BEMANNING AV FARTYG

Betänkande av befälsbemanningsutredningen

SOU 1978:21

BEMANNING AV FARTYG

Betänkande av befälsbemanningsutredningen

SOU 1978:21

Statens offentliga utredningar
1978:21
Kommunikationsdepartementet

Bemanning av fartyg

Betänkande av befälsbemanningsutredningen

Stockholm 1978

Omslag Kurt Simons
Jernström Offsettryck AB

ISBN 91-38-03840-4
ISSN 0375-250X
Gotab, Stockholm 1978

Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 23 maj 1969 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en sakkunnig med uppgift att se över behörighetskraven för sjöbefäl och utreda därmed sammanhängande frågor.

Med stöd av bemyndigandet tillkallades den 6 juni 1969 såsom sakkunnig generaldirektören i patent- och registreringsverket Göran R. Borggård. Som experter tillkallades samma dag dåvarande direktören i Sveriges redareförening N. Douglas Forssblad, dåvarande direktören i Svenska maskinbefälsförbundet Knut E.H. Hadrup, numera förbundsordföranden i Svenska sjöfolksförbundet Gunnar B.S. Karlsson och dåvarande direktören i Sveriges fartygsbefälsförening Stig O. Wiebe. Den 18 juni 1969 tillkallades rektorn vid sjöbefälsskolan i Malmö Gunnar Colldahl, den 1 mars 1975 ombudsmannen i Rederiföreningen för mindre fartyg Ragnar Hurdén och den 1 november 1976 direktören i Sveriges redareförening Nils Grenander som experter till utredningsarbetet. Colldahl avled i februari 1976.

Till sekreterare åt utredningen förordnades den 18 juni 1969 numera hovrättsrådet K. Lennart T. Sjöstedt. Som biträdande sekreterare har varit förordnade byrådirektören N. Carl-Erik Kuylenstierna under tiden den 12 juli 1971 – den 14 juni 1972 och byrådirektören K. Margareta Hedelius under tiden den 15 juni 1972 – den 17 januari 1974. Den 28 maj 1973 förordnades rådmannen Anders Palm till biträdande sekreterare åt utredningen. Sjöstedt entledigades från sitt uppdrag som sekreterare den 24 januari 1977 och Palm förordnades samma dag att från och med den 25 januari 1977 vara sekreterare åt utredningen.

Utredningen erhöll vid regeringssammanträde den 29 juni 1977 tilläggsdirektiv (Dir 1977:76). I enlighet med dessa har utredningen i sitt avslutande arbete samrått med den av regeringen samtidigt förordnade särskilda utredaren med uppdrag att göra en sjöfartspolitisk utredning. För samrådet har befälsbemanningsutredningen överlämnat utredningsmaterial samt medverkat vid ett sammanträde med utredaren, direktören Sven Gerentz, jämte för den sjöfartspolitiska utredningen utsedda sakkunniga.

I en särskild till befälsbemanningsutredningen ställd skrivelse den 30 november 1977 har sjöfartspolitiska utredningen bedömt det angeläget att de av befälsbemanningsutredningen utarbetade ändringarna i lagstiftningen snarast genomföres. Till denna bedömning har fogats uttalanden om behov dels av komplettering av befälsbemanningsutredningens resonemang om de ekonomiska konsekvenserna, dels av översyn av vissa avsnitt i utkastet till

betänkande, betingad av kollektivavtalsuppgörelser som har träffats under den senaste tiden.

De sistnämnda båda frågorna har tidigare väckts i befälsbemanningsutredningen av experten Grenander och därvid blivit ingående behandlade. Det som nu anfördes av utredaren i den sjöfartspolitiska utredningen föranleder inte någon ändring i de ställningstaganden som redovisas i befälsbemanningsutredningens förevarande betänkande.

Kungl. Maj:t och kommunikationsdepartementet har överlämnat vissa framställningar till utredningen att tagas i beaktande vid uppdragets fullgörande. Dessa redovisas i avsnitt 1.2 i detta betänkande.

Utredningen, som tidigare har avgivit två delbetänkanden, Specialutbildad personal på tankfartyg (Ds K 1974:10) och Praktik för sjöbefälsyrken (Ds K 1975:6), överlämnar härmed sitt slutbetänkande, Bemanning av fartyg. Betänkandet innehåller förslag till ändringar i lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg och kungörelsen (1965:908) med tillämpningsföreskrifter till nämnda lag. Vidare föreslås i betänkandet att sjöbefälskungörelsen (1960:487) upphävs och att bestämmelserna om behörighet att tjänstgöra i befattning på fartyg samlas i en ny författning, benämnd förordning om behörighet för sjöpersonal.

Utredningen genomförde i maj–juni 1970 en undersökning av behörighetsläget hos personalen i den svenska handelsflottan. Vid den statistiska bearbetningen av det insamlade materialet biträddes utredningen av avdelningsdirektören Sven Rengby, som också har svarat för sammanställningen av resultatet vad gäller manskapsbemanningen. En sammanfattning av resultatet av undersökningen återfinns i betänkandets kap. 8.

I en särskilt publicerad bilaga till betänkandet, Bemanning av fartyg i sex länder (Ds K 1977:6), har utredningen samlat redogörelser för bemanningslagstiftning och bemanningspraxis i Danmark, Finland, Förbundsrepubliken Tyskland, Nederländerna, Norge och Storbritannien.

Till det nu överlämnade betänkandet har fogats särskilda yttranden av experterna Hadrup, Hurdén och Wiebe samt av experterna Forssblad och Grenander gemensamt.

Utredningsuppdraget är härmed slutfört.

Stockholm den 9 januari 1978

Göran Borggård

Douglas Forssblad *Nils Grenander* *Knut Hadrup*

Ragnar Hurdén *Gunnar Karlsson* *Stig Wiebe*

/ Anders Palm

Innehåll

II Gällande ordning i övrigt

III Utredningens överväganden och förslag

IV Bilagor

Förkortningar

Befälsbemanningsutredningens betänkanden

Betänkande 1	Utredningens första betänkande Specialutbildad personal på tankfartyg, Ds K 1974:10
Betänkande 2	Utredningens andra betänkande Praktik för sjöbefälsyrken, Ds K 1975:6

Författningar

Sjösäkerhetslagen	Lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg
Sjösäkerhetskungörelsen	Kungörelsen (1965:908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg
Sjöbefälskungörelsen	Kungörelsen (1960:487) om befäl å svenska handelsfartyg m. m. (sjöbefälskungörelse), senast ändrad och omtryckt i SFS 1976:774
Sjöbefälsskoleförordningen	Förordningen (1959:425) om sjöbefälsskolor, tidigare benämnd Stadgan om sjöbefälsskolorna i riket, omtryckt i SFS 1972:403 med senare ändringar
Förordningen om lägre sjöutbildning	Förordningen (1960:488) om lägre nautisk och maskinteknisk utbildning, senast ändrad och omtryckt i SFS 1976:776
Behörighetsförordningen	Förordning om behörighet för sjöpersonal, föreslagen av befälsbemanningsutredningen i detta betänkande
Kvalifikationskungörelsen	Sjöfartsstyrelsens kungörelse (1968:A 18) om kvalifikationskrav för vissa befattningar i fartyg
Tillgodoräknandekungörelsen	Sjöfartsverkets kungörelse (1976:A 52) om rätt att tillgodoräkna viss tjänstgöring eller skolutbildning för att erhålla behörighetsbevis som sjöbefäl m. m.

Övriga förkortningar

UTSJÖ	Utredningen sjöpersonalens utbildning (se avsnitt 7.2)

UTSJÖ 1	UTSJÖ:s första rapport Utbildningsgång, Skolöverstyrelsen, Stockholm 1973
UTSJÖ 2	UTSJÖ:s andra rapport Sjöutbildningen i gymnasieskolan och högskolan, Skolöverstyrelsen, Stockholm 1975
UTSJÖ 3	UTSJÖ:s tredje rapport Lokaliseringen och lärarutbildningen m. m., Skolöverstyrelsen, Stockholm 1976
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen)
brt	Bruttoton
hk	Hästkraft(er)
ehk	Effektiva hästkrafter
kW	Kilowatt

Sammanfattning

Befälsbemanningsutredningen lägger i detta betänkande 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 betänkandet överväganden av betydelse för den framtida bemanningspolitiken.

Utredningen föreslår att sjöbefälskungörelsen upphävs samt att reglerna om bemanning av fartyg samlas i sjösäkerhetslagen och sjösäkerhetskungörelsen. Bestämmelser om behörighet att inneha befattning på fartyg sammanföres 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 trafikseparering sregler 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 Staverns-odden 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.

För befälhavare skapas tre särskilda behörigheter, vilka bygger på de behörigheter som ger rätt att vara styrman. Befälhavarebehörigheterna motsvarar sålunda de behörigheter som hittills grundats på sjökaptensbrev, styrmansbrev respektive skepparbrev av 1:a klass. Utredningen föreslår vidare särskilda behörigheter för maskinchefer, en som motsvarar sjöingenjörsbrev och en som motsvarar maskinteknikerbrev. För befälhavarens och maskinchefens närmaste män på större fartyg införs, efter mönster från det ovanstående konventionsutkastet, nya behörigheter som svarar, en mot styrmansbrev jämte sjökaptensexamen, en mot styrmansbrev och en mot maskinteknikerbrev jämte sjöingenjörsexamen.

För elpersonal föreslås att två särskilda behörigheter inrättas, en för personal med utbildning på högskolenivå eller med fyraårigt tekniskt gymnasium och en för personal med gymnasieutbildning.

Den pågående bemanningsutvecklingen – inte minst planerna på redaresidan att genom ny teknik och förändrad organisation av arbetet ombord minska besättningarna till antalet – kräver enligt utredningens mening att ökad uppmärksamhet ägnas åt kvalifikationerna för befattningarna vid sidan

om dem, som är förenade med ansvar för vakt och jour. Sålunda upptar förslaget två grundbehörigheter för matroser och motormän. Vidare föreslås särskilda behörigheter för förhandsmän och annan personal med lång tjänstgöringstid. För nybörjare till sjöss ställs krav på viss kortare praktik eller säkerhetsutbildning.

Beträffande radiopersonal utgår utredningen från det nyligen i internationella radioreglementet införda kravet att innehavare av radiotelegrafistcertifikat för fartygsradiostationer skall ha viss praktik innan han får rätt att vara främste eller ende telegrafist på fartyg. Utredningen föreslår därför att behörighetskraven för radiotelegrafist utformas i enlighet härmed och att bestämmelserna tas in i behörighetsförordningen. Behörigheten är avsedd för främste eller ende radiotelegrafist. För annan radiotelegrafist är certifikat från televerket tillräckligt.

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.

Nuvarande detaljreglering i författning angående syn- och hörselkrav föreslås ersatt av en motsvarande reglering av sjöfartsverket. Utredningen förutsätter därvid att sjöfartsverket gör en översyn av gällande bestämmelser, vilka är delvis föråldrade.

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

För att förebygga olyckor till följd av bristande kunskap om arbetsmiljön på fartyg ställer utredningen upp krav på obligatorisk introduktionsutbildning 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.

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.

Ett genomförande av utredningens förslag medför ökad belastning på sjöfartsverket, särskilt dess bemanningssektion. Detta gäller inte bara i ett initialskede då tillämpningsföreskrifter m. m. skall utfärdas utan även därefter. Utredningen föreslår därför en viss förstärkning av handläggarpersonalen på bemanningssektionen.

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 förbättar utredningens förslag möjligheterna för sjöfartsverket att i samverkan med redare och ombordanställda reglera minimibemanningen efter utredningens krav och föreliggande förutsättningar.

Utredningen föreslår att den nya lagstiftningen sätts i kraft den 1 januari 1979.

Författningsförslag

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 sjöfarts-	*Sjöfartsverket skall,* efter samråd med organisationer representerande redare och ombordanställda, *för far-*

Nuvarande lydelse

verket, 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.*

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

Föreslagen lydelse

tyg 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 bemyndigande, sjöfartsverket meddelar närmare bestämmelser om fartområden, för vilka minimibesättning skall fastställas.*

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.*

Nuvarande lydelse

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 §

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.

Föreslagen lydelse

4 §

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 fängelse i högst sex månader.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen 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.	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.*
Visar redaren eller befälhavaren att han gjort vad på honom skäligen ankommit för att förhindra förseelsen, är han dock fri från ansvar.	
	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 känna till förseelsen och ej visar att han gjort vad på honom skäligen har ankommit för att förhindra förseelsen.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
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.

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,

Nuvarande lydelse *Föreslagen lydelse*

redare, varv eller organisation som representerar ombordanställda det förhandsutlåtande om minimibesättningens storlek och sammansättning, vartill föreliggande upplysningar om fartyget kan ge anledning.

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) n ä r t r a f i k: fart inom riket i floder, kanaler och insjöar utom Mälaren och Vänern samt i den del av fartområdet kusttrafik som sjöfartsverket bestämmer;

b) k u s t t r a f i k: fart i Mälaren

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	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' 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

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	Nordsjön intill de gränser som bildas av
	en rät linje från fyren Blaavandshok 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

1 §

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.*

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.

10 §

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

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.

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.

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.*

Föreslagen lydelse

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

Vakt- och jourtjänst

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).

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.*

14 §

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

Nuvarande 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.*

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.*

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.

Föreslagen lydelse

Passagerarfartyg

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.*

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 för 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 därom. I fråga om sådant beslut gäller

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

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 för en tid av fem år. Giltighetstiden räknas första gången från den dag när

Föreslagen lydelse

Nuvarande lydelse

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.

Förslag till Förordning om behörighet för sjöpersonal

Regeringen föreskriver följande

Allmänna bestämmelser

1 § I denna förordning bestämmes om behörigheter för befattningshavare på fartyg och om villkor för att uppnå behörighet.

Sjöfartsverket får, om särskilda skäl föreligger, bestämma om annan behörighet för befattningshavare på fartyg än som nämns i denna förordning och föreskriva villkor för att uppnå behörigheten.

2 § I denna förordning används följande beteckningar med nedan angivna betydelse.

Beteckning	Betydelse
Handelsfartyg	Fartyg, som nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande eller till annat ändamål, som med handelssjöfarten äger gemenskap, såsom bogsering, isbrytning, bärgning eller dykning
Ångfartyg	Maskindrivet fartyg, vars framdrivningsmedel är ångmaskineri
Motorfartyg	Annat maskindrivet fartyg än ångfartyg
Passagerarfartyg	Fartyg, som enligt gällande bestämmelser skall vara försett med passagerarfartygscertifikat och som nyttjas till befordran på en gång av flera än tolv passagerare
Pråm	Fartyg, som inte är försett med eget framdrivningsmedel
Fiskefartyg	Fartyg, som nyttjas till fiske eller tillgodogörande av vad som har fiskats, eller som i omedelbar anslutning till fiskeresa, vari fartyget har deltagit, nyttjas till befordran eller beredning av färsk fisk
Vägfärja	Fartyg, som avses i 2 § andra stycket väglagen (1974:948)
Dräktighet	Fartygs bruttodräktighet angiven i bruttoton (brt) enligt bestämmelserna i kungörelsen (1954:550) angående skeppsmätning
Maskinstyrka	Axeleffekt, som kan uttagas från fartygs framdrivningsmaskineri, angiven i kilowatt (kW)
Däckstjänstgöring	Tjänstgöring till sjöss i fartygs däcksavdelning
Maskinrumstjänstgöring	Tjänstgöring till sjöss i fartygs maskinrum
Allmän verkstadstjänstgöring	Tjänstgöring i verkstad i yrkesarbete med bänkarbete, borrning, svarvning eller svetsning
Kvalificerad verkstadstjänstgöring	Tjänstgöring i verkstad i arbete med tillverkning, reparation eller montering av fartygs framdrivningsmaskineri, eller tjänstgöring som svarvare, mekaniker, reparatör eller dylikt antingen som dagman på fartyg med en maskinstyrka om minst 1501 kW eller i maskinverkstad på fartyg tillhörande försvarsmakten
Allmän tjänstgöring i elektrisk verkstad	Tjänstgöring i yrkesarbete i elektrisk verkstad eller verkstadsavdelning eller tjänstgöring som elektriker på fartyg
Kvalificerad tjänstgöring i elektrisk verkstad	Tjänstgöring i sådan verkstad där arbete med underhåll av elektriska apparater ingående i regler- och manöverutrustningar förekommer

3 § Den fart, vari fartyg nyttjas, anges i denna förordning med samma beteckningar som används i 6 kap. 5 § kungörelsen (1965:908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg.

Behörighetsvillkor

4 § *Bilaga 1* till denna förordning anger behörigheter för *däckspersonal* och villkoren för att uppnå behörigheterna.

Sjöfartsverket får för fartyg om högst 1600 brt föreskriva att kortare tjänstgöringstid gäller för behörigheten jungman D 12 än den som anges i bilaga 1 kol. 3.

5 § *Bilaga 2* till denna förordning anger behörigheter för *maskinpersonal* och villkoren för att uppnå behörigheterna.

För behörigheterna fartygsingenjör M 6, fartygsmekaniker M 7, reparatör M 10 och motorman M 11 får såsom maskinrumstjänstgöring räknas hälften av annan tjänstgöring som har omfattat biträde vid motorns skötsel och handhavande på motorfartyg i annan fart än närtrafik.

6 § Med teoretisk utbildning, som enligt bilaga 1 eller 2 utgör behörighetsvillkor för viss behörighet, jämställs utbildning vid marin utbildningsanstalt, om denna är likvärdig med motsvarande utbildning vid sjöbefälsskola. Beslut härom meddelas av sjöfartsverket efter samråd med chefen för marinen och skolöverstyrelsen.

7 § Tjänstgöring på pråm eller vägfärja får vid tillämpningen av 4 och 5 §§ samt bilagorna 1 och 2 tillgodoräknas som däckstjänstgöring eller maskinrumstjänstgöring endast i de fall och i den omfattning som sjöfartsverket bestämmer.

Tjänstgöring på fartyg som ägs eller brukas av svenska staten får vid tillämpningen av 4 och 5 §§ samt bilagorna 1 och 2 tillgodoräknas som däckstjänstgöring eller maskinrumstjänstgöring endast i de fall och i den omfattning som sjöfartsverket bestämmer efter samråd med den myndighet under vars förvaltning fartyget står.

8 § Av den maskinrumstjänstgöring som i bilaga 2 anges som behörighetsvillkor för behörigheterna maskinchef M 1, maskinchef M 2 och fartygsingenjör M 3 i kol. 6 och för behörigheten fartygsingenjör M 4–5 i kol. 3 skall hälften fullgöras på ångfartyg och hälften på motorfartyg. Den som har tjänstgjort mindre än hälften av den föreskrivna minsta tiden på motorfartyg eller på ångfartyg men i övrigt uppfyller de i bilagan angivna villkoren för någon av de nämnda behörigheterna, erhåller behörighet för tjänstgöring i det förra fallet endast på ångfartyg och i det senare fallet endast på motorfartyg.

Maskinrumstjänstgöring enligt bilaga 2 för behörigheterna fartygsingenjör M 6, fartygsmekaniker M 7, reparatör M 10 och motorman M 11 fullgörs på ångfartyg eller motorfartyg. Behörighet gäller endast för tjänstgöring på det slag av fartyg, på vilket den för behörigheten föreskrivna maskinrumstjänstgöringen har fullgjorts.

