt tro att rederierna inte fortsatt att reducera ner till den av sjöfartsstyrelsen fastställda minimibesättningen om det varit möjligt med hänsyn till fartygens drift. En kostnadsberäkning måste naturligtvis därför utgå från de faktiska besättningar som finns i fartygen och som rederierna uppenbarligen anser vara nödvändiga. En reducering ner till minimibesättningarnas nivå skulle medföra att fler arbetsuppgifter måste utgöras av landbaserad personal. Detta påstående kan vara fel endast om man vill göra gällande att den existerande besättningen över minimibesättningsnivån följer med fartygen utan att utföra arbetsuppgifter som är nödvändiga för fartygens drift och underhåll. Med det stora kostnadsmedvetande som präglat handelsflottan särskilt under de senaste tio åren vore en sådan situation helt otänkbar.

Under befälsbemanningsutredningens arbete har det antytts att det internt inom Redareföreningen funnits en kostnadsberäkning som skulle visa en ökning med ca 100 milj. kr. Beräkningsgrunden skulle vara densamma som nu redovisats av sjöfartspolitiska utredningen. Kommentarerna till de lämnade uppgifterna var inom befälsbemanningsutredningen sådana att Redareföreningen föredragit att inte i skriftlig form presentera sin utredning. Det förhållandet att sjöfartspolitiska utredningen nu presenterar en kostnadskalkyl med samma utgångspunkt som Redareföreningen använt förstärker intrycket av att sjöfartspolitiska utredningens "komplettering" mer är en partsinlaga från Redareföreningen än ett allvarligt syftande statligt utredningsarbete.

Också *Sveriges fartygsbefälsförening* diskuterar sjöfartspolitiska utredningens metod att jämföra gällande minimibesättningsbeslut med befälsbemanningsutredningens tabeller. Fartygsbefälsföreningen betonar att en sådan jämförelse saknar verklighetsanknytning emedan de i dag verkliga besättningarna i de allra flesta fartyg överstiger minimibesättningsbeslutet med ett antal befattningar. En jämförelse med tabellerna skall därför enligt föreningens mening göras med de faktiska besättningarna istället för med sjöfartsverkets minimibesättningsbeslut. Föreningen påpekar vidare, att sjöfartspolitiska utredningen inte tar någon hänsyn till att tabellerna inte beaktar sådana speciella förhållanden som kan motivera en minskad besättning, t. ex. en utbyggd landorganisation som svarar för visst service- och underhållsarbete.

Propositionen

Propositionens huvudsakliga innehåll

Förslag till ändring i sjösäkerhetslagen

Utdrag av regeringsprotokollet den 15 mars 1979

1 Inledning ... 17
2 Bemanningens betydelse ... 19
3 Utvecklingen beträffande bemanningsprinciper ... 21
3.1 Teknisk utveckling ... 23
3.2 Avtal om bemanning ... 24
3.3 Nyare minimibesättningsbeslut ... 25
3.4 Arbetet inom IMCO ... 26
4 Föredragandens överväganden ... 27
4.1 Bemanning ... 27
4.1.1 Förenklad bemanningsreglering ... 27
4.1.2 Vilka fartyg skall omfattas av bemanningsregleringen? ... 31
4.1.3 Uppgifter för minimibesättningen ... 34
4.1.4 Närmare om bestämningen av minimibesättningen ... 39
4.1.5 Bristmönstringen avskaffas ... 51
4.1.6 Avvikelser från fastställd minimibesättning ... 53
4.1.7 Förhandsbesked och provisoriskt beslut ... 57
4.1.8 Bemanningsföreskrifter ... 59
4.1.9 Sammanfattning av formerna för beslut ... 61
4.1.10 Särskilt om statliga fartyg ... 62
4.2 Behörighet ... 64
4.2.1 Ny utbildning för sjöpersonal ... 65
4.2.2 STW-konventionen ... 67
4.2.3 Riktlinjer för en framtida ändring av behörighetsregleringen ... 68
4.2.4 Behörighetsfrågor som bör lösas nu ... 72
4.3 Ansvarsbestämmelser ... 76
4.4 Bemanningskontroll ... 78
4.5 Organisatoriska frågor ... 80
5 Fartygsmiljönämnder m. m. ... 82
5.1 Utredningsförslag ... 82
5.2 Föredragandens överväganden ... 86
6 Upprättat lagförslag ... 88
7 Specialmotivering ... 88
8 Hemställan ... 99
9 Beslut ... 99

Bilaga 1. Sammanfattning av befälsbemanningsutredningens förslag 100
2. Befälsbemanningsutredningens förslag till ändring av sjösäkerhetslagen 104
3. Befälsbemanningsutredningens förslag till ändring av sjösäkerhetsförordningen 110
4. Sammanfattning av sjöfartspolitiska utredningens kompletteringen 123
5. Remissammanställning 127

GOTAB 61562 Stockholm 1979