Den som innehar någon av de i andra stycket angivna behörigheterna gällande ångfartyg får, i den omfattning som sjöfartsverket bestämmer, tillgodoräkna viss del av den maskinrumstjänstgöring som har fullgjorts för den innehavda behörigheten för erhållande av motsvarande behörighet för motorfartyg. Vad som nu har sagts äger motsvarande tillämpning i fråga om den som innehar behörighet för motorfartyg och önskar behörighet för ångfartyg.

9 § Sjöfartsverket får i fråga om behörigheterna fartygsingenjör M 4–5, fartygsingenjör M 6 och elingenjör M 8 medge att kvalificerad verkstadstjänstgöring, allmän tjänstgöring i elektrisk verkstad och kvalificerad tjänstgöring i elektrisk verkstad ersätts med likvärdig fartygstjänstgöring eller utbildning.

10 § Tjänstgöring som befälsassistent enligt bilagorna 1 och 2 får fullgöras endast av den som har i bilagan angiven teoretisk utbildning för den behörighet, vartill tjänstgöringen syftar. Tjänstgöring som befälsassistent får inte ske i befattning, som ingår i den för fartyget enligt 6 kap. lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg bestämda minimibesättningen, eller annars i befattning som ansvarig för vakt eller jour.

Sjöfartsverket får medge, att tjänstgöring som befälsassistent fullgörs på fartyg, som inte uppfyller de i bilaga 1 eller 2 angivna kraven i fråga om storlek eller maskinstyrka, om fartyget i övrigt är lämpligt för sådan tjänstgöring.

Sjöfartsverket meddelar närmare bestämmelser om tjänstgöring som befälsassistent.

11 § För radiotelegrafistbehörighet fordras

a certifikat av lägst andra klass för expeditör på fartygs radiotelegrafstation; och

b tjänstgöring till sjöss som biträde åt radiotelegrafist under minst sex veckor.

Närmare bestämmelser om tjänstgöring som biträde åt radiotelegrafist enligt första stycket meddelas av sjöfartsverket efter samråd med televerket.

12 § Televerket utfärdar de certifikat som föreskrivs i 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och 1968 års internationella radioreglemente för expeditörer på fartygsradiostationer.

13 § För kockbehörighet fordras

a godtagbara kunskaper i matlagning och om hantering och förvaring av livsmedel; och

b tjänstgöring till sjöss i fartygs intendenturavdelning minst tre månader.

Sjöfartsverket meddelar närmare bestämmelser om kockbehörighet.

14 § För specialbehörighet för oljelasthantering, specialbehörighet för gaslasthantering och specialbehörighet för kemikalielasthantering fordras

a tjänstgöring till sjöss i minst sex månader på bulklastfartyg med last av det slag som behörigheten avser och därvid antingen ha deltagit i minst fyra lastnings- och lossningsoperationer eller på annat sätt ha skaffat sig motsvarande erfarenhet av lasthantering eller skötseln av anordningar härför. Skall behörigheten gälla hantering av flera slag av laster, skall tjänstgöringen omfatta minst fyra månader för varje lastslag. Tjänstgöringen skall ha fullgjorts, innan den utbildning som avses under b påbörjas; samt

b genomgången kurs dels i hantering av sådan last som behörigheten skall gälla, dels i brandskydd för personal på bulklastfartyg.

För specialbehörighet för torrlasthantering fordras genomgången kurs i hantering av farlig last på torrlastfartyg.

För specialbehörighet för lasthantering på fartyg som släpar eller skjuter last meddelar sjöfartsverket närmare föreskrifter.

15 § Föreskrifter om utbildning som avses i 14 § meddelas av skolöverstyrelsen efter samråd med sjöfartsverket.

Begränsning av giltighetstid för behörighet

16 § Specialbehörigheter för oljelasthantering, gaslasthantering, kemikalielasthantering och torrlasthantering gäller för en tid av fem år i sänder. Giltighetstiden räknas första gången från den dag när föreskriven kurs eller motsvarande utbildning i lasthantering avslutades. Sjöfartsverket får föreskriva att innehavare av specialbehörighet skall gå igenom prov eller ytterligare utbildning såsom villkor för förlängning av giltighetstiden.

Särskilda bestämmelser

17 § Sjöfartsverket upprättar förteckning över fartyg, där tjänstgöring som befälsassistent kan fullgöras, och det antal assistentplatser som står till förfogande på dessa.

18 § Sjöfartsverket meddelar i samråd med skolöverstyrelsen bestämmelser om rätt att vid tillämpningen av behörighetsvillkoren i 4, 5, 11 och 13 §§ samt i bilagorna till förordningen tillgodoräkna viss tjänstgöring eller skolutbildning. Om skilda meningar uppkommer mellan verket och styrelsen, hänskjuts frågan till regeringens prövning.

Sjöfartsverket meddelar efter samråd med televerket bestämmelser om rätt att vid tillämpningen av behörighetsvillkoren i 11 § tillgodoräkna viss tjänstgöring.

19 § Sjöfartsverket får medge, att den som, utan att ha den teoretiska utbildning eller praktik som enligt 4, 5, 11, 13 eller 14 § eller bilagorna till förordningen fordras för viss behörighet, har fått en därmed likvärdig utbildning, skall ha sådan behörighet. Medgivandet får förses med villkor och återkallas, när skäl föreligger därtill.

Om särskilda skäl föreligger och anledning inte finns att antaga annat än att det är förenligt med sjösäkerhetens krav, får sjöfartsverket medge undantag från behörighetsvillkor som anges i 4, 5, 11, 13 eller 14 § eller i bilagorna till förordningen. Sådant medgivande får förses med villkor och återkallas, när skäl föreligger därtill.

Samråd

20 § Sjöfartsverket avgör ärende enligt 4 § andra stycket, 10 § andra stycket, 16 § och 17 § första och andra styckena samt ärende, varigenom allmänna föreskrifter eller anvisningar utfärdas med stöd av 1 § andra stycket, 7 § andra stycket, 8 § tredje eller fjärde stycket, 9 §, 10 § tredje stycket, 11 § andra stycket och 13 § andra stycket, efter samråd med berörda organisationer för redare och ombordanställda.

Behörighetsbevis

21 § Följande behörigheter skall styrkas med bevis som sjöfartsverket utfärdar:
befälhavare D 1
befälhavare D 2
överstyrman D 3
överstyrman D 4
styrman D 5–6
skeppare D 7
skeppare D 8
skeppare D 9
båtsman D 10
maskinchef M 1
maskinchef M 2
fartygsingenjör M 3
fartygsingenjör M 4–5
fartygsingenjör M 6
fartygsmekaniker M 7
elingenjör M 8
reparatör M 10
pumpman M 13
radiotelegrafistbehörighet
specialbehörighet för oljelasthantering
specialbehörighet för gaslasthantering
specialbehörighet för kemikalielasthantering
specialbehörighet för torrlasthantering

Annan behörighet kan styrkas med företeende av handlingar som visar att de för behörigheten uppställda villkoren är uppfyllda. På begäran utfärdar sjöfartsverket bevis om sådan behörighet.

Ansökan om behörighet skall vara skriftlig. Sjöfartsverket meddelar närmare föreskrifter rörande sådan ansökan.

22 § Mönstringsförrättare gör på begäran anteckning i sjöfartsbok om innehavarens behörighet.

23 § Behörighetsbevis och annan handling som utvisar behörighet eller styrkt avskrift därav skall medföras på det fartyg där innehavaren tjänstgör och på begäran uppvisas för myndighet.

Giltighet av äldre behörighet

24 § Vid tillämpningen av beslut om minimibesättning skall äldre behörighetsbevis, vilka har utfärdats med stöd av förordningen (1936:315) angående befäl på svenska handelsfartyg m. m., kungörelsen (1951:99) angående vissa undantag från behörighetsbestämmelserna i nämnda förordning eller sjöbefälskungörelsen (1960:487), anses vara jämställda med bevis om behörighet enligt denna förordning på sätt som framgår av följande tabell.

Äldre behörighetsbevis		Jämställt bevis om behörighet enligt denna förordning	Begränsning av giltigheten av det äldre behörighetsbeviset
Benämning	Författning (nummer i SFS) på vilken beviset är grundat		
Sjökaptensbrev	1936:315	Befälhavare D 1	
Sjökaptensbrev	1960:487		
Styrmansbrev	1936:315	Befälhavare D 2, om innehavaren har fullgjort sådan praktik som föreskrivs i bilaga 1 för behörigheten Överstyrman D 3 Styrman D 5–6	
Styrmansbrev	1960:487	Befälhavare D 2, om innehavaren har fullgjort sådan praktik som föreskrivs i bilaga 1 för behörigheten Överstyrman D 3, om innehavaren har avlagt sjökaptensexamen och fullgjort sådan praktik som föreskrivs i bilaga 1 för behörigheten Överstyrman D 4, om innehavaren har fullgjort sådan praktik som föreskrivs i bilaga 1 för behörigheten Styrman D 5–6	
Nordsjöskeppparbrev	1951:99	Befälhavare D 2 Styrman D 5–6	Gäller ej tjänstgöring i befattning som befälhavare eller ansvarig för vakt på fartyg i oceantrafik eller på fartyg om minst 1601 brt
Skepparbrev av 1:a klass och Östersjöskeppparbrev	1936:315		Gäller ej tjänstgöring på fartyg i nordeuropeisk trafik eller oceantrafik
		Skeppare D 7	Gäller endast fartyg i fart inom svenskt sjöterritorium enligt lagen (1936:374) om svenskt sjöterritorium, om inte innehavaren har

			fullgjort sådan praktik som föreskrivs i bilaga 1 för behörigheten skeppare D 7
		Skeppare D 8	
Skepparbrev av 1:a klass	1960:487	Skeppare D 7	Gäller endast fartyg i fart inom svenskt sjöterritorium enligt lagen (1966:374) om svenskt sjöterritorium, om inte innehavaren har fullgjort sådan praktik som föreskrivs i bilaga 1 för behörigheten skeppare D 7
Fiskeskepparbrev av 1:a klass	1960:487		
		Skeppare D 8	
Förarbevis av 1:a klass	1936:315	Skeppare D 9	
Skepparbrev av 2:a klass och kustskepparbrev	1936:315		
Fiskeskepparbrev av 1:a klass	1936:315		
Skepparbrev	1960:487		
Fiskeskepparbrev	1960:487		
Sjöingenjörsbrev och övermaskinistbrev	1936:315	Maskinchef M 1	
Sjöingenjörsbrev	1960:487		
Maskintekni-kerbrev och maskinistbrev av 2:a klass	1936:315	Maskinchef M 2, om innehavaren har fullgjort sådan maskinrumstjänstgöring som föreskrivs i bilaga 2 för behörigheten	
		Fartygsingenjör M 3	
		Fartygsingenjör M 4–5	
Maskintekni-kerbrev	1960:487	Maskinchef M 2, om innehavaren har fullgjort sådan maskinrumstjänstgöring som föreskrivs i bilaga 2 för behörigheten	

		Fartygsingenjör M 3, om innehavaren har avlagt sjöingenjörsexamen och fullgjort den praktik som föreskrivs i bilaga 2 för behörigheten Fartygsingenjör M 4–5	
Maskinistbrev och maskinistbrev av 3:e klass för ångfartyg eller för motorfartyg	1936:315	Fartygsingenjör M 6	Gäller endast det slag av fartyg, ångfartyg eller motorfartyg, för vilket behörighetsbeviset utfärdats
Fartygsmekanikerbrev av 1:a klass för ångfartyg	1960:487		
Fartygsmekanikerbrev av 1:a klass för motorfartyg	1960:487		
Motorskötarbevis av 1:a klass	1936:315	Fartygsmekaniker M 7	Gäller endast det slag av fartyg, ångfartyg eller motorfartyg, för vilket behörighetsbeviset utfärdats
Maskinskötarbevis av 1:a klass	1936:315		
Fartygsmekanikerbrev för ångfartyg	1960:487		
Fartygsmekanikerbrev för motorfartyg	1960:487		

25 § Behörighetsbevis, som har utfärdats med stöd av 6 kap. 13 § kungörelsen (1965:908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg i dess lydelse före den 1 januari 1979, skall anses som specialbehörighet för hantering av det slag av last som behörighetsbeviset avser. Giltighetstiden för sådan behörighet räknas från den dag då behörighetsbeviset började gälla.

Övriga bestämmelser

26 § Ytterligare föreskrifter för verkställigheten av denna förordning meddelas av sjöfartsverket. Rör sådan föreskrift fråga om utbildning av sjöpersonal skall verket samråda med skolöverstyrelsen.

27 § Talan mot sjöfartsverkets beslut i särskilt fall enligt 19 eller 22 § föres hos kammarrätten genom besvär.

Talan mot annat beslut av sjöfartsverket enligt denna förordning föres hos regeringen genom besvär.

Övergångsbestämmelser

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1979.
2. För den som har påbörjat styrmanskurs eller maskinteknikerkurs vid sjöbefälsskola före den 1 januari 1979 får sjöfartsverket utfärda styrmansbrev eller maskinteknikerbrev med stöd av sjöbefälskungörelsen (1960:487) intill utgången av år 1982.
3. För den som har vunnit inträde i maskinteknikerkurs eller fartygsmekanikerkurs av 1:a klass och därvid har fått tillgodoräkna sig praktisk tjänstgöring enligt före den 1 januari 1977 gällande bestämmelser får sjöfartsverket utfärda maskinteknikerbrev eller fartygsmekanikerbrev av 1:a klass under de förutsättningar som anges i övergångsbestämmelserna till förordningen (1976:774) om ändring av sjöbefälskungörelsen (1960:487).
4. Utöver vad som följer av p. 2 och 3 får sjöfartsverket utfärda behörighetsbevis med stöd av sjöbefälskungörelsen (1960:487) intill utgången av år 1979.
5. I fråga om talan mot sjöfartsverkets beslut enligt p. 2–4 skall 42 a § andra stycket sjöbefälskungörelsen (1960:487) äga fortsatt giltighet.
6. Innehavare av maskinteknikerbrev som har varit anställd i befattning, vilken enligt sjöbefälskungörelsen (1960:487) eller beslut om minimibesättning kräver innehav av sådant brev, och som har tjänstgjort i sådan befattning får, oavsett fartygets maskinstyrka, tillgodoräkna sig anställningen och tjänstgöringen som maskinrumstjänstgöring på fartyg med en maskinstyrka om minst 1 501 kW i befattning som ansvarig för vakt eller jour i maskinrummet för behörigheten maskinchef M 1 intill utgången av år 1982.

Behörighetsvillkor för däckspersonal *Bilaga 1*

Behörighet	För behörighet fordras den teoretiska utbildning som anges i kol. 2 och den tjänstgöring som anges i kol. 3–7					
	Teoretisk utbildning vid sjöbefälsskola eller gymnasieskola	Praktikkrav				
		Minsta sammanlagda tid i månader för däckstjänstgöring	Minsta sammanlagda anställningstid i månader efter det att angiven behörighet har erhållits	Fartygets storlek och fart m. fl. villkor för den i kol. 3 eller 4 angivna tjänstgöringen	Under den i kol. 3 eller 4 nämnda sammanlagda tiden skall nedanstående tjänstgöring vara fullgjord till sjöss under angivna betingelser	
					Minsta tjänstgöringstid i månader	Fartygets storlek och fart m. fl. villkor för den i kol. 6 angivna tjänstgöringen
Kol. 1	Kol. 2	Kol. 3	Kol. 4	Kol. 5	Kol. 6	Kol. 7
Befälhavare D 1	Sjökaptensexamen		36 efter styrman D 5–6	Handelsfartyg eller fiskefartyg om minst 201 brt i utsträckt östersjötrafik eller i vidsträcktare fart i befattning som ansvarig för vakt på däck	18 vari skall ingå ett av följande alternativ	Samma villkor som anges i kol. 5
					a) 9	Fartyg om minst 1201 brt i befattning som den näst främste bland däckspersonalen
					b) 9	Fartyg om minst 3001 brt i oceantrafik i befattning lägst som den tredje i ordningen bland däckspersonalen
Befälhavare D 2	Betyg över fullständig styrmansutbildning		24 efter styrman D 5–6	Handels- eller fiskefartyg om minst 201 brt i utsträckt östersjötrafik eller vidsträcktare fart i befattning som ansvarig för vakt på däck	12	Samma villkor som anges i kol. 5
					vari skall ingå 6	Tjänstgöring i befattning som den näst främste bland däckspersonalen

Kol. 1	Kol. 2	Kol. 3	Kol. 4	Kol. 5	Kol. 6	Kol. 7
Överstyrman D 3	Sjökaptensexamen		18 efter styrman D 5–6	Handels- eller fiskefartyg om minst 201 brt i utsträckt östersjötrafik eller vidsträcktare fart i befattning som ansvarig för vakt på däck	9	Samma villkor som anges i kol. 5
					vari skall ingå 6	Fartyg om minst 1201 brt
Överstyrman D 4	Betyg över fullständig styrmansutbildning		12 efter styrman D 5–6	Handels- eller fiskefartyg om minst 201 brt i utsträckt östersjötrafik eller vidsträcktare fart i befattning som ansvarig för vakt på däck	6	Samma villkor som anges i kol. 5
Styrman D 5–6	Betyg över fullständig styrmansutbildning	Ettdera av följande alternativ				
		a) 33		Fartyg om minst 20 brt	12[1]	Handels- eller fiskefartyg om minst 201 brt i utsträckt östersjötrafik eller vidsträcktare fart
					6	Handels- eller fiskefartyg om minst 201 brt i nordeuropeisk trafik eller vidsträcktare fart; tjänstgöringen skall fullgöras som befälsassistent
		b) 42		Fartyg om minst 20 brt	18[2]	Handels- eller fiskefartyg om minst 201 brt i utsträckt östersjötrafik eller vidsträcktare fart
					9	Handels- eller fiskefartyg om minst 201 brt i nordeuropeisk trafik eller vidsträcktare fart
Skeppare D 7	Betyg över skeparutbildning av 1:a klass		24 efter skeppare D 8	Fartyg om minst 20 brt i kusttrafik eller vidsträcktare fart i befattning som ansvarig för vakt på däck	12 vari skall ingå	Samma villkor som anges i kol. 5
					6	Handels- eller fiskefartyg i utsträckt östersjötrafik eller vidsträcktare fart i befattning som den näst främste bland däckspersonalen

Kol. 1	Kol. 2	Kol. 3	Kol. 4	Kol. 5	Kol. 6	Kol. 7
Skeppare D 8	Betyg över skepparutbildning av 1:a klass	Ettdera av följande alternativ				
		a) 30		Fartyg om minst 20 brt	6	Handels- eller fiskefartyg i utsträckt östersjötrafik eller vidsträcktare fart
					6	Handels- eller fiskefartyg om minst 201 brt i utsträckt östersjötrafik eller vidsträcktare fart; tjänstgöringen skall fullgöras som befälsassistent
		b) 36		Fartyg om minst 20 brt	12	Fartyg i utsträckt östersjötrafik eller vidsträcktare fart
					12	Handels- eller fiskefartyg
Skeppare D 9	Skepparexamen	36		Fartyg om minst 20 brt	12	Handels- eller fiskefartyg
Båtsman D 10	Ettdera av följande alternativ					
	a) Avgångsbetyg från slutförd tvåårig fartygsteknisk kurs, gren för fartygsteknik	30		Fartyg om minst 20 brt	15	Handels- eller fiskefartyg
	b) –	42		Fartyg om minst 20 brt	15	Handels- eller fiskefartyg
Matros D 11	–	18		Fartyg om minst 20 brt		
Jungman D 12	Något av följande alternativ					
	a) Terminsbetyg efter slutförd årskurs 1 av tvåårig fartygsteknisk kurs	–				
	b) Kurs i säkerhetstjänst för sjöpersonal	–				
	c) –	3		Fartyg om minst 20 brt		

Behörighet	För behörighet fordras den teoretiska utbildning som anges i kol. 2 och den tjänstgöring som anges i kol. 3–7					
	Teoretisk utbildning vid sjöbefälsskola eller gymnasieskola	Praktikkrav				
		Minsta sammanlagda tjänstgöringstid i månader	Minsta sammanlagda anställningstid i månader efter det att angiven behörighet har erhållits	Slag av tjänstgöring, fartygsmaskineriets storlek m. fl. villkor för den i kol. 3 eller 4 nämnda sammanlagda tiden	Under den i kol. 3 eller 4 nämnda sammanlagda tiden skall nedanstående tjänstgöring vara fullgjord under angivna betingelser	
					Minsta tjänstgöringstid i månader	Slag av tjänstgöring, fartygsmaskineriets storlek m. fl. villkor för den i kol. 6 angivna tjänstgöringen
Kol. 1	Kol. 2	Kol. 3	Kol. 4	Kol. 5	Kol. 6	Kol. 7
Maskinchef M 1	Sjöingenjörsexamen		30 efter fartygsingenjör M 4–5	Maskinrumstjänstgöring på fartyg med en maskinstyrka om minst 1 501 kW i befattning som ansvarig för vakt eller jour i maskinrummet	15	Samma villkor som anges i kol. 5
					vari skall ingå 12	Fartyg i oceantrafik i befattning som den näst främste bland maskinpersonalen; eller fartyg med en maskinstyrka om minst 3 001 kW i befattning som den näst främste bland maskinpersonalen; eller passagerarfartyg, vars resa under vanliga förhållanden omfattar mer än två dygn, i oceantrafik med en maskinstyrka om minst 8 800 kW i befattning som lägst den tredje i ordningen bland maskinpersonalen

Kol. 1	Kol. 2	Kol. 3	Kol. 4	Kol. 5	Kol. 6	Kol. 7
		6		Kvalificerad verkstadstjänsgöring, utöver den verkstadstjänstgöring som krävs för behörigheten fartygsingenjör M 4–5		
Maskinchef M 2	Betyg över maskinteknikerutbildning		18 efter fartygsingenjör M 4–5	Maskinrumstjänstgöring i befattning som ansvarig för vakt eller jour i maskinrummet	9	Maskinrumstjänstgöring i befattning som den näst främste bland maskinpersonalen
		6		Kvalificerad verkstadstjänstgöring, utöver den verkstadstjänstgöring som krävs för behörigheten fartygsingenjör M 4–5		
Fartygsingenjör M 3	Sjöingenjörsexamen		12 efter fartygsingenjör M 4–5	Maskinrumstjänstgöring på fartyg med en maskinstyrka om minst 1 501 kW i befattning som ansvarig för vakt eller jour i maskinrummet	6	Samma villkor som anges i kol. 5
		6		Kvalificerad verkstadstjänstgöring, utöver den verkstadstjänstgöring som krävs för behörigheten fartygsingenjör M 4–5		
Fartygsingenjör M 4–5	Betyg över maskinteknikerutbildning	Ettdera av följande alternativ				
		a) 21		Maskinrumstjänstgöring på fiskefartyg med en maskinstyrka om minst 220 kW eller på annat fartyg med en maskinstyrka om minst 401 kW	6	Maskinrumstjänstgöring på handelsfartyg med en maskinstyrka om minst 1 501 kW; tjänstgöringen skall fullgöras som befälsassistent
		12		Allmän verkstadstjänstgöring eller kvalificerad verkstadstjänstgöring	6	Kvalificerad verkstadstjänsgöring
		6		Kvalificerad tjänstgöring i elektrisk verkstad		
		b) 27		Maskinrumstjänstgöring på fiskefartyg med en maskinstyrka om minst 220 kW eller på annat fartyg med en maskinstyrka om minst 401 kW	12	Maskinrumstjänstgöring på fartyg med en maskinstyrka om minst 1 501 kW

Kol. 1	Kol. 2	Kol. 3	Kol. 4	Kol. 5	Kol. 6	Kol. 7
		12		Allmän verkstadstjänstgöring eller kvalificerad verkstadstjänstgöring	6	Kvalificerad verkstadstjänstgöring
		6		Kvalificerad tjänstgöring i elektrisk verkstad		
Fartygsingenjör M 6	Betyg över fartygsmekanikerutbildning av 1:a klass	Ettdera av följande alternativ				
		a) 21		Maskinrumstjänstgöring på fiskefartyg med en maskinstyrka om minst 220 kW eller på annat fartyg med en maskinstyrka om minst 401 kW	6	Maskinrumstjänstgöring på handelsfartyg med en maskinstyrka om minst 1 501 kW; tjänstgöringen skall fullgöras som befälsassistent
		12		Allmän verkstadstjänstgöring eller kvalificerad verkstadstjänstgöring	6	Kvalificerad verkstadstjänstgöring
		6		Allmän tjänstgöring i elektrisk verkstad		
		b) 27		Maskinrumstjänstgöring på fiskefartyg med en maskinstyrka om minst 220 kW eller på annat fartyg med en maskinstyrka om minst 401 kW		
		12		Allmän verkstadstjänstgöring eller kvalificerad verkstadstjänstgöring	6	Kvalificerad verkstadstjänstgöring
		6		Allmän tjänstgöring i elektrisk verkstad		
Fartygsmekaniker M 7	Fartygsmekanikerexamen	24		Maskinrumstjänstgöring eller kvalificerad verkstadstjänstgöring	12	Maskinrumstjänstgöring
Elingenjör M 8	Avgångsbetyg från fullständig studiekurs av fyraårig teknisk linje i gymnasieskolan, elteknisk gren, eller annan därmed jämförlig utbildning som sjöfartsverket efter samråd med skolöverstyrelsen bestämmer	12		Tjänstgöring till sjöss i befattning som fartygselektriker eller som biträde åt elpersonal eller likvärdig tjänstgöring i land	6	Tjänstgöring till sjöss som elektriker eller som biträde åt elpersonal
		6		Kvalificerad tjänstgöring i elektrisk verkstad		

Kol. 1	Kol. 2	Kol. 3	Kol. 4	Kol. 5	Kol. 6	Kol. 7
Elektriker M 9	Ettdera av följande alternativ					
	a) Avgångsbetyg från ettårig kurs för fartygselektriker (specialkurs i gymnasieskolan)	30		Tjänstgöring som elektriker till sjöss eller i land	3	Maskinrumstjänstgöring eller tjänstgöring till sjöss som biträde åt elpersonal
	b) Avgångsbetyg från slutförd tvåårig fartygsteknisk kurs, gren för fartygselektriker	30		Tjänstgöring som elektriker till sjöss eller i land	3	Maskinrumstjänstgöring eller tjänstgöring till sjöss som biträde åt elpersonal
Reparatör M 10	Ettdera av följande alternativ					
	a) Avgångsbetyg från slutförd tvåårig fartygsteknisk kurs, gren för fartygsteknik	30		Maskinrumstjänstgöring, kvalificerad verkstadstjänstgöring eller, under högst 6 månader, allmän verkstadstjänstgöring	15	Maskinrumstjänstgöring
	b) –	42		Maskinrumstjänstgöring, annan tjänstgöring inom fartygs maskinavdelning, kvalificerad verkstadstjänstgöring eller, under högst 6 månader, allmän verkstadstjänstgöring	30 vari skall ingå 24	Maskinrumstjänstgöring eller annan tjänstgöring inom fartygs maskinavdelning Maskinrumstjänstgöring
Motorman M 11	–	18		Maskinrumstjänstgöring, kvalificerad verkstadstjänstgöring eller allmän verkstadstjänstgöring	9	Maskinrumstjänstgöring
Motorelev M 12	Något av följande alternativ					
	a) Terminsbetyg efter slutförd årskurs 1 av tvåårig fartygsteknisk kurs	–				
	b) Kurs i säkerhetstjänst för sjöpersonal	–				
	c) –	3		Tjänstgöring till sjöss		
Pumpman M 13	–	36		Däckstjänstgöring, maskinrumstjänstgöring eller arbete med svarvning, svetsning och reparationer på fartyg till sjöss	12	Tjänstgöring på olje- eller kemikalietankfartyg i befattning som ger erfarenhet av arbete med fartygets pump-

Förslag till
Förordning om ändring i kungörelsen (1970:160) om läkarintyg för sjöfolk

Regeringen föreskriver i fråga om kungörelsen (1970:160) om läkarintyg för sjöfolk

dels att 2 och 3 §§ skall upphöra att gälla

dels att i 1 § skall ha nedan angivna lydelse

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	1 §
Med läkarintyg förstås i denna kungörelse läkarintyg som avses i mönstringsförordningen (1961:87), *sjöbefälskungörelsen (1960:487)* eller kungörelsen (1965:908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg.	Med läkarintyg förstås i denna kungörelse läkarintyg som avses i mönstringsförordningen (1961:87) eller kungörelsen (1965:908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg.

Läkarintyg avfattas enligt formulär som fastställes av socialstyrelsen efter samråd med sjöfartsverket.

1 Utredningsuppdraget m. m.

1.1 Befälsbemanningsutredningens direktiv

Genom beslut den 23 maj 1969 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en sakkunnig med uppdrag att se över behörighetskraven för sjöbefäl och utreda därmed sammanhängande frågor samt att besluta om experter till den sakkunnige.

I direktiven för utredningsarbetet anförde departementschefen följande:

Utvecklingen inom den svenska handelsflottan har särskilt under senare år lett bl. a. till allt större fartyg och effektivare framdrivningsmaskinerier och till arbetsbesparande anordningar av skilda slag. Fartygen har i stor utsträckning utrustats med tekniska navigeringshjälpmedel och automatiska styrinrättningar. Maskiner har automatiserats eller försetts med hel- eller halvautomatiska regler- och kontrollanordningar. Förtöjningsarbetet, som tidigare hört till de mest arbetskrävande momenten i fartygens drift, har förenklats genom nya typer av förtöjningsvinschar m. m. Särskilda anordningar har vidtagits för att underlätta lasthanteringen.

Dessa förändringar har medfört att nya eller moderniserade fartyg inte behöver lika stor besättning som äldre eller omoderna fartyg och att kraven på de anställdas kunskaper har ändrats. Åtskilliga arbetsuppgifter har förenklats samtidigt som komplicerad utrustning i vissa hänseenden kräver specialutbildad personal. Utvecklingen har inte medfört att kraven på säkerhet för besättning och fartyg minskat. Lagstiftningen om säkerheten på fartyg och de förbättringar av arbetarskyddet ombord som förordats i anslutning till sjöfartsverkets omorganisation syftar bl. a. till att nedbringa den relativt höga frekvensen av yrkesskador på detta område. Kraven på säkerhet är främst vid transport av större kvantiteter olja eller annan farlig last av stor vikt även för att förebygga oljeföroreningar och liknande skador.

Av ålder har minimikrav för behörighet till vissa befattningar i fartyg ställts upp av säkerhetsskäl. För befäl regleras behörighetskraven i sjöbefälskungörelsen den 3 juni 1960 (nr 487).

Sjöbefälskungörelsen, som i väsentliga delar bygger på förordningen den 12 juni 1936 (nr 315) angående befäl å svenska handelsfaryg m. m., innehåller mycket detaljerade bestämmelser. För vart och ett av fyra fartområden indelas fartygen i flera grupper. Indelningen bygger i fråga om fartygsbefälet på fartygens storlek (bruttodräktighet) och i fråga om maskinbefälet på maskinstyrkan. I kungörelsen skiljs vidare mellan passagerarfartyg och andra fartyg. Det allt större antalet fartyg med en bruttodräktighet över 2 000 ton – för passagerarfartyg över 1 500 ton – resp. en maskinstyrka över 3 000 hästkrafter utgör en enda grupp.

Den snabba utvecklingen inom handelssjöfarten har medfört att bestämmelserna i sjöbefälskungörelsen blivit föråldrade. Många moderna specialfartyg med relativt ringa bruttodräktighet och maskinstyrka kan i tekniskt avseende vara väl så utvecklade som

väsentligt större äldre fartyg. Vidare behöver en ny maskin inte vara mer komplicerad att sköta än en äldre maskin fastän dess hästkraftsantal är betydligt större.

Behörighetskraven för sjöbefäl bör ses över. En sådan översyn bör uppdras åt en särskild sakkunnig.

På grundval av en analys av arbetsuppgifterna ombord bör den sakkunnige i första hand överväga behörighetskrav för sjöbefäl vilkas arbete är av särskild betydelse för fartygets säkra framförande och handhavande. Det bör övervägas om andra grunder än fartygens bruttodräktighet och maskinstyrka, så som skett i en del länder, bör användas som utgångspunkter för behörighetskrav. De särskilda säkerhetskrav som följer av gällande internationella oljeskyddsbestämmelser skall självfallet också beaktas. Behörighetskraven bör ansluta till de allmänna regler om fartygs bemanning som finns angivna i lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg och i så stor utsträckning som möjligt utformas så, att de kan få generell tillämpning. Frågan i vad mån andra behörighetskrav än de som regleras genom författning bör ställas upp får bedömas av de därav berörda parterna och vid behov regleras i annan ordning, exempelvis genom avtal mellan redarnas och de ombordanställdas organisationer.

Den sakkunnige bör samråda med skolöverstyrelsen i frågor av betydelse för utbildningen vid sjöbefälsskolor.

Den sakkunnige bör utarbeta förslag till författningsbestämmelser.

Vid regeringssammanträde den 9 juni 1977 erhöll utredningen tilläggsdirektiv (Dir 1977:76). I dessa anförde departementschefen:

Genom beslut denna dag har regeringen bemyndigat mig att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra en sjöfartspolitisk utredning. Denna skall leda till ett sjöfartspolitiskt program baserat på ett klarläggande av näringens samhällsekonomiska betydelse samt dess framtida verksamhet och konkurrensförmåga.

Utredaren skall så långt möjligt klarlägga de faktiska skillnader som kan råda när det gäller villkor och förutsättningar för rederiverksamhet under olika flaggor. Vidare skall behovet hos svenska rederier att driva fartyg under främmande flagg belysas mot bakgrund av samhällsekonomiska, sjöfartspolitiska och företagsekonomiska värderingar.

I direktiven för utredaren har jag anfört att eftersom befälsbemanningsutredningen, fartygsmiljöutredningen (K 1973:04) och utredningen om sjömanspension (1975:09) är av betydelse såväl för de ombordanställdas förhållanden som för rederiernas ekonomi är det naturligt att utredaren samråder med dessa utredningar.

Av samma skäl anser jag att befälsbemanningsutredningen i sitt fortsatta arbete bör samråda med utredaren. Befälsbemanningsutredningen bör vidare få i uppdrag att göra de ekonomiska beräkningar som kan behövas för bedömningen av den företagsekonomiska effekten av utredningens kommande förslag. I denna del bör en samordning ske med utredarens arbete.

Jag hemställer därför att regeringen utvidgar befälsbemanningsutredningens uppdrag i enlighet med vad jag nu har anfört.

1.2 Till utredningen överlämnade handlingar

Genom beslut den 26 juni 1969 överlämnade kommunikationsdepartementet en framställning den 22 april 1965 från Rederiföreningen för mindre fartyg jämte tillhörande handlingar. I framställningen begärs två ändringar i sjöbefälskungörelsens bemanningsregler. Den ena rör not 3 till kungörelsens bilaga C, där det föreslås att 450 brt ändras till 500 brt. En sådan ändring skulle enligt framställningen innebära att skeppare av 1:a klass med i noten angiven

praktik är behörig som befälhavare på fartyg om högst 500 brt i stor kustfart. Den andra föreslagna ändringen rör not 4 till samma bilaga. Förslaget innebär, att på fartyg om högst 500 brt i sådan begränsad nordsjöfart som avses i noten befattningen som befälhavare får innehas av skeppare av 1:a klass med minst 48 månaders tjänstgöringstid som befäl, därav minst 24 månader i nordsjöfart.

Vidare överlämnade kommunikationsdepartementet samma dag en annan framställning den 22 april 1965 från rederiföreningen jämte tillhörande handlingar. Däri yrkades att not 6 till bilaga C till sjöbefälskungörelsen skulle slopas. I noten anges att på fartyg om 451–500 brt i nordsjöfart skall antalet övrigt fartygsbefäl vara två i stället för som på mindre fartyg en.

Samma dag överlämnades till utredningen från kommunikationsdepartementet en framställning den 27 augusti 1965 från rederiföreningen. I framställningen begärs att utbildningen för fartygsmekaniker av 1:a klass förlängs och att denna behörighet ges ett ökat användningsområde genom ändringar i sjöbefälskungörelsen.

Genom beslut av Kungl. Maj:t den 3 juli 1969 överlämnades en skrivelse från Södermanlands skärgårdsfiskareförbund den 2 mars 1968 till utredningen att tagas i övervägande vid utredningsuppdragets fullgörande. I skrivelsen begärs vissa ändringar i sjöbefälskungörelsen. Syftet med förbundets begäran har tillgodosetts genom de av utredningen i betänkande 2 föreslagna och genom förordning år 1976 genomförda ändringarna i sjöbefälskungörelsen.

I Nuvarande behörighets- och bemanningsreglering

2 Sjösäkerhetslagstiftningen

Grundläggande regler om fartyg, befordran av gods, sjösäkerhet m. m. återfinns i sjölagen (1891 nr 35 s. 1). Denna lag har dock i huvudsak andra syften än att reglera sjösäkerheten. I stället finns i den särskilda sjösäkerhetslagstiftningen bestämmelser som syftar till att trygga säkerheten till sjöss för fartyg, besättning, passagerare och last liksom även för havsmiljön. Denna lagstiftning utgörs i första hand av lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg (sjösäkerhetslagen), kungörelsen (1965:908) med tillämpningsföreskrifter till den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg (sjösäkerhetskungörelsen) och kungörelsen (1960:487) om befäl å svenska handelsfartyg (sjöbefälskungörelsen). Till sjösäkerhetslagstiftningen kan även räknas andra författningar såsom sjömanslagen (1973:282) och sjöarbetstidslagen (1970:105).

Huvudbestämmelsen om fartygs bemanning återfinns i 9 § sjölagen, dit den överförts från 5 a § i samband med de omfattande ändringar i sjölagen som gjordes under åren 1973 och 1974. Enligt denna bestämmelse skall fartyg, när det hålls i drift, vara sjövärdigt, försett med behövliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat, att säkerheten för fartyget, liv eller gods inte äventyras. Utförligare regler om bemanning av handelsfartyg finns i 6 kap. sjösäkerhetslagen. I detta kapitel stadgas bl. a. att det för huvuddelen av handelsfartygen skall finnas individuella beslut om den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt. I kapitlet finns också de huvudprinciper som skall tillämpas genom dessa beslut. I 10 kap. samma lag ges bl. a. straffbestämmelser för den som bryter mot bemanningsreglerna. Vissa tillämpningsföreskrifter återfinns i 6 kap. sjösäkerhetskungörelsen.

2.1 Förarbeten till gällande reglering

År 1956 tillkallades två sakkunniga med uppdrag att verkställa översyn av gällande bestämmelser om tillsyn över fartyg. De sakkunniga anförde i sitt betänkande angående säkerheten på fartyg (stencil H 1962:2) beträffande behovet av bestämmelser:

De sakkunniga anser, att bemanningen utgör en så väsentlig del av de ombordvarandes och fartygets säkerhet, att i förevarande lag bör finnas ett särskilt avsnitt som behandlar

bemanningen. Då de sociala hänsynen redan blivit beaktade i sjöarbetstidslagen, kan i en lag om säkerheten å fartyg så mycket hellre tagas fasta på endast säkerhetens krav. Ur sistnämnda synpunkt är det också tillräckligt att här upptaga mycket allmänna bestämmelser. Det torde, av skäl som anföres under 1 §, få anses ändamålsenligt att mera detaljerade bemanningsföreskrifter ges i särskild ordning av det centrala tillsynsorganet.

De sakkunniga pekade vidare på att, då föreskrifter om antal och kompetens för olika kategorier av manskapet saknas, sådana föreskrifter vad gällde däcksmanskap i viss mån hade ersatts av gällande kollektivavtal. En dylik reglering ansågs ha obestridliga fördelar och syntes kunna tjäna som förebild för en genom författning reglerad ordning av än större omfattning och gällande alla besättningskategorier. För att ge ökad stadga åt denna ordning borde föreskrifterna i huvudsak grunda sig på redarnas och de ombordanställdas erfarenhet av frågorna men ändå kunna utformas under ledning av dåvarande sjöfartsstyrelsen. De sakkunniga framhöll att 1957 års bemanningsutredning visserligen arbetade med en översyn av de med manskapsbemanningen sammanhängande frågorna, men att den föreslagna ordningen inte torde kunna uppfattas som ett intrång i denna utrednings arbetsområde eller som ett föregripande av dess resultat. I enlighet härmed föreslog de sakkunniga ett stadgande i 6 kap. 1 § tillämpningskungörelsen, enligt vilket sjöfartsstyrelsen skulle efter samråd med berörda organisationer för redare och ombordanställda föreskriva för varje typ av fartyg den minsta besättning som från säkerhetssynpunkt kunde anses erforderlig med hänsyn till fartygets typ och storlek samt den avsedda farten. De sakkunniga anförde beträffande denna föreskrift ytterligare:

Bestämmelsens lydelse avses giva utrymme för reglering av olika besättningskategoriers minimiantal och behörighet. Vad angår dessa spörsmål skulle möjligen kunna anföras mot förslaget, att sådana bestämmelser redan finnes i sjöbefälskungörelsen för fartygs- och maskinbefäl. Det må då påpekas att med den stora omfattning, i vilken på grund av bristen på kompetent befäl avsteg måste ske från kungörelsens bestämmelser, denna icke kan sägas tillvarataga säkerhetens intresse. Det torde därför få anses angeläget att säkerhetsfrågorna ägnas ett ökat intresse och större uppmärksamhet, vartill förslaget nu öppnar möjlighet. Till underlättande av kontrollen av besättningens sammansättning föreslås att i en särskild tillsynsbok för fartyget, vilken skall vara tillgänglig vid inspektion och annan undersökning av fartyget (se härom 8 kap. tillämpningskungörelsen), anteckning skall göras om minimibesättningen.

I prop. 1965:132 med förslag till lag om säkerheten på fartyg uttalade departementschefen härom, att han fann det föreslagna systemet med individuella minimibemanningsbeslut för varje fartyg, fattade efter samråd mellan sjöfartsverket och sjöfartens organisationer, innebära en högst väsentlig och behövlig förbättring av gällande bemanningsregler och utgöra ett betydelsefullt led i strävandena att skapa ökad säkerhet till sjöss. Departementschefen konstaterade, att det skulle krävas betydande insatser inte bara från myndigheternas utan även från organisationernas sida för att skapa en ändamålsenlig och framsynt praxis vad gällde manskapets sammansättning till antal och kvalifikationer, medan det inte var avsikten att ändring skulle ske beträffande den i sjöbefälskungörelsen fastställda befälsbemanningen. Departementschefen uttalade även den förhoppningen, att systemet skulle erbjuda en möjlighet till en fortlöpande och smidig anpassning av

fartygsbemanningen till den snabba tekniska utveckling som präglar moderna sjöfartsförhållanden.

Vidare lades i propositionen vissa allmänna synpunkter på frågan, hur minimibesättningen borde fastställas. Därvid anfördes bl. a.:

Förslaget förutsätter att för varje fartyg en individuell prövning sker av den erforderliga minimibesättningen. Denna bör självfallet ställas i relation till sådana faktorer som fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och den fart vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. Sedan denna prövning skett, skall sjöfartsstyrelsen enligt förslaget anteckna minimibesättningen i fartygets tillsynsbok och därvid ange besättningens sammansättning till antal och kvalifikationer samt det fartområde för vilket besättningen fastställts. Härigenom får tillsynsmyndigheten möjlighet att snabbt konstatera om den faktiska besättningen understiger den för fartyget fastställda.

Minimibesättningen måste fastställas med utgångspunkt allenast från säkerhetskraven. Vissa minimifordringar när det gäller besättningens antal och kvalifikationer måste vara uppfyllda. Det bör exempelvis tillses att besättningen är tillräcklig för en betryggande skötsel av fartygets framdrivningsmaskineri, hjälpmaskiner eller andra anläggningar ombord som är av vikt för säkerheten. Vidare skall det kunna upprätthållas en tillfredsställande vakttjänst ombord. Besättningen måste med andra ord beräknas så, att fartyget vid varje tillfälle under resan kan framföras på ett betryggande sätt från säkerhetssynpunkt. Slutligen måste besättningen räcka till för en snabb och säker användning av fartygets räddnings- och brandsläckningsanordningar. Självfallet måste hänsyn tas till den reglering av sjömannens arbetstid som skett i sjöarbetstidslagen.

Departementschefen betonade även i prop. 1965:132 sid. 108, att vissa allmänna behörighetskrav måste uppställas på däcks- och maskinbemanningen. Vad gällde befälet reglerades detta i sjöbefälskungörelsen, vilken skall lända till efterrättelse vid fastställande av minimibesättningen. Beträffande manskapet förelåg ingen motsvarande författningsreglering. Avgörande måste här vara, att manskapet får en sådan sammansättning att skeppstjänsten i fråga om såväl utkik och manövrering som fartygets drift i övrigt kan fullgöras på ett betryggande sätt.

Första lagutskottet anförde (1 LU 1965:30) med anledning av propositionen, att under utskottsbehandlingen hade framförts farhågor att i vissa fall minimibesättning kunde komma att fastställas så att fartyg kunde komma att fördröjas i hamn, oaktat rimliga säkerhetskrav fick anses uppfyllda. Utskottet fortsatte:

Utskottet vill med anledning därav understryka departementschefens uttalande att minimibesättning måste fastställas med utgångspunkt allenast från säkerhetskravet. Detta begrepp får uppfattas så att besättningen till såväl kvalifikation som antal är tillräcklig för fartygets kontinuerliga drift i den fart vari det skall nyttjas. Någon närmare reglering av hur minimibesättning för olika fartyg skall bestämmas torde emellertid icke lämpligen böra ske i lag. Det bör därjämte erinras om att i propositionen anvisats utvägar att undgå befarade svårigheter. Sålunda kan särskild minimibesättning fastställas för kortare resor, när skeppstjänsten ej behöver indelas i skift, och vidare bör för fartyg, som går i olika farter, anges den minimibesättning, som är tillämplig i varje fart. Möjlighet finns också att jämställa fart mellan utländska orter med inre fart eller stor kustfart. Bestämmelser om straffansvar för befälhavare, som icke iakttar enligt säkerhetslagen meddelade föreskrifter om minimibesättning, finns i 10 kap. 3 §.

Utskottet framhöll i fråga om bristmönstringsreglerna, att bristmönstring under inga förhållanden fick ske på sådant sätt att sjösäkerheten sätts i fara.

2.2 Sjösäkerhetslagen

Bemanningsreglerna i sjösäkerhetslagen återfinns som nämnts i 6 kap. Där stadgas i 1 § att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt. En anvisning om innebörden härav ges däri att under resa som är sådan, att skeppstjänsten måste indelas i skift, befäl och manskap som kan indelas i erforderligt antal vakter måste finnas. Bestämmelsen har överflyttats från tidigare 5 a § sjölagen, vari uppställdes krav att för längre resor skulle finnas befäl och manskap för upprätthållande av tvåvaktssystem både vad gäller däck och maskin. I praktiken har tvåvaktssystemet numera ersatts av ett trevaktssystem i de flesta fall men förekommer alltjämt i viss utsträckning enligt 6 § sjöarbetstidslagen eller enligt kollektivavtal mellan berörda organisationer för redare och arbetstagare. Vidare ställs i 1 § upp krav på erforderlig personal för kosthållet ombord och för betjänandet av föreskriven teleanläggning.

I 2 och 3 §§ 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. Den skall fastställas för fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton, 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.

Regeringen kan bestämma att minimibesättning skall fastställas även för annat fartyg än som nämns i 2 §. Sådant beslut har dock inte fattats.

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.

När minimibesättningen har fastställts, skall enligt 4 § anteckning om beslutet införas i fartygets tillsynsbok. Sedan detta skett, får fartyget enligt 5 § inte framföras i det fartområde som minimibesättningsbeslutet avser, om besättningens antal understiger vad som anges i tillsynsboken. Om fartyget eller dess utrustning ändras på sätt som kan antas ha betydelse för minimibesättningens sammansättning, kan beslutet återkallas.

Ansvarsbestämmelser till 6 kap. återfinns i 10 kap. 3 §. Befälhavare, som inte iakttar de föreskrifter om minimibesättning vilka fastställts att gälla för fartyget, döms till böter eller fängelse. I andra stycket av paragrafen görs dock ett betydelsefullt undantag från ansvarsbestämmelserna. Brott mot nyssnämnda bestämmelse medför nämligen inte ansvar, om lämplig person som varit kvalificerad till befattningen inte har kunnat erhållas i senast besökta hamn och detta har föranlett att de uppställda fordringarna på kvalifikation hos medlem i minimibesättning inte har blivit uppfyllda för viss tjänst

ombord. Person som på grund av denna bestämmelse innehar viss befattning ombord men som inte enligt gällande bestämmelser är behörig att inneha befattningen, brukar kallas bristmönstrad. Som närmare påvisas i 8 kap. sker bristmönstring sedan lång tid tillbaka i relativt stor utsträckning, särskilt vad gäller sjöbefälet. För denna personal gäller även bristmönstringsreglerna i 37 och 38 §§ sjöbefälskungörelsen.

2.3 Sjösäkerhetskungörelsen

I 6 kap. sjösäkerhetskungörelsen ges ytterligare bestämmelser om fartygs bemanning. Huvuddelen av dem är av den arten att de även påverkar minimibesättningens storlek och sammansättning.

Såsom rorsman och utkiksman får enligt 1 § användas endast den som har tillräcklig syn- och hörselförmåga. Vad som avses härmed framgår av kungörelsen (1970:160) om läkarintyg för sjöfolk. Att fordringarna är uppfyllda skall styrkas med läkarintyg, vilket inte får vara äldre än fyra år. Motsvarande bestämmelser rörande sjöbefälet meddelas i 6 § sjöbefälskungörelsen.

2 § reglerar vakttjänsten på däck och i maskin. När däckstjänsten på fartyg om minst 400 brt måste indelas i skift, skall under fartygets gång finnas två man på vakt utom fartygsbefäl. Under motsvarande förhållanden på fartyg med en maskinstyrka om minst 550 effektiva hästkrafter skall vakt i fartygsmaskineriet hållas av maskinbefäl jämte det ytterligare antal man som oundgängligen fordras för maskineriets säkra manövrering och drift. Dock kan undantag medges från dessa bestämmelser enligt 3 § i den mån tillämpningen på visst fartyg medför högre krav på bemanningen än som betingas från sjösäkerhetssynpunkt. Beslut om undantag skall föregås av samråd med organisationer representerande redare och ombordanställda. Beträffande fartyg för vilka skall finnas beslut om minimibemanning beaktas dessa regler under arbetet med och samrådet om sådant beslut.

Vissa fartyg skall enligt särskilda bestämmelser, bl. a. grundade på internationella överenskommelser, ha radiotelegraf- eller radiotelefonstation (jfr under 2.5). Sådant fartyg skall också enligt 4 och 5 §§ ha radiotelegrafist eller radiotelefonist. Befattning som radiotelefonist får uppehållas av person med annan befattning ombord under förutsättning att han har behörighet härtill. I samma paragrafer stadgas även att vakt skall hållas på nödfrekvensen för radiotelegrafi resp. för radiotelefoni i den omfattning sjöfartsverket bestämmer.

Fartyg skall enligt 2 kap. 39 § ha livbåtar, livflottar och andra bärgningsredskap i den omfattning som erfordras för att de ombordvarande skall kunna rädda sig i händelse av nöd. Om passagerarfartyg nyttjas i stor kustfart eller vidsträcktare fart[1] skall för varje livbåt finnas godkända båtmän till det antal som sjöfartsverket bestämmer (6 kap. 6 §). Som båtman godkänns den som, enligt närmare bestämmelser utfärdade av sjöfartsverket, 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.

Vidare ges i 7–8 §§ allmänna bestämmelser om personal till livbåtar och

[1] Ang. fartområden se under 3.1.

livflottar.

Slutligen finns i 9–13 §§ bestämmelser om personal med särskild behörighet på fartyg som för farlig last. Dessa bestämmelser, som förts in i kungörelsen år 1976 (SFS 1976:773) på grundval av utredningens förslag i delbetänkande 1, redovisas i kap. 6.

2.4 Synkrav för sjöpersonal

Enligt 6 § sjöbefälskungörelsen fordras för behörighet att utöva befäl på handelsfartyg och fiskefartyg att äga tillräcklig syn- och hörselförmåga. För befälhavare och övrigt fartygsbefäl fordras dessutom normalt färgsinne. Beträffande manskapet finns i säkerhetslagstiftningen vad gäller syn- och hörselförmåga enbart bestämmelser som rör rorsman och utkiksman. Enligt 6 kap. 1 § sjösäkerhetskungörelsen får i dessa befattningar inte användas annan än den som har tillräcklig syn- och hörselförmåga enligt kungörelsen (1970:160) om läkarintyg för sjöfolk. Även för befälet hänvisas i sjöbefälskungörelsen till samma kungörelse. Läkarintyg får, i detta avseende, inte vara äldre än fyra år.

Nuvarande kungörelse om läkarintyg för sjöfolk är från 1970. I fråga om syn- och hörselförmåga är bestämmelserna däri oförändrade från den tidigare kungörelsen (1961:88) i samma ämne. 1970 års ändringar avsåg enbart sättet för ersättning till den undersökande läkaren. Genom 1961 års kungörelse upphävdes tidigare bestämmelser, vilka fanns i förordningen (1917:932) angående läkarintyg för sjöfolk.

Enligt 2 § 1970 års kungörelse anses tillräcklig synförmåga föreligga hos vaktgörande fartygsbefäl, rorsman och utkiksman om följande tre villkor är uppfyllda. Synskärpan, utan användande av glas, skall uppgå till minst 0,8 på det ena ögat och minst 0,2 på det andra ögat eller minst 0,7 på det ena och minst 0,3 på det andra ögat. Beträffande sjöman som har tjänstgjort på däck minst nio år kan synskärpan dock tillåtas vara lägre, dock minst 0,2 på vartdera ögat och vid binokulär prövning minst 0,3 utan användande av glas och minst 0,7 med glas. Vidare fordras alltid normalt synfält och normalt färgsinne. Hos sjöman som tillhör däckspersonalen utan att ha nyssnämnda uppgifter eller som tillhör maskinpersonalen eller radiopersonalen krävs en synskärpa av minst 0,5 vid binokulär prövning med eller utan glas. Hos övrig personal krävs en synskärpa av minst 0,2 vid binokulär prövning med eller utan glas. Vidare ges i paragrafen föreskrifter om vad som skall anses vara tillräcklig hörselförmåga.

I samband med arbetet med 1961 års mönstringsförordning (1961:87) togs även upp frågan om översyn av bestämmelserna om läkarintyg för sjöfolk. Som grund härför låg en framställning den 2 april 1960 från dåvarande sjöfartsstyrelsen. I denna erinrades till en början om att den s. k. synkravskommittén år 1950 avgav ett betänkande med förslag angående fordringar på synförmåga för anställning i allmän och enskild tjänst (SOU 1950:19). I betänkandet lades bl. a. fram förslag till synkravsbestämmelser för sjöfolk. Betänkandet föranledde inte någon åtgärd. Vidare erinrades om att ett sammanträde hållits i Oslo år 1957 i anledning av Nordiska rådets rekommendation 13/1954 angående gemensam hälsotjänst för nordiskt sjöfolk. Vid

detta sammanträde enades man om vissa förslag rörande minimikrav på synförmåga hos sjöfolk. Enligt sjöfartsstyrelsens mening var det inte minst av praktiska skäl angeläget att man upprätthåller enhetliga synkravsbestämmelser i de nordiska länderna och en översyn av gällande föreskrifter var påkallad för att bringa dessa i överensstämmelse med den praxis som hade utvecklats vid dispensgivning. Därför lades fram ett förslag till nya bestämmelser vilket i allt väsentligt stämde överens med det vid sammanträdet år 1957 i Oslo utarbetade förslaget. Detta förslag hade f. ö. för dansk del fastställts till efterrättelse i Danmark år 1958. Det är att märka att Oslo-förslaget inte berörde annat än synskärpekravet, alltså inte färgsinne, hörsel eller tidsintervall för periodiska undersökningar.

På grundval av Oslo-förslaget hade sjöfartsstyrelsen utarbetat ett förslag till ny lydelse av reglerna om syn- och hörselkrav för sjöman. Förslaget remissbehandlades av sjöfartsstyrelsen varefter det med en mindre justering överlämnades till Kungl. Maj:t. Medicinalstyrelsen, vars yttrande inhämtades, framhöll att förslaget överensstämde med tidigare av styrelsen utarbetade förslag och tillstyrkte att den ifrågavarande författningsändringen kom till stånd.

Den utfärdade författningen liksom den nu gällande från år 1970 överensstämmer helt med det av sjöfartsstyrelsen framlagda och av medicinalstyrelsen tillstyrkta förslaget. För innehållet har redogjorts ovan i detta avsnitt. Det innebär alltså att för vaktgörande däckspersonal uppställs krav beträffande synskärpa, synfält och färgsinne, att för annan däckspersonal samt för maskin- och radiopersonal finns endast krav på viss synskärpa och att för övrig personal också bestämts krav på viss, men lägre synskärpa.

I detta sammanhang bör anmärkas, att inga fordringar beträffande syn- och hörselförmåga är uppställda för erhållande av behörighetsbevis. Om någon som uppfyllt de för visst behörighetsbevis stadgade kraven vad gäller teoretiska kunskaper och praktik inte har sådan syn- eller hörselförmåga eller sådant färgsinne som fordras för att tjänstgöra som sjöbefäl, är han således ändå berättigad att få ut sitt behörighetsbevis. Med denna ordning har åsyftats att öka hans möjligheter att få en anställning i land som svarar mot hans kunskaper och allmänna yrkeserfarenheter.

Under utredningens arbete har ifrågasatts om inte uppställandet av syn- och hörselkrav borde delegeras till säkerhetsmyndighet såsom gäller för väg- och flygtrafik. Härmed avses följande bestämmelser.

Vägtrafiklagstiftningen reformerades år 1972. Reglerna om behörighet att framföra motorfordon och traktor samt därmed sammanhängande bestämmelser om utbildning och registrering återfinns numera i körkortskungörelsen (1972:592)[1]. Enligt 16 § skall till ansökan om körkortstillstånd fogas bl. a. läkarintyg. Närmare bestämmelser om läkarundersökning till grund för läkarintyg meddelas enligt 129 § av socialstyrelsen. Beträffande de fysiska förutsättningarna för körkortstillstånd meddelas i kungörelsen endast allmänna regler. I 18 § angavs ursprungligen att det fordrades tillräcklig synskärpa och hörselförmåga. I 19–21 §§ utvecklades denna bestämmelse närmare med angivande i 19–20 §§ av den minsta tillåtna synskärpan för olika slag av körkort och andra regler rörande synen. För innehavare av körkort som ger tillstånd att föra buss uppställdes krav på normalt färgsinne. I 21 § gavs regler om hörselförmågan. Dispensregler gavs i 22–26 §§. De innebar att

[1] Körkortslagen (1977:477) träder i kraft den 1 januari 1978, då körkortskungörelsen (1972:592) upphör att gälla. Den i texten redovisade ordningen för medicinsk prövning av körkortstillstånd enligt förordning 1975:58 gäller i sak oförändrad enligt 7 § körkortslagen.

socialstyrelsens tillstyrkan var en nödvändig förutsättning för erhållande av körkortstillstånd. Socialstyrelsens närmare föreskrifter om utfärdande av läkarintyg och om villkor för tillstyrkande av körkort i vissa fall återfanns i Medicinalväsendets författningssamling (MF 1972:77–78). Den ordning för vilken nu redogjorts ändrades den 1 oktober 1975 (förordning 1975:58 om ändring i körkortskungörelsen). Detaljbestämmelserna om syn, hörsel och färgsinne utmönstrades ur författningen. I 18 § ges som tidigare generella regler, vilka gjorts något fylligare än tidigare:

18 § Körkortstillstånd får meddelas endast den som har tillfredsställande trafiksyn med eller utan glasögon eller linser och tillräcklig hörselförmåga med eller utan hörapparat för att föra fordon av det slag ansökan avser och som även i övrigt uppfyller de medicinska krav som bör ställas med hänsyn till trafiksäkerheten.

De nya reglerna innebär således, utom att hörapparat har uttryckligen godtagits som hjälpmedel för bilförare, att såväl normalkraven som dispensmöjligheterna lagts hos den ansvariga trafiksäkerhetsmyndigheten, länsstyrelsen. Denna har dock att ta hänsyn till de föreskrifter för tillämpningen av bestämmelserna i körkortskungörelsen om medicinska krav och de föreskrifter om undantag från kraven som enligt ny lydelse av kungörelsens 129 § meddelas av socialstyrelsen efter samråd med statens trafiksäkerhetsverk. I praktiken ligger alltså den principiella bestämmanderätten hos socialstyrelsen. Samtliga körkortsärenden skall vidare granskas av länsstyrelsens medicinska expertis, länsläkarorganisationen. Härigenom vinns en säkrare medicinsk bedömning och undviks i stor utsträckning remisser från länsstyrelsen till socialstyrelsen.

Ett motiv till att den nya ordningen genomfördes så snart efter körkortsreformen var, att behov uppkommit att revidera kraven beträffande syn och hörsel med hänsyn till vetenskapens nuvarande ståndpunkt. Bestämmelserna i 19–21 §§ körkortskungörelsen hade nämligen överförts dit oförändrade från äldre författningar (31 § 1 mom. vägtrafikförordningen (1951:648) och kungörelsen (1951:787) angående läkarintyg för erhållande av trafikkort).

Socialstyrelsens föreskrifter rörande medicinska krav för körkortsinnehav framgår av dess cirkulär den 29 augusti 1975 (Medicinalväsendets författningssamling 1975:81). De innebär i huvudsak att fler förhållanden än tidigare som rör synen skall beaktas samt att hörapparat godtas som hjälpmedel för alla slag av körkort. Beträffande synförhållandena har detta uttryckts med den i 18 § körkortskungörelsen använda termen tillfredsställande trafiksyn. Härmed avses ett komplext begrepp för synskärpa, synfält, blickrörlighet, mörkerseende, sidorörlighet av huvudet m. m. De nya synskärpekraven innebär en viss uppmjukning i förhållande till de äldre bestämmelserna. Defekt färgsinne utgör inte hinder för körkort eller trafikkort. Även hörselkravet har mjukats upp och tillräcklig hörsel med hörapparat godtas.

Beträffande behörighetsreglerna för flyget – luftfartscertifikat – har sedan länge gällt delegering till myndighet. I 32 § 1 st. luftfartskungörelsen (1961:558), vars lydelse inte har ändrats sedan tillkomsten, stadgas, att svenskt luftfartscertifikat får utfärdas eller förnyas endast för den som uppfyller ett antal i paragrafen nämnda villkor, däribland de villkor i fråga om

fysisk och psykisk lämplighet som luftfartsverket föreskriver. Sistnämnda slag av villkor skall bestämmas i samråd med socialstyrelsen.

2.5 Bestämmelser om radiopersonal

I 1960 års internationella konvention för betryggande av säkerheten av människoliv till sjöss (SOLAS) kap. IV finns bestämmelser om radiotelegrafi och radiotelefoni. Enligt regel 3 skall lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 1 600 registerton vara utrustat med radiotelegrafstation enligt bestämmelser i konventionen, om det inte blivit undantaget med stöd av regel 5. Det är enligt regel 5 tillåtet för myndighet i fördragsslutande land att medge undantag bl. a. för enskilt fartyg på resa, där största avståndet mellan fartyget och land, resans längd, frånvaron av vanliga risker för navigeringen och andra omständigheter som påverkar säkerheten är sådana att en fullständig tillämpning av regel 3 skulle vara oskälig eller onödig. När dispensfrågan prövas, skall beaktas den inverkan undantaget kan få på effektiviteten i stort av den sjöräddningstjänst som avser alla fartygs trygghet. Tillämpningen av undantagsregeln skall enligt dess lydelse vara restriktiv. Fartyg som får dispens från kravet på radiotelegrafstation bör förpliktas att installera radiotelefonstation enligt konventionens krav. Enligt kapitel IV regel 2 förstås med radiotelegrafist person som innehar minst första eller andra klassens radiotelegrafistcertifikat enligt radioreglementets bestämmelser. Med radiotelefonist förstås person som innehar vederbörligt certifikat i enlighet med reglementets föreskrifter. I kapitlet finns också utförliga regler om vakthållning vid radiotelegraf- och radiotelefonstation.

SOLAS-konventionen är godkänd av Sverige (prop. 1965:133, 1 LU 1965:31, rskr 1965:355) och är i kraft. Bestämmelser i de frågor som behandlas i konventionen finns företrädesvis i sjösäkerhetslagen och sjösäkerhetskungörelsen. Enligt 6 kap. 1 § sista stycket sjösäkerhetslagen får fartyg under resa inte ha mindre besättning än att erforderlig personal kan avdelas för teleanläggningens behöriga nyttjande i de fall fartyget enligt gällande föreskrifter skall vara utrustat med sådan anläggning. I 2 kap. 47 § sjösäkerhetskungörelsen föreskrivs att passagerarfartyg som nyttjas i internationell resa skall ha radiotelegrafstation. Detsamma gäller lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 1 600 registerton som nyttjas i internationell resa. Lastfartyg med en bruttodräktighet om minst 300 men inte uppgående till 1 600 registerton skall ha radiotelefonstation. Sjöfartsverket får enligt 2 § samma kapitel i kungörelsen meddela eftergift bl. a. från föreskrifterna i 47 §, när skäl föreligger och eftergiften inte strider mot internationell överenskommelse rörande sjöfarten som har biträtts av Sverige. Enligt 49 § samma kapitel i kungörelsen ankommer det på televerket att meddela närmare föreskrifter om utförande och skötsel av radiotelegraf- och radiotelefoninstallation på fartyg.

Om behörighet finns bestämmelser i det internationella radioreglementet. Där anges i Section 2 a, 866 A–866 I, olika certifikat och i Section 4, 907–909, föreskrifter om tjänstgöring för att uppnå behörighet. I detta sammanhang skall särskilt uppmärksammas att man i ändringar år 1974 av det internationella radioreglementet införde nya föreskrifter om tjänstgöring som ensam

telegrafist på fartygsstationer av fjärde klass. Samtliga svenska fartygsstationer klassificeras f. n. som stationer av fjärde klassen. De nya föreskrifterna, som återfinns i punkterna 907 och 907 A i radioreglementet, innebär att innehavaren av ett radiotelegrafistcertifikat inte kan tjänstgöra vid en fartygsstation som ensam telegrafist förrän han har tillräcklig praktik som radioexpeditör ombord på fartyg till sjöss. Radioreglementet definierar dock inte begreppet "tillräcklig praktik" utan överlåter åt varje enskilt land att tolka detta.

I Sverige finns motsvarande bestämmelser i televerkets instruktion för svenska fartygsstationer. I kap. 6 punkt 241 och följande fastslås bl. a. att tjänstgöringen vid en fartygsstation är underställd den befälsmyndighet som utövas av befälhavaren. Tjänsten vid varje fartygsstation för radiotelegrafi eller radiotelefoni skall utövas eller övervakas av expeditör som innehar certifikat, utfärdat eller erkänt av den regering under vilken stationen lyder. I Sverige utfärdas sådana certifikat av televerkets centralförvaltning. För att erhålla certifikat skall sökanden vara svensk medborgare, ha vid avlagda prov visat sig äga föreskrivna kunskaper och ha avlämnat tystnadsförbindelse. I syfte att förverkliga de internationella bestämmelserna om viss praktik på fartyg har en arbetsgrupp med representanter från sjöfartsverket, televerket, skolöverstyrelsen, sjöbefälsskoleeleverna, Sveriges fartygsbefälsförening och Sveriges redareförening utarbetat ett för den svenska praktiktjänstgöringen styrt utbildningsprogram "Tjänstgöringsbok för praktik ombord för radiotelegrafister". Tjänstgöringsboken används f. n. under praktiktid ombord. Med hänsyn till att den tid som erfordras för genomgång av praktiktjänstgöringen kan variera bl. a. beroende av fartygets fart och praktikantens tidigare erfarenhet i sjömans- eller radioyrke – från t. ex. militärtjänst, kuststationer eller radioteknisk verkstad – har det inte bedömts som lämpligt att föreskriva en fixerad tid under vilken praktikanttjänstgöringen skall genomföras. Med nuvarande telegrafistutbildning beräknas dock omkring 6–8 veckors praktiktid erforderlig, om ingen tidigare praktik kan tillgodoräknas.

För att upprätthålla befattning som ensam telegrafist i svensk fartygsstation av fjärde klassen gäller i fortsättningen att expeditören innehar

1. gällande svenskt radiotelegrafistcertifikat och minst 3 månaders praktik som radiotelegrafist ombord på handelsfartyg före den 1 juni 1976, eller
2. gällande svenskt radiotelegrafistcertifikat och intyg om genomförd praktiktjänstgöring omfattande 6–8 veckor för radiotelegrafistpraktikant ombord på svenskt fartyg, eller
3. dispens för utländsk radiotelegrafist att anställas i svenskt fartyg.

Televerket kan i samråd med sjöfartsverket efter prövning i varje enskilt fall utfärda behörighet för person som har erhållit likvärdig utbildning med vad nu har angetts.

För radiotelefonistbehörighet fordras en mycket kort kurs. Denna ingår i styrmansutbildning. Praktiskt taget alla elever i skepparkurs vid sjöbefälsskola går igenom utbildningen för radiotelefonistbehörighet och även andra ombordanställda skaffar denna.

Enligt 8 § instruktionen (1965:842) för televerket utfärdar verket för expeditörer på sådana fartygsstationer som inte tillhör statlig myndighet de

certifikat som föreskrivs i 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och 1968 års internationella radioreglemente. Verket bestämmer också till vilken klass i det internationella radioreglementet fartygsstation som inte tillhör statlig myndighet skall hänföras med hänsyn till tjänstgöringens beskaffenhet.

Sjöfartsverket har meddelat föreskrifter om radiovakthållning på fartyg (sjöfartsverkets meddelanden 1974:A 8).

I Kungl. brev till sjöfartsverket den 10 mars 1972 föreskrivs att fr. o. m. den 1 juli 1972 gäller förbud för utländsk medborgare att anställas som telegrafist på svenskt fartyg. Dispens från förbudet får på ansökan meddelas av sjöfartsverket, efter hörande av överbefälhavaren och televerket.

3 Sjöbefälskungörelsen

Bestämmelser angående fartygs bemanning med sjöbefäl återfinns 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. Övrig personal ombord med ansvars- eller arbetsledningsfunktioner är inte sjöbefäl i kungörelsens mening, även om de i vissa fall anses tillhöra befälskategorin. Bemanningsbestämmelserna avser såväl antalet sjöbefäl av olika kategorier som behörighets- och övriga kvalifikationsregler.

Före sjöbefälskungörelsen återfanns bestämmelser om befälets antal och behörighet på handelsfartyg i förordningen (1936:315) angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. samt i kungörelsen (1951:99) angående vissa undantag från behörighetsbestämmelserna i sagda förordning. Dessa författningar gjordes till föremål för översyn av 1957 års bemanningsutredning, som år 1960 avgav betänkande med förslag till kungörelse om befäl å svenska handelsfartyg m. m. (stencil Stockholm 1960). Samma utredning föreslog år 1964 i en PM[1] ytterligare ändringar. 1960 års förslag utgick från att den författningsmässiga regleringen på förevarande område skulle, liksom dittills, i princip ske uteslutande från sjösäkerhetens synpunkt. Förslaget siktade till en samordning med de nya föreskrifter i fråga om sjöbefälets utbildning som beträffande det högre befälet hade kommit till synes i 1959 års sjöbefälsskolestadga[2] och när det gällde det lägre befälet var under utarbetande. Vidare eftersträvades en förenkling av bestämmelserna i 1936 års förordning.

Det år 1960 avgivna betänkandet ligger till grund för nu gällande regler, vilka återfinns i 1960 års sjöbefälskungörelse. 1964 års PM föranledde vissa ändringar i kungörelsens 16, 21 och 28 §§ (SFS 1966:496). Vidare har gjorts smärre ändringar i författningen år 1964, 1969, 1971 och 1974. Slutligen föreslog befälsbemanningsutredningen i sitt betänkande 2 väsentliga ändringar beträffande praktik för behörigheter m. m. De därav föranledda ändringarna har genomförts genom förordning 1976:774, som utgör ett omtryck av kungörelsen i gällande lydelse.

3.1 Inledande bestämmelser

Sjöbefälskungörelsen äger enligt 1 § tillämpning på handelsfartyg utom linfärjor och på fiskefartyg om minst 20 brt. Med handelsfartyg avses enligt

[1] PM den 27 april 1964 med förslag till vissa ändringar i sjöbefälskungörelsen rörande rätten att i behörighetshänseende tillgodoräkna sig marin utbildning.

[2] Denna författning gäller alltjämt men har genom förordning 1975:453 erhållit namnet Förordning (1959:425) om sjöbefälsskolor, i betänkandet kallad sjöbefälsskoleförordningen.

definitionen av detta begrepp i 3 § fartyg, som nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande eller till annat ändamål, som äger gemenskap med handelssjöfarten såsom borgsering, isbrytning, bärgning och dykning. Med fiskefartyg förstås fartyg som nyttjas till fiske eller fångst eller tillgodogörande av vad som fiskats eller fångats. Även under transport av fångsten till avsättningshamn behandlas fartyget enligt 12 § tredje stycket som fiskefartyg. Utanför kungörelsen faller fritidsbåtar av alla storlekar, krigsfartyg, mindre fiskefartyg m. fl.

Sjöbefälet indelas enligt sjöbefälskungörelsen i två kategorier, fartygsbefäl och maskinbefäl. 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 respektive ångfartyg. För envar av dessa finns utbildning och examination vid sjöbefälsskolorna; för skeppare och fartygsmekaniker anordnas dock enbart examination. Tidigare fanns även två särskilda fartygsbefälsbehörigheter för fiskefartyg, vilka hade benämningarna fiskeskeppare och fiskeskeppare av 1:a klass. Dessa slogs emellertid samman med de ordinära behörigheterna skeppare och skeppare av 1:a klass genom 1976 års författningsändringar.

I 3 § ges definitioner av begrepp som är grundläggande för kungörelsens tillämpningsområde. Definitionerna av begreppen handelsfartyg och fiskefartyg har redovisats ovan. Handelsfartyg indelas på flera ställen i kungörelsen i två grupper, passagerarfartyg och annat (maskindrivet) fartyg än passagerarfartyg. Med passagerarfartyg avses fartyg som enligt gällande bestämmelser i sjösäkerhetslagen skall vara försett med passagerarfartygscertifikat och som nyttjas till befordran på en gång av flera än tolv passagerare. Den andra gruppen ges ingen benämning i författningen men omfattar lastfartyg, bogserfartyg, isbrytare m. fl. I betänkandet använder utredningen i allmänhet för denna grupp begreppet lastfartyg, trots att det inte helt täcker innebörden.

För fartygs storlek används i kungörelsen begreppen dräktighet och maskinstyrka. Med dräktighet avses fartygs bruttodräktighet enligt här i riket gällande bestämmelser. För begreppet används i detta betänkande förkortningen brt. Maskinstyrka är styrkan hos fartygets framdrivningsmaskineri, angiven i effektiva hästkrafter (ehk). De två begreppens närmare innebörd redovisas i kap. 21. Övriga definitioner behöver inte redovisas här.

I 4 § anges de fyra *fartområdena,* de områden som betecknar den fart vari fartyget nyttjas. Fartområdena anges på följande sätt i kungörelsen:

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 å Oslofjorden intill Larvik;
b) stor kustfart: annan fart än den under a) omförmälda 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;
c) nordsjöfart: annan fart än den under a) och b) omförmälda, dock ej bortom linjen Shetlands nordpynt–Trondheimsfjorden, 11 grader västlig longitud (Irlands västkust) och 48 grader nordlig latitud (Brest);
d) oceanfart: all annan fart än den under a)–c) omförmälda.

Fartområdena utgörs alltså av geografiskt bestämda delar av havet. De är angivna med utgångspunkt i närheten till den svenska kusten. Fartområdena illustreras på en kartskiss i anslutning till kap. 21 (bild 21:1).

Till de i 4 § angivna fartområdena kommer två delområden som används för begränsade ändamål i de till sjöbefälskungörelsen fogade tabellerna. I tabellerna, bilaga C och D, avgränsas en del av nordsjöfarten till fart på nordsjökusten intill Blankenberghe. Definitionen lyder "fart hitom linjen Esbjerg – 53 grader nord 4 grader ost – fyren Blankenberghe" (bilaga C not 4 och bilaga D not 5). Ett begränsat inre-fart-begrepp finns i bilaga A not 2: fart i hamnar, floder, kanaler eller insjöar eller inomskärs vid kusterna.

I 1936 års befälsförordning fanns fem fartområden: fart i svenskt farvatten, östersjöfart, nordsjöfart, medelhavs- och inskränkt oceanfart samt vidsträckt oceanfart. Genom sjöbefälskungörelsen inskränktes antalet till fyra. Därvid delades fart i svenskt farvatten upp i ett inre område som blev nuvarande inre fart och ett yttre som slogs samman med östersjöfarten till ett fartområde, stor kustfart. De yttre gränserna för detta område bibehölls alltså. Nordsjöfartområdet förblev oförändrat. Till fartområdet medelhavsfart och inskränkt oceanfart räknades fart på europeiska hamnar utanför nordsjöfart, fart i Medelhavet och Svarta havet, fart på Nordafrikas västkust norr om 25 grader nordlig latitud, på Kanarieöarna och på ön Madeira. Detta fartområde slogs samman med vidsträckt oceanfart till ett område, oceanfart.

Enligt 4 § andra stycket kan sjöfartsverket bestämma att fartyg, som nyttjas i fart enbart mellan utländska orter, skall anses utnyttjat i mindre vidsträckt fart än eljest vid tillämpning av första stycket skulle vara fallet, om det faktiska nyttjandet kan anses jämförligt med ett sådant mindre vidsträckt fartområde.

1957 års bemanningsutredning framhöll särskilt i sitt betänkande att bestämmelserna om fart och fartområden innebär att ett fartyg vid varje särskilt tillfälle är att anse som nyttjat i den fart där det faktiskt befinner sig. Detta innebar en ändring mot vad som tidigare hade gällt och medförde enligt utredningen ökade möjligheter att bereda avlösning för semester och annan ledighet.

De regler om fartområden för vilka nu redogjorts återfinns även i 1 kap. 10 § sjösäkerhetslagen och får därför betydelse för bl. a. hela minimibesättningsbesluten.

3.2 Bemanningsregler

Sjöbefälskungörelsen tillämpas enligt 1 § på alla handelsfartyg, utom linfärjor, och på fiskefartyg om minst 20 brt. Vissa regler gäller inte alla sådana fartyg. Detta anges då särskilt.

I 2 kap., som omfattar 6–15 §§, finns de föreskrifter som reglerar befälsbemanningen på de fartyg som avses med kungörelsen. För allt befäl finns krav på syn och hörsel, för fartygsbefälet dessutom krav på normalt färgsinne (6 §). Innebörden av dessa krav är densamma som beträffande rorsman och utkik (fartygsbefäl) resp. maskinmanskap (maskinbefäl) enligt den under 2.2 nämnda kungörelsen (1970:160) om läkarintyg för sjöfolk.

Befälhavare skall vara svensk medborgare, ha fyllt 20 år och inte vara

omyndigförklarad (7 §). Åldersgränsen sänktes till 20 år då den allmänna myndighetsåldern sänktes år 1969. Däremot gjordes ingen motsvarande ändring den 1 juli 1974, då myndighetsåldern sänktes till 18 år.

Utom de i de föregående två styckena nämnda allmänna kraven uppställs i kapitlet behörighetsfordringar på befäl på alla fartyg med undantag för mindre pråmar i inskränkt fart. Dessa fordringar består i krav på innehav av behörighetsbevis av visst angivet slag, eventuellt i kombination med ytterligare examen eller med praktik utöver den som krävs för behörighet. Undantag utgör dock maskindrivet lastfartyg under 30 brt för vilken examen eller examen jämte viss kortare praktik utgör tillräcklig behörighet. Av kapitlet kan vidare antalet befäl på visst fartyg utläsas. Reservation görs dock i 15 § med hänsyn till att sjöarbetstidslagens bestämmelser kan medföra att ett större antal befäl erfordras än vad som anges i kapitlet.

Samtliga fartygsbefälsbehörigheter ger formell kompetens att vara befälhavare. Dock stadgas i 7 § ett särskilt praktikkrav för befälhavare på passagerarfartyg och på lastfartyg, utom pråm, om minst 30 brt i stor kustfart eller vidsträcktare fart. För sådan befattning fordras tjänstgöring med föreskriven behörighet såsom styrman eller befälhavarens närmaste man (bästeman) på handelsfartyg eller fiskefartyg i stor kustfart eller vidsträcktare fart, om behörigheten skall avse stor kustfart, och i vidsträcktare fart än stor kustfart, om behörigheten skall avse sådan fart. Tjänstgöring av denna art är inbyggd i fordringarna för sjökaptensbrev. För innehavare av annan behörighet är det däremot fråga om ett fortsatt praktikkrav efter vunnen befälsbehörighet.

Förhållandet mellan behörighetskrav för befälhavare i 7 § och övriga behörighetskrav för befälhavare i tabellerna till sjöbefälskungörelsen resp. i 11–14 §§ illustreras i tab. 3.1.

För vissa fall, bl. a. lastfartyg under 30 brt och fiskefartyg under 350 brt, stadgas att maskinbefäl kan undvaras om någon ombord anställd har avlagt fartygsmekanikerexamen för motorfartyg eller befälhavaren har betyg över fullständig skepparutbildning av 1:a klass. I sistnämnda utbildning ingår maskinteknisk utbildning motsvarande fartygsmekanikerexamen för motorfartyg. Skälet till att man ansett att maskinbefäl kan undvaras är, att på samtliga fartyg som omfattas av den här avsedda regeln, maskinen kan på betryggande sätt manövreras från fartygets styrplats och inte kräver ständig tillsyn under gång (jfr vad som sägs om automatiserade fartyg under 5.2.2).

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, och för vardera av dessa grupper görs en uppdelning mellan befälhavare och övrigt fartygsbefäl å ena sidan samt maskinchef och övrigt maskinbefäl å andra sidan. Behörigheten att utöva befäl i skilda fartområden och på olika stora fartyg anges i tabellform. Genom noter, vari vissa lägre krav ställs upp för del av ett fartområde, har sådana områden i vissa fall delats i två. Utgångspunkten (parametern) för beräkningen av fartygets storlek vid bestämmandet av fartygsbefäl är fartygets dräktighet i bruttoton (brt) och vid bestämmandet av maskinbefäl maskinstyrkan angiven i effektiva hästkrafter (ehk).

Tabell 3:1 Behörighetskrav för befälhavare på mindre fartyg

	Inre fart	Stor kustfart	Nord-sjöfart	Oceanfart
Passagerarfartyg				
högst 50 brt	Sk	S + 7 §	K	K
51–250 brt	Sk 1	S + 7 §	K	K
över 251 brt	A	K	K	K
Annat handelsfartyg				
högst 29 brt	Skex	Skex + 12	Skex + 12	–
30–100 brt	Sk	Sk + 7 §	S + 7 §	K
101–350 brt	Sk	Sk 1 + 7 §	S + 7 §	K
över 350 brt	C	C	C	K
Pråm				
högst 199 brt	–	–	Sk 1	Sk 1
200–499 brt	–	Sk	Sk 1	Sk 1
över 500 brt	Sk	Sk	Sk 1	Sk 1
	Inre fart		Övriga fartområden	
Fiskefartyg				
högst 19 brt	Är inte reglerat			
20–100 brt	Är inte		Sk	
101–350 brt	reglerat		Sk 1	
över 350 brt	C		C	

Förkortningar i tabellen

K	Sjökaptensbrev
S	Styrmansbrev
Sk 1	Skepparbrev av 1:a klass
Sk	Skepparbrev
Skex	Skepparexamen
Skex + 12	Skepparexamen jämte tolv månaders däckstjänstgöring
7 §	Behörighet att vara befälhavare enligt 7 § andra stycket sjöbefälskungörelsen
A	Ang. behörighetskraven se tabell A till sjöbefälskungörelsen
C	D:o tabell C

Bestämmelser om befälsbemanningen på fartyg som inte omfattas av tabellerna återfinns i 11–14 §§, vilka avser lastfartyg under 30 brt, fiskefartyg, segelfartyg med hjälpmaskin respektive pråm. Här bör endast anmärkas att särskilda bestämmelser om maskinbefäl på fiskefartyg över 350 brt saknas och att för mindre fiskefartyg gäller ovannämnda regel om att någon ombordanställd skall ha kunskaper motsvarande fartygsmekanikerexamen för motorfartyg. 1957 års bemanningsutredning motiverade detta med att – enligt vad som upplysts inom utredningen – maskinen på alla befintliga fiskefartyg kunde på betryggande sätt manövreras från fartygets styrplats och under gång inte krävde ständig tillsyn.

3.3 Behörighetsbevis

3.3.1 *Grundläggande behörighetsvillkor*

Grundläggande för behörighet som sjöbefäl är innehav av behörighetsbevis. För att erhålla sådant bevis fordras att ha fullgjort den tjänstgöring (praktik) och vid sjöbefälsskola ha avlagt de kunskapsprov som anges i 19–28 §§ för ett vart bevis. Såsom framgår av 3.2 uppställs för vissa befattningar krav på praktik utöver viss behörighet eller på viss examen eventuellt jämte kortare praktik än den som fordras för behörighetsbevis. Så fordras t. ex. av den som har annan fartygsbefälsbehörighet än sjökaptensbrev viss tids tjänstgöring som styrman eller bästeman för att han skall få behörighet att tjänstgöra som befälhavare, och av den som innehar befattning som främste styrman på lastfartyg över 2 000 brt att han utöver sitt styrmansbrev har sjökaptensexamen. För sådana speciella behörigheter utfärdas inte särskilt bevis. Däremot skall enligt 31 § anteckning göras i sjöfartsboken om sådan ytterligare examen eller praktik som är av betydelse i behörighetshänseende för det fall att denna examen eller praktik åberopas i aktuell anställning. Anteckning om sådan examen eller praktik får enligt 30 § dessutom göras i innehaft behörighetsbevis.

Praktik för behörighet, i kungörelsen benämnd tjänstgöring, skall vara fullgjord till sjöss och vad gäller maskinbefäl i viss utsträckning på verkstad av angivet slag. Tjänstgöring till sjöss skall, såvitt annat inte är särskilt föreskrivet, enligt 16 § andra stycket vara fullgjord på svenskt eller utländskt handelsfartyg eller på fiskefartyg. Efter 1976 års ändring i kungörelsen, vilken motiveras i utredningens betänkande 2 sid. 96, likställs alltså, med ett i 21 § angivet undantag, praktik från handelsfartyg och praktik från fiskefartyg.

Tjänstgöring på pråm och vägfärja får, trots att de är handelsfartyg, tillgodoräknas endast i den mån sjöfartsverket bestämmer. Vidare får tjänstgöring på sådana fartyg tillhörande sjöfartsverket, tullverket eller försvarsmakten som inte är handelsfartyg tillgodoräknas i den mån sjöfartsverket bestämmer. Beträffande sjöfartsverkets och tullverkets fartyg föreslog 1957 års bemanningsutredning en generell regel, alltså oberoende av om fartyget kunde anses vara handelsfartyg eller inte, att tillgodoräknande fick ske endast i den utsträckning som sjöfartsverket bestämt.

3.3.2 *Särskilt om utbildning vid marin utbildningsanstalt*

I 1936 års befälsförordning (1936:315) gavs noggranna bestämmelser om i vilka fall och i vilken mån examen vid flottans utbildningsanstalter fick tillgodoräknas som utbildning eller examen från navigationsskola. Även tjänst på flottans fartyg kunde i den utsträckning som angavs i förordningen tillgodoräknas som sjötjänst för erhållande av behörighetsbevis.

Reglerna i befälsförordningen tillämpas alltjämt på den som före den 21 juli 1960 genomgått fullständig utbildning vid marin utbildningsanstalt och vill erhålla behörighetsbevis som befäl på handelsfartyg (se punkt 2 i övergångsbestämmelserna till sjöbefälskungörelsen i deras lydelse enligt SFS 1966:496).

Ursprungligen fanns i sjöbefälskungörelsen inga bestämmelser som

motsvarar de nu nämnda bestämmelserna i befälsförordningen. Marint utbildad personal som önskade civil behörighet var hänvisad till att hos dåvarande sjöfartsstyrelsen ansöka om dispens från behörighetsfordringarna jämlikt 34 § andra stycket i kungörelsen. Nuvarande bestämmelser angående tillgodoräknande av marin utbildning infördes år 1966 på förslag av 1957 års bemanningsutredning genom tillägg av ett tredje stycke till 16 § sjöbefälskungörelsen (ändring enligt kungörelse 1966:496). Enligt detta stycke jämställs med kunskapsprov vid sjöbefälsskola utbildning vid marin utbildninganstalt jämte sådant kunskapsprov som enligt 53 § sjöbefälsskoleförordningen förklarats utgöra förutsättning för likvärdighet med motsvarande utbildning vid sjöbefälsskola. Bestämmelsen om kunskapsprov hänför sig till den ursprungliga lydelsen av förordningen. Enligt denna hade den som med godkända betyg gått igenom marin utbildning och som hade praktik som fordrades för inträde i viss kurs i sjöbefälsskola rätt att tentera i vissa, av skolöverstyrelsen i samråd med chefen för marinen bestämda ämnen och därefter få ut betyg vilket i behörighetshänseende räknades som avgångsbetyg. Numera är denna särskilda tentamen avskaffad. I stället gäller enligt 53 § (i lydelse enligt SFS 1969:125) att den som genomgått utbildning vid annan utbildningsanstalt än sjöbefälsskola äger, om han har fullgjort sådan praktisk tjänst som krävs för inträde i kurs vid sjöbefälsskola, rätt att tillgodoräkna betyg i ämne som förklarats likvärdigt motsvarande ämne på kursplan vid sjöbefälsskola.

Med stöd av 53 § sjöbefälsskoleförordningen utfärdade skolöverstyrelsen år 1969 anvisningar om tillgodoräknande dels av betyg vid driftmaskinist- och driftteknikerutbildning och dels av betyg, erhållna i vissa gymnasiala utbildningar, som vitsord vid särskild prövning på kurs vid sjöbefälsskola. De senare anvisningarna har år 1975 ersatts av nya, anpassade till gymnasieskolan. Vidare utfärdades år 1970 efter samråd med chefen för marinen anvisningar om tillgodoräknande av betyg, erhållna vid viss marin utbildning. Anvisningarna gäller dels den som har gått igenom styrmansutbildning i flottan och avlagt underofficers- (kompaniofficers-) examen år 1970 eller senare, för tillgodoräknande av ämne i styrmansutbildning, dels den som har vissa maskinistutbildningar i flottan eller kustartilleriet och har avlagt underofficers- (kompaniofficers-) examen år 1970 eller senare för tillgodoräknande av ämne i sjöingenjörsexamen. Tillgodoräknandet sker genom överförande av betyg efter viss omräkning på grund av olika betygsskalor.

Sjöfartsverket har regelmässigt med stöd av 34 § andra stycket sjöbefälskungörelsen medgivit tillgodoräknande av ämnen i andra utbildningar inom flottan än dem som omfattas av 1970 års anvisningar. Efter särskilt utredningsarbete inom skolöverstyrelsen och samråd med chefen för marinen utfärdades därför år 1975 ytterligare anvisningar om tillgodoräknande av betyg från marina utbildningar. Dessa avser den som har gått igenom regementsofficersutbildning i flottan för tillgodoräknande av ämne i styrmans- och sjökaptensutbildning samt den som har avlagt reservofficersexamen vid flottans linje B för tillgodoräknande av ämne i styrmansutbildning.

Utbildning som är likvärdig med den vid sjöbefälsskola kan inom marinen erhållas också beträffande alla ämnen i en kurs. Sökande som har sådan utbildning har i princip likställts med elev vid sjöbefälsskola för erhållande av

bevis om utbildning. Sjöfartsverket kan i detta fall med stöd av 16 § tredje stycket sjöbefälskungörelsen utfärda behörighetsbevis, då sökanden har tillräcklig praktik.

3.3.3 *Behörighetsvillkor för de olika behörighetsbevisen*

För envar av fartygsbefäls- och maskinbefälsbehörigheterna finns särskild utbildningsgång. För de lägsta behörigheterna anordnas enbart examination vid sjöbefälsskolorna, medan för övriga behörigheter anordnas både utbildning och examination. Betyg över fullständig utbildning, vilken erfordras för att behörighetsbevis skall kunna erhållas, utfärdas endast om eleven även fullgjort den praktik som fordras för inträde till utbildningen. Den praktik som sålunda föregått skolutbildningen får tillgodoräknas även för behörighetsbevis. Utbildningssystemet redovisas närmare i kap. 7.

För erhållande av fartygsbefälsbehörighet fordras, utom utbildning, praktik från tjänstgöring till sjöss i fartygs däcksavdelning, s. k. däckstjänstgöring. Särskilda bestämmelser finns beträffande den minsta storlek på fartyg som godtas för att tjänstgöring där skall godkännas som praktik. Vidare skall en del av praktiktiden fullgöras på handels- eller fiskefartyg. Den sålunda kvalificerade praktiktiden skall i allmänhet också fullgöras i stor kustfart eller vidsträcktare fart. Övrig praktik kan fullgöras på annat slags fartyg, t. ex. försvarsmaktens eller annat statligt fartyg. Särskilt fartområde är inte föreskrivet för sådan praktik. Denna nyhet, som infördes genom 1976 års författningsändring, innebär alltså att däckstjänstgöring kan fullgöras även i inre fart om inte annat föreskrivs, vilket tidigare inte var möjligt.

Endast faktisk tjänstgöringstid ombord på fartyg tillgodoräknas som praktik (se härom närmare betänkande 2 avsnitt 6.3.1). Som undantag från denna regel gäller att för sjökaptensbrev räknas anställningstid. Härmed avses inte bara tjänstgöring ombord utan även väntetid och ledighet i land i form av vederlag eller semester från anställning där arbetet fullgörs i befattning ombord (se vidare betänkande 2 sid. 101).

Vidare kan för skepparbrev av 1:a klass och för styrmansbrev viss tid utgöras av tjänstgöring som befälsassistent. Denna typ av särskild, på befälsuppgifter inriktad praktik har införts efter förslag av befälsbemanningsutredningen i betänkande 2 (avsnitt 6.4.4) och har ännu inte kommit till användning annat än i mindre omfattning. Befälsassistenttjänstgöring får inte fullgöras förrän efter avslutad utbildning. Inträdesfordringarna till utbildning vad avser praktik är så avpassade, att den som avslutat sin utbildning endast skall ha kvar att fullgöra praktiktjänstgöring motsvarande befälsassistenttiden. Under denna tjänstgöring, som inte får ske i befattning som befäl enligt sjöbefälskungörelsen eller i annan befattning som ingår i den för fartyget enligt 6 kap. sjösäkerhetslagen bestämda minimibesättningen, (detta förbud återfinns i 28 a första stycket sjöbefälskungörelsen) går befälsassistenten igenom en hårt styrd praktik, inriktad på de uppgifter han skall fullgöra självständigt som styrman efter uppnådd behörighet. Närmare bestämmelser om arbetsuppgifter m. m. skall utfärdas av sjöfartsverket efter samråd med berörda organisationer för redare och ombordanställda (28 a § andra stycket sjöbefälskungörelsen). För ytterligare beskrivning av systemet hänvisas till utredningens betänkande 2 sid. 87–90.

Praktik för *skepparbrev* skall fullgöras på fartyg om minst 20 brt. Däckstjänstgöringen skall omfatta minst 36 månader, därav minst 12 månader på handels- eller fiskefartyg i stort kustfart eller vidsträcktare fart.

För *skepparbrev av 1:a klass* och *styrmansbrev* är praktiktiden 30 respektive 33 månader, som skall fullgöras på fartyg om minst 30 brt. Av denna tid skall minst 12 månader fullgöras på handels- eller fiskefartyg i stor kustfart eller vidsträcktare fart. Härjämte ingår 6 månaders befälsassistenttjänstgöring på fartyg om minst 200 brt i stor kustfart respektive, för styrmansbrev, nordsjöfart eller vidsträcktare fart. Befälsassistenttjänstgöring är inte obligatorisk. Behörighet kan uppnås utan sådan praktik. Då förlängs emellertid den sammanlagda praktiktiden för skepparbrev av 1:a klass med sex månader till 36 månader och för styrmansbrev med nio månader till 42 månader.

För erhållande av *sjökaptensbrev* fordras 36 månaders anställningstid efter erhållet styrmansbrev som befälhavare eller styrman på fartyg om minst 200 tons dräktighet i stor kustfart eller vidsträcktare fart. Av denna anställningstid måste minst 18 månader motsvaras av faktisk tjänstgöring till sjöss. I tjänstgöringen skall ingå minst 9 månaders särskilt kvalificerad tjänstgöring, nämligen som befälhavare eller främste (ende) styrman på fartyg om minst 1 600 brt eller lägst näst främste styrman på fartyg om minst 3 000 brt. Denna uppdelning av praktiktiden i anställningstid och tjänstgöringstid liksom vissa andra kvalificeringar av praktiken infördes genom 1976 års ändringar. Tidigare gällde 24 månaders tjänstgöring efter erhållet styrmansbrev såsom befälhavare eller styrman på fartyg om minst 350 brt i stor kustfart eller vidsträcktare fart. Av denna tid skulle minst 12 månader ha fullgjorts enligt särskilda kvalifikationer, såsom befälhavare eller främste (ende) styrman eller, på fartyg om minst 3 000 brt i oceanfart, näst främste styrman.

Vad härefter gäller maskinbefäl är bestämmelserna likartade med vad som gäller för fartygsbefälet. För behörighet som maskinbefäl fordras, utöver utbildning, praktik av två slag. Dels fordras för alla behörigheter sjöpraktik, dvs. tjänstgöring till sjöss i fartygs maskinrum, dels fordras viss tids tjänstgöring i verkstad. För de två fartygsmekanikerbreven utgör sådan tjänstgöring endast alternativ till sjötjänstgöring. Verkstadstjänstgöring förekommer av fyra olika slag, vilka definieras i 3 § sjöbefälskungörelsen. Allmän verkstadstjänstgöring och allmän tjänstgöring i elektrisk verkstad utgörs av yrkesarbete i allmänhet i mekanisk respektive elektrisk verkstad eller liknande. Kvalificerad verkstadstjänstgöring utgörs av tjänstgöring i verkstad i arbete med tillverkning, reparation eller montering av fartygs framdrivningsmaskineri, och kvalificerad tjänstgöring i elektrisk verkstad av tjänstgöring i sådan verkstad där det förekommer arbete med underhåll av elektriska apparater ingående i regler- och manöverutrustningar. Av dessa slag av verkstadstjänstgöring är det sistnämnda nytt i 1976 års författningsändringar. Verkstadstjänstgöring kan i viss i definitionerna angiven utsträckning bytas ut mot tjänstgöring på fartyg i vissa befattningar. Som exempel kan nämnas att allmän tjänstgöring i elektrisk verkstad kan ersättas med tjänstgöring som fartygselektriker. Vidare får generellt, enligt 28 b §, föreskriven allmän och kvalificerad tjänstgöring i elektrisk verkstad samt kvalificerad verkstadstjänstgöring[1] enligt sjöfartsverkets medgivande bytas ut mot likvärdig fartygstjänstgöring eller utbildning. Bestämmelsen avser att

[1] Kvalificerad verkstadstjänstgöring i sex månader enligt 28 § första stycket b sjöbefälskungörelsen för sjöingenjörsbrev får inte bytas ut enligt denna regel.

göra det möjligt för den som inte lyckats få praktikarbete till lands att i stället få likvärdig utbildning till sjöss eller genom en särskild, på praktik inriktad kurs vid gymnasieskola.[1]

Fartygsmekanikerbrev och fartygsmekanikerbrev av 1:a klass finns av två slag, antingen för ångfartyg eller för motorfartyg. Maskinteknikerbrev och sjöingenjörsbrev avser både ångfartyg och motorfartyg men kan vid bristande praktik på båda slagen av fartyg begränsas till att avse endast ettdera av fartygsslagen. Bortsett från befälsassistenttjänstgöring, som alltid skall fullgöras på handelsfartyg, finns inga föreskrifter om att maskinrumstjänstgöring till viss del skall fullgöras på handels- eller fiskefartyg, utan den kan fullgöras även på annat fartyg.

Liksom för fartygsbefälsbehörigheterna räknas endast faktisk sjötid. Dock gäller för sjöingenjörsbrev samma regel som för sjökaptensbrev, att vid sjötjänstgöring räknas anställningstid. Befälsassistenttjänstgöring kan anordnas för de två slagen av fartygsmekanikerbrev av 1:a klass och för maskinteknikerbrev. Principerna för denna tjänstgöring är desamma som för fartygsbefälsbehörigheterna.

Praktiktiden för de två slagen av *fartygsmekanikerbrev* är efter 1976 års författningsändringar oförändrat 24 månader, varav minst tolv månaders maskinrumstjänstgöring i arbete med bestämt slag av fartygsmaskineri. Återstoden kan utgöras av verkstadstjänstgöring.

Praktikkraven för övriga behörigheter har ändrats år 1976 på olika sätt. För de två slagen av *fartygsmekanikerbrev av 1:a klass* var verkstadstjänstgöring tidigare alternativ till sjötjänstgöring men har nu gjorts obligatorisk. Det krävs således för dessa behörigheter tolv månaders verkstadstjänstgöring av särskilt slag som närmast kan liknas vid kvalificerad verkstadstjänstgöring, samt sex månaders allmän tjänstgöring i elektrisk verkstad. Maskinrumstjänstgöring skall fullgöras på fartyg med en maskinstyrka om minst 550 ehk, befälsassistenttjänstgöring dock på handelsfartyg med en maskinstyrka om minst 1 500 ehk. För behörighet för motorfartyg kan maskinrumstjänstgöring, utom befälsassistenttjänstgöring, fullgöras på fiskefartyg om minst 300 ehk. Tjänstgöringen skall fullgöras på ångfartyg om behörighet för ångfartyg avses och på fartyg med förbränningsmotorer om behörighet för motorfartyg avses. Praktiktiden för maskinrumstjänstgöring är 21 månader, om sex månaders befälsassistenttjänstgöring ingår, eller eljest 27 månader.

För *maskinteknikerbrev* fordras 18 månaders verkstadstjänstgöring samt lika lång maskinrumstjänstgöring, 21 respektive 27 månader, som för fartygsmekanikerbreven av 1:a klass. Allmän verkstadstjänstgöring eller kvalificerad verkstadstjänstgöring skall fullgöras under minst tolv månader och däri skall ingå minst sex månaders kvalificerad verkstadstjänstgöring. Vidare fordras minst sex månaders kvalificerad tjänstgöring i elektrisk verkstad.

För *sjöingenjörsbrev* fordras utom sjöpraktik kvalificerad verkstadstjänstgöring i minst sex månader utöver vad som krävs för maskinteknikerbehörighet. Sjöpraktiken skall vara fullgjord efter erhållet maskinteknikerbrev i befattning som kräver innehav av sådant brev. Praktiktiden är 30 anställningsmånader, vilka räknas på samma sätt som ovan i detta avsnitt angivits för sjökaptensbrev. Av anställningstiden skall minst 15 månader avse maskinrumstjänstgöring och av denna tjänstgöringstid skall minst tolv

[1] En sådan kurs har anordnats sedan flera år på grund av svårigheter för blivande maskinteknikerbehörighet att få erforderlig praktik. Den har benämningen Förberedande verkstadskurs om 42 veckor vid sjömansskolans linje för maskinpersonal.

månader fullgöras i kvalificerad befattning på fartyg i viss fart och med viss maskinstyrka enligt de bestämningar som ges i 28 §.

I 29 § återfinns bestämmelser rörande ansökan om och utfärdade av behörighetsbevis.

3.4 Särskilda bestämmelser

Sjöfartsverket skall enligt 23 § första stycket upprätta och kungöra förteckning över verkstäder som lämpar sig för verkstadspraktik. Denna skyldighet har hittills fullgjorts genom att verket i sin tillgodoräknandekungörelse (se kap. 4) har beskrivit den allmänna inriktningen hos verkstäder, vid vilka praktiktjänstgöring får fullgöras. Däremot finns inte någon fullständig förteckning över verkstäder, såsom ursprungligen avsetts skulle föreligga.

I 32 § andra stycket föreskrivs att sjöfartsverket skall upprätta en förteckning över de fartyg där tjänstgöring som befälsassistent kan fullgöras. Förteckningen skall upprättas efter överenskommelse med berörda rederier. Avsikten är att sjöfartsverket genom överläggningar med rederierna skall se till att tillräckligt antal assistentplatser skapas på fartygen. Bestämmelsen infördes år 1976 och motiveras närmare i befälsbemanningsutredningens betänkande 2, avsnitt 6.5.

Vidare skall sjöfartsverket enligt 33 § i samråd med skolöverstyrelsen meddela bestämmelser om rätt att vid tillämpningen av bestämmelserna i 19–28 §§ om behörighetsvillkor tillgodoräkna viss tjänstgöring eller skolutbildning. Genom dessa bestämmelser regleras möjligheter att tillgodoräkna viss tids praktiskt arbete med längre eller kortare tid än den verkliga och tillgodoräkna praktiskt inriktad utbildning som praktik i lämplig omfattning. Berörda organisationer för redare och ombordanställda skall beredas tillfälle att yttra sig i ärende enligt denna paragraf. Uppkommer skilda meningar mellan sjöfartsverket och skolöverstyrelsen hänskjuts frågan till regeringens prövning. De bestämmelser som f. n. gäller ingår i tillgodoräknandekungörelsen (se kap. 4).

I 34 § ges bestämmelser om möjlighet till undantag eller dispens från kungörelsens regelsystem. Undantag från kraven på syn- och hörselförmåga och färgsinne kan meddelas av sjöfartsverket efter hörande av socialstyrelsen. Vidare kan person utan behörighetsgivande utbildning och praktik men med en därmed likvärdig utbildning få medgivande som innebär att han har samma behörighet som följer med visst behörighetsbevis. Sådant medgivande kan förses med villkor och återkallas när skäl föreligger till det. Slutligen kan sjöfartsverket meddela undantag från villkoren för behörighet att vara befälhavare eller annat befäl eller för erhållande av behörighetsbevis. Även sådant medgivande kan göras beroende av villkor och återkallas om skäl föreligger. I fråga om sistnämnda slag av undantag skall samråd med organisationer för redare och ombordanställda ske, om det inte är fråga om enstaka resa.

Undantag motsvarande 6 kap. 3 § sjösäkerhetskungörelsens medgivande kan meddelas även från befälsbemanningsreglerna (35 §). Detta innebär en generell möjlighet till individuell anpassning av bemanningen till fartyget med hänsyn tagen till sjösäkerhetssynpunkter.

Sjöfartsverket har inte rätt att göra generella undantag från sjöbefälskungörelsen för fartyg av vissa slag utan alla undantagsregler gäller prövning för enskilda fartyg. Däremot har Kungl. Maj:t meddelat ett generellt undantag från kungörelsen. Genom beslut den 23 februari 1962 (sjöfartsverkets kungörelse 1962:A 7) förordnade Kungl. Maj:t att vad i 11 § sjöbefälskungörelsen stadgas inte skall äga tillämpning på varp- och bogserbåt under 30 brt när den nyttjas vid flottningsarbete i floder och insjöar, dock med undantag för Vänern, och inte heller på sådan båt under 20 brt när den eljest nyttjas vid virkeshantering inom timmerbommar, vid vedintag eller flottläggningsplats eller för lokala timmerbogseringar mellan timmerbommar och vedintag.

3.5 Ansvars- och bristmönstringsbestämmelser

För brott mot kungörelsens bemanningsregler är straffet dagsböter (36–37 §§). Innebär brottet att någon har fört befäl utan den behörighet som är stadgad för befattningen (36 §) straffas i första hand den som begått detta. Även befälhavare, den som är satt i befälhavarens ställe, redaren och annan som i redarens ställe haft befattning med fartyget kan straffas, om inte omständigheterna gör sannolikt att brottet skett utan hans vilja och vetskap. Av 40 § följer att även oaktsamhet som inte är ringa straffas enligt 36 §.

Enligt uttryckligt stadgande i 36 § är befälsutövning som föranletts av nöd under resa straffri. 1957 års bemanningsutredning framhöll att detta i och för sig torde följa av allmänna straffrättsliga principer. Att denna straffrihetsgrund ändå nämns i paragrafen skall enligt bemanningsutredningen medföra, att något mindre krav ställs på nödsituationens allvarliga natur än som eljest är fallet i praxis.

I 37 § återfinns regler om straff för överträdelser av bestämmelser om befälets antal. Här straffas befälhavaren, redaren och den som i redares ställe haft befattning med fartyget. Även oaktsamhetsbrott, som inte är ringa, bestraffas (40 §).

38 § är den s. k. bristmönstringsparagrafen (jfr avsnitt 2.1). Där stadgas frihet från ansvar när de i bemanningskapitlet 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.

Att märka är således dels att befälhavaren inte kan bristmönstras, dels att ansvarsfrihet inträder endast vid behörighetsbrister, inte om antalet underskrids.

Som motiv till paragrafen anförde 1957 års bemanningsutredning (s. 42 ff):

"Brist på befäl föreligger sedan lång tid tillbaka både på den nautiska och på den maskintekniska sidan. Den har lett till att fartygen nödgats segla med en befälsbemanning som i avseende på antal eller behörighet eller bådadera understigit de i gällande administrativa bestämmelser uppställda fordringarna. I dylika situationer har det på grund av stadgandena i femte kapitlet i 1936 års befälsförordning ålegat befälhavarna och rederierna att komplettera befälsbemanningen, men frihet från ansvar har ägt rum för det fall att det kunnat visas att till befäl ej kunnat i samband med fartygets uppehåll i senaste hamn erhållas pålitliga personer, som varit till befattningen behöriga.

Enligt den inom sjöfarten tillämpade praxis har man, om befälets antal varit för litet, i varje hamn, svensk eller utländsk, som fartyget anlöpt och där arbetsförmedling eller liknande organ funnits, sökt erhålla ytterligare befäl. Har å fartyget någon funnits mönstrad i befälsbefattning för vilken han inte varit behörig, har man – åtminstone som regel – i varje svensk hamn med arbetsförmedling sökt skaffa behörig ersättare, och om sådan inte funnits att tillgå i den hamnen men däremot å annan svensk ort inom sådant avstånd att han kunnat inställa sig inom rimlig tid, har rederiet bekostat hans transport till fartyget. I utländsk hamn har obehörigt befäl plägat utbytas mot behörigt, om sådant funnits att tillgå på platsen och det obehöriga befälet kunnat utan alltför stora svårigheter avmönstras eller beredas annan anställning ombord. Såsom en första förutsättning för anställning har gällt, att vederbörande varit pålitlig och i övrigt lämplig. Transport av befäl från hemlandet till fartyg, som befunnit sig å utrikes ort, har rederierna i princip inte ansett sig vara på grund av befälsförordningens bristmönstringsparagraf skyldiga att bekosta, varken då föreliggande brist gällt antalet eller då den avsett behörigheten."

"Enligt § 2 mom. 3 andra stycket i 1936 års befälsförordning skall fartyg under resa hela tiden från det att fartyget lämnat sist anlöpta svenska hamn i princip anses nyttjat i den fart, som bestämmes av det från svenskt land längst bort belägna, i resan ingående farvattnet. Någon motsvarighet till detta stadgande har ej upptagits i förslaget, som följaktligen innebär att ett fartyg blir vid varje särskilt tillfälle att anse såsom nyttjat i den fart där det faktiskt befinner sig (jmfr sista stycket i kommentaren till 4 §). Härav torde vid tolkningen av nu förevarande paragraf följa att, därest ett fartyg som är destinerat till hamn inom ett annat och vidsträcktare fartområde har möjlighet att å avgångsorten erhålla det för den vidsträcktare farten erforderliga befälet men det oaktat avseglat med en befälsbemanning som är tillräcklig endast för den mera begränsade farten, det måste åvila befälhavaren och rederiet att innan fartyget – med ofullständig befälsbemanning – lämnar sin sista hamn inom den mera begränsade fartens område även undersöka huruvida erforderlig komplettering kan erhållas i hemlandet. Om så visar sig vara fallet, blir rederiet skyldigt att föranstalta om transport av det kompletterande befälet från hemlandet till fartyget."

Bemanningsutredningen framhöll också, att 38 § inte är tillämplig i fall som inte regleras av befälskungörelsen utan t. ex. genom de grundläggande bestämmelserna om bemanning i sjölagen (tidigare 292 § 1 mom., numera närmast 323 §). Detta framgår även av 41 § sjöbefälskungörelsen.

Enligt bemanningsutredningens förslag till 38 § upptogs även en bestämmelse att straffrihet i fall där flera för en viss befattning lämpliga men obehöriga stått att få i senast besökta hamn skulle inträda endast om den med högsta behörigheten anställts. Det var enligt utredningens mening otillfredsställande att valrätt förelåg enligt tidigare regler. Bestämmelsen togs emellertid inte upp i kungörelsen.

I övrigt innehåller 5 kap. vissa straffprocessuella regler samt i 42 a § regler om besvär över beslut enligt kungörelsen.

3.6 Giltigheten av äldre behörighetsbevis

I 43–56 §§ finns regler om giltigheten av behörighet som har förvärvats enligt äldre bestämmelser. Reglerna är så utformade att innehavare av äldre behörighetsbevis inte skall få mer inskränkt behörighet än tidigare och inte heller skall ha mindre faktisk behörighet än den som tillkommer innehavare

av nytt bevis för vars erhållande föreligger samma eller liknande praktik- eller teorikrav. Äldre bevis likställs därför i möjligaste mån med ett bevis enligt sjöbefälskungörelsen och i 56 § har överlämnats åt sjöfartsverket att dispensvägen förhindra att äldre behörighet minskas. Även övergångsbestämmelserna är inriktade på att den som har påbörjat en teoretisk utbildning till sjöbefäl eller har fullgjort väsentliga delar av den praktik som fordras för viss behörighet skall kunna uppnå den åsyftade behörigheten utan hinder av att bestämmelserna ändrats genom ikraftträdandet av sjöbefälskungörelsen eller senare ändringar i denna.

4 Sjöfartsverkets tillämpningsbestämmelser

Med stöd av de i kap. 2 och 3 redovisade författningarna har sjöfartsverket utfärdat tillämpningsbestämmelser till bemanningsföreskrifterna.

I sjöfartsstyrelsens kungörelse 1968:A 18 om kvalifikationskrav för vissa befattningar i fartyg (i betänkandet kallad kvalifikationskungörelsen) ges bestämmelser om sådana krav för viss personal i befattning som ingår i fartygs minimibesättning. Matros och befaren jungman skall ha fullgjort minst 18 respektive sex månaders däckstjänst på handelsfartyg om minst 20 brt. För *elektriker* finns både utbildnings- och tjänstgöringskrav. *Motorman* och *eldare* skall ha fullgjort minst 18 månaders maskinrums- eller verkstadstjänstgöring. Av denna skall minst nio månader utgöras av maskinrumstjänstgöring på fartyg med ett framdrivningsmaskineri om minst 350 ehk. Återstoden kan fullgöras på verkstad i arbete med tillverkning, reparation eller montering av fartygsmaskiner med en maskinstyrka om minst 350 ehk. Eldare skall tjänstgöra på oljeeldat fartyg eller annat fartyg med större ånganläggning. *Brandvaktman* skall vid avlagt prov inför sakkunnig person ha befunnits ha betryggande kännedom om fartygets lokaliteter och brandförsvarsutrustning samt erforderliga kunskaper i brandsläckning. Bevis om uppfyllda kvalifikationskrav kan utfärdas av mönstringsförrättare.

Med stöd av 33 § sjöbefälskungörelsen utfärdade dåvarande sjöfartsstyrelsen år 1961 kungörelsen (1961:A 15) med vissa bestämmelser angående beräknandet av praktiktid för sjöbefäl. Efter 1976 års ändringar av sjöbefälskungörelsen utfärdade sjöfartsverket i samråd med skolöverstyrelsen en ny författning i samma ämne, kungörelsen (1976:A 52) om rätt att tillgodoräkna viss tjänstgöring eller skolutbildning för att erhålla behörighetsbevis som sjöbefäl m. m. Författningen kallas i detta betänkande tillgodoräknandekungörelsen. Bestämmelserna gäller såväl vid inträde i sjöbefälsskola som för erhållande av behörighetsbevis.

I tillgodoräknandekungörelsen regleras närmare beskaffenheten av den verkstadspraktik som är stadgad för olika maskinpersonalbehörigheter. Vidare ges bestämmelser om tillgodoräkning av styrd manskapspraktik, fartygsteknisk kurs, kurs på skolfartyg och annan på praktiskt sjömansarbete inriktad utbildning såsom tjänstgöring till sjöss, samt om tillgodoräknande av vissa utbildningar i gymnasieskolan som verkstadspraktik.

I sjöfartsstyrelsens kungörelse (1968:A 15) om vakthållning på fartyg i vissa fall öppnas möjlighet att på fartyg om minst 400 brt som framförs med automatstyrning (autopilot) minska vakthållningen på bryggan (på däck) med en man, så att vakt hålls av ett fartygsbefäl och ytterligare endast en man.

Denne skall på fartyg om 400–499 brt vara befaren jungman och på större fartyg minst lättmatros.[1] För att denna möjlighet skall få utnyttjas fordras att fartyget har speciella interna kommunikationsanordningar och att sjöfartsverket lämnat medgivande.

Även vakt i maskinrummet kan under särskilda förutsättningar minskas. Härom gäller sjöfartsverkets kungörelse (1970:A 9) om fartyg med obemannat maskinrum. I denna 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 undergå regelbunden tillsyn enligt särskilda regler i kungörelsen.

Med dessa regler sammanhänger begreppet automatiserat fartyg, som vanligen avser att fartyget är utrustat för gång med periodvis obemannat maskinrum. I detta betänkande används begreppet i denna betydelse. Samma innebörd har uttrycket E-0-fartyg.

[1] Härmed avses enligt sjöfartsverkets praxis den som fullgjort minst tolv månaders däckstjänstgöring. Begreppet är inte definierat i författning, utan hänför sig till en bestämmelse i kollektivavtal.

5 Tillämpningen av regleringen

Sjösäkerhetslagstiftningens regelsystem kan såsom framgår av det föregående indelas i två huvudgrupper, behörighetsregler och bemanningsregler. Behörighetsreglerna återfinns så gott som uteslutande i sjöbefälskungörelsen, där fordringarna för de olika slagen av behörighetsbevis finns angivna. Bemanningsregler finns däremot i ett flertal författningar. Tillämpningen av dem sker främst i minimibesättningsbeslut för varje fartyg.

5.1 Behörighet

Samtliga slag av behörighetsbevis utfärdas av sjöfartsverket på grundval av ansökan med bifogade betyg och intyg om tjänstgöring av olika slag. Av tabell 5.1 framgår det antal behörighetsbevis som har utfärdats vissa år.

I allmänhet uppkommer inga särskilda tillämpningsproblem hos sjöfartsverket vad gäller kraven på teoretisk utbildning för behörighet. I 34 § 2 st. sjöbefälskungörelsen ges dock möjlighet för verket att, vid sidan av tillämpningen hos sjöbefälsskolorna av 53 § sjöbefälsförordningen, pröva huruvida viss utbildning är likvärdig med den som erfordras för behörighet. Denna möjlighet utnyttjas främst för att jämställa utländsk (nordisk) utbildning med svensk. Vissa närmare uppgifter om denna dispensgivning lämnas under 5.1.1.

Praktikbestämmelserna ger däremot åtskilliga tillämpningsfrågor. Detta gäller främst tillämpningen av 16 § 2 st. sjöbefälskungörelsen, enligt vilket praktik skall fullgöras på handelsfartyg eller fiskefartyg, med möjlighet för sjöfartsverket att bestämma annorlunda beträffande praktik på pråm och vägfärja och att tillgodoräkna praktik från vissa fartyg som inte är handelsfartyg. Vidare kan föreliggande svårigheter för blivande maskinbefäl att få adekvat verkstadspraktik vålla besvär. Speciella frågor rörande praktikberäkning behandlas under 5.1.2 och 5.1.3.

Ett tredje slag av tillämpningsproblem vållar användningen av utländska behörighetsbevis i svenska handelsflottan.

Sedan ikraftträdandet av sjöbefälskungörelsen har årligen meddelats omkring 200 dispenser eller andra beslut om undantag från behörighetsfordringarna. Däri är då inräknade såväl undantag från fordringarna för visst behörighetsbevis som individuella undantag från kraven på behörighet för befäl på visst fartyg.

Tabell 5.1 Antal utfärdade behörighetsbevis

Slag	År								
	1960	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Fartygsbefäl									
Sjökaptensbrev	98	85	94	105	87	100	109	102	85
Styrmansbrev	183	161	146	127	119	139	150	136	165
Skepparbrev av 1:a klass	1	70	44	38	37	35	40	50	56
Skepparbrev	6	62	41	57	50	68	58	79	58
Fiskeskepparbrev av 1:a klass	–	22	5	2	2	1	7	2	10
Fiskeskepparbrev	–	52	27	40	37	26	38	37	22
Äldre skepparbrev av 1:a klass[a]	123	5	–	1	–	1	1	2	–
Äldre skepparbrev[b]	72	4	1	3	3	2	1	2	2
Maskinbefäl									
Sjöingenjörsbrev	58	33	56	40	60	42	62	49	58
Maskinteknikerbrev	77	154	185	151	151	120	131	132	159
Fartygsmekanikerbrev av 1:a klass	–	28	26	16	24	19	21	22	23
Fartygsmekanikerbrev	13	355	81	31	54	45	60	74	56
Äldre maskinistbrev[c]	63	13	4	3	1	3	2	–	1
Övriga äldre brev[d]	37	1	–	–	1	–	–	–	–

Not. Behörighetsbevis enligt 1936 års befälsförordning eller 1951 års kungörelse med undantag från denna förordning (se inledningen till kap. 3):
[a] Nordsjöskepparbrev och östersjöskepparbrev.
[b] Kustskepparbrev, förarbevis av 1:a klass och 2:a klass samt fiskeskepparbrev av 1:a klass.
[c] Maskinistbrev.
[d] Maskinistbrev av 1:a klass och motorskötarbevis av 1:a klass.

5.1.1 *Utbildningskrav*

Av det årliga antalet dispensärenden kan ett flertal huvudgrupper utskiljas. Den största gruppen är utländska medborgare som har utländsk behörighet eller utbildning vid utländsk sjöbefälsskola eller motsvarande utbildningsanstalt. Bedöms denna utbildning likvärdig med motsvarande svenska kan svenskt behörighetsbevis utfärdas. Vad angår de nordiska länderna finns en fast praxis rörande vissa utbildningars värde i jämförelse med svenska. En utländsk examen kan inte utan vidare flyttas över, utan även av den som läst i andra nordiska länder krävs kunskaper om svensk säkerhetslagstiftning. Av dem som kommer från Finland eller utomskandinaviskt land krävs också kunskaper i svenska. Det är huvudsakligen norrmän och finländare som söker detta slag av dispenser, se närmare tab. 5.2.

En annan grupp av dispenser gäller dem som har utbildning från marinen, vilka efter viss kompletterande utbildning sökt fartygsbefäls- eller maskinbefälsbehörighet. I de flesta fall har behörighet som fartygsmekaniker av 1:a klass sökts.

Genom speciellt anordnade kompletteringskurser har visst fartygsbefäl fått utökad behörighet. Det rör sig dels om vissa skeppare av 1:a klass som

Tabell 5.2 Behörighetsbevis som utfärdats på grundval av utländsk utbildning eller behörighet

År	Fartygsbefälsbehörigheter			Maskinbefälsbehörigheter		
	Totalt	Därav för medborgare i		Totalt	Därav för medborgare i	
		Norge	Finland		Norge	Finland
1965	83	42	19	42	10	27
1970	41	19	20	63	23	39
1973	47	15	18	41	9	28
1975	67	12	44	40	5	32

härigenom har fått tillstånd att vara befälhavare i nordsjöfart på fartyg upp till 500 brt, dels utbildningen av s. k. medelhavsskeppare (se 7.1.2). Vidare har färjpersonal hos statens vägverk efter vidareutbildning fått utökad behörighet för vägfärjorna.

5.1.2 *Tjänstgöring på annat fartyg än handelsfartyg*

Det finns åtskilliga fartyg tillhörande marinen eller andra statliga organ samt privata organisationer, beträffande vilka det inte omedelbart står klart hur de skall bedömas enligt sjöbefälskungörelsens terminologi och bemanningsregler. För tillgodoräknande av tid som praktik för behörighetsbevis har sjöfartsverket fått ta ställning till frågan om fartyget är handelsfartyg enligt sjöbefälskungörelsens definition och om tjänstgöring på detta kan tillgodoräknas utan vidare, eller om det är att betrakta som annat fartyg. I det fall att fartyget skall betraktas som annat fartyg tillkommer frågan om tjänstgöringen med stöd av 16 § andra stycket sjöbefälskungörelsen kan tillgodoräknas för behörighetsbeviset helt eller delvis. Ett villkor som sjöfartsverket alltid ställer upp för tillgodoräknande av tjänstgöring är, att sjöbefälskungörelsens bestämmelser för de olika behörigheterna om fartygets respektive maskineriets storlek och fartygets fart är uppfyllda. Genom att detta krav upprätthålls blir åtskilliga i och för sig vanskliga gränsdragningsfrågor inte aktuella.

Tjänstgöring på marinens fartyg

Marinen har dels fartyg som är avsedda för rena försvarsändamål (stridsfartyg), dels fartyg som används som stödfartyg (trängfartyg, övningsfartyg) för militära eller civila ändamål och som i denna sin egenskap i vissa fall är att betrakta som handelsfartyg. Redan av definitionen i 3 § sjöbefälskungörelsen framgår, att isbrytare och bogserbåtar är handelsfartyg. De svenska statsisbrytarna bemannas av personal från flottan. Marinen äger vissa bogserbåtar för eget bruk. Tjänstgöring på dessa fartyg tillgodoräknas vid beräkning av praktiktid såsom tjänst på handelsfartyg, och tillämpning av 16 § andra stycket sjöbefälskungörelsen blir alltså inte aktuell.

Sjöfartsverket har vid tillämpningen av praktikbestämmelserna i sjöbefälskungörelsen ansett, att fartyg som tillhör marinen och som används på samma eller liknande sätt som handelssjöfartens fartyg även skall betraktas som handelsfartyg. Sålunda har tjänstgöring på tankfartyg, proviantfartyg, vattenbåtar och liknande tillhöriga marinen hänförts till tjänstgöring på handelsfartyg. Detsamma gäller tjänstgöring på marint fartyg som varit avdelat som stödfartyg åt fisket vid Island. Sådan tjänstgöring har alltså tillgodoräknats under förutsättning att fartygets storlek överstigit 20 eller 30 brt enligt vad som föreskrivs för de olika behörighetsbevisen.

Tjänstgöring på de försvarsmaktens fartyg som inte är att anse som handelsfartyg tillgodoräknas efter 1966 års författningsändring som praktik för behörighet i den mån sjöfartsverket bestämmer. 1957 års bemanningsutredning diskuterade i PM den 27 april 1964 med förslag till vissa ändringar i sjöbefälskungörelsen rörande rätten att i behörighetshänseende tillgodoräkna sig marin utbildning hur en bestämmelse med denna innebörd borde tillämpas. Härom anfördes:

> Ehuru det med tillämpning av dessa bestämmelser torde vara möjligt att tillåta tillgodoräknande av varje marin sjötjänstgöring, måste en dylik tillämpning likväl vara begränsad till de fall i vilka de för de skilda behörighetsbevisen uppställda praktikkraven erhåller sin närmare innebörd av nämnda bestämmelser om hur sjötjänstgöring i allmänhet skall fullgöras; i den mån för visst behörighetsbevis är särskilt föreskrivet exempelvis att tjänstgöringen skall vara fullgjord på handelsfartyg torde det nämligen röra sig om ett krav på kvalificerad tjänstgöring, vilket icke författningsenligt kan eftersättas.

Bemanningsutredningen föreslog vidare en reducering med sex månader av föreskriven tjänstgöringstid om 18 månader på handelsfartyg för styrmansbrev, då marin pesonal med fullständig teoretisk utbildning inom marinen sökte behörighet enligt sjöbefälskungörelsen. Detta motiverades med att de personalgrupper som kunde komma i fråga hade sådan allmän skolning och besatt sådan erfarenhet av bl. a. arbetsledning att det kunde förutsättas att de skulle inte oväsentligt snabbare än andra tillgodogöra sig den erfarenhet som åsyftades med kravet på 18 månaders tjänstgöring på handelsfartyg. Detta förslag genomfördes vid 1966 års revision av sjöbefälskungörelsen genom ändring i 21 §.

Det finns inga författningsföreskrifter med närmare reglering av tillgodoräknandet av tjänstgöring på marinens fartyg som ej är handelsfartyg. Inte heller finns sjöfartsverkets tillämpningsnormer preciserade skriftligen. Vid tillämpningen av 16 § andra stycket sjöbefälskungörelsen synes verket följa 1957 års bemanningsutrednings bedömning och inte tillgodoräkna marin sjötjänstgöring i sådana fall där uttryckligt krav på tjänstgöring på handelsfartyg finns som rekvisit för visst behörighetsbevis. I fråga om annan tjänstgöring för behörighet tillgodoräknas i allmänhet marin sjötjänstgöring under viss tid som lika lång tids praktik på däck eller i maskin, under förutsättning att kraven för det särskilda behörighetsbeviset i fråga om fartygets storlek eller maskinstyrka samt fart är uppfyllda.

Frågan om tillgodoräknande av praktisk tjänstgöring ombord på fartyg behandlas även i 33 § sjöbefälskungörelsen, vari sjöfartsverket bemyndigas att meddela bestämmelser om rätt att vid tillämpningen av kungörelsens

bestämmelser om behörighetsvillkor tillgodoräkna viss tjänstgöring eller skolutbildning (se närmare avsnitt 3.4). Dåvarande sjöfartsstyrelsen meddelade i kungörelsen (1961:A 15) bestämmelser för beräknande av praktiktid för sjöbefäl. I framställningar till Kungl. Maj:t under åren 1969 och 1971 framhöll sjöfartsverket att dessa bestämmelser blivit föråldrade. För att avhjälpa bristen hade verket efter samråd med skolöverstyrelsen och chefen för marinen gjort upp förslag till ny kungörelse i ämnet, vilken enligt då gällande bestämmelser underställdes Kungl. Maj:t för fastställelse. Kungl. Maj:t beslöt den 10 mars 1972 att sjöfartsverkets skrivelser skulle överlämnas till befälsbemanningsutredningen för övervägande i samband med översynen av behörighetskraven för sjöbefäl. En redogörelse för innehållet i dessa återfinns i utredningens betänkande 2 i avsnitten 1, 3 och 4. Nu gällande tillgodoräknandekungörelse (se kap. 4) innehåller inte, såsom avsågs i sjöfartsverkets ovannämnda förslag till ny sådan kungörelse, bestämmelser om tillgodoräknande av tjänstgöring på marinens fartyg.

Inhämtade synpunkter beträffande tjänstgöring på marinens fartyg

Utredningen har haft överläggningar med representanter för chefen för marinen och de fyra organisationer – Kompaniofficersförbundet, Plutonsofficersförbundet, Reservofficerarnas centralorganisation och Svenska Officersförbundet – som representerar det fast anställda befälet vid försvarsmakten angående frågor som hör samman med tillgodoräknande av praktik på marinens fartyg.

Från samtliga håll har betonats att det f. n. råder osäkerhet om hur marin tjänstgöring skall tillgodoräknas, och understrukits behov av en klar, i tillämpningsförfattning fastlagd reglering av tillgodoräknandereglerna.

Chefen för marinen framhåller att all sjötjänstgöring som fullgörs av marinens personal, värnpliktiga såväl som fast anställda, sker i utbildningssyfte och att tjänstgöringen till övervägande del sker under ledning av utbildningsbefäl. Den kan alltså liknas vid styrd praktik. Värnpliktig i allmänhet vid flottan tjänstgör nio månader till sjöss. Under utbildning till värnpliktsofficer, kompanibefäl, i sjötjänst tjänstgör en värnpliktig mellan sju och nio månader till sjöss. Sjötiden för utbildning till plutonsofficer är 13–19 månader och utbildningen följs i allmänhet av sjökommendering de närmaste åren. Kompaniofficersutbildning bygger på plutonsofficersutbildning och tjänstgöring som plutonsofficer. Detta innebär att det under denna utbildning ligger minst 25 sjömånader. Under utbildningen till regementsofficer är en elev sjökommenderad omkring 18 månader. Slutligen ligger i reservofficersutbildningen (linje B), inklusive den s. k. första reservtjänstgöringen, omkring 24 månaders sjötjänst.

Om sjötid utöver vad som nu nämnts för olika utbildningar åberopas för sjöbefälsbehörighet, har sådan tid fullgjorts i kvalificerad befattning, vilket utgör en extra merit. Enligt chefens för marinen mening är miljön på marinens fartyg i många avseenden lik den på handelsfartyg, och i den militära praktiska utbildningen ingår många moment, såsom skydds- och säkerhetstjänst och sjömanskap, vilka är av värde även för handelsflottans del. Nuvarande tillgodoräknandepraxis hos sjöfartsverket, enligt vilken sjötid får räknas fullt ut, är därför enligt chefen för marinen tillfredsställande.

Sjöfartsverket föreslog i den i föregående avsnitt nämnda, år 1971 gjorda framställningen till Kungl. Maj:t om fastställelse av ny kungörelse med bestämmelser för beräknande av praktiktid för sjöbefäl, att tjänstgöring på flottans långresefartyg och segelfartyg skulle ges en särställning. Härom anför chefen för marinen, att på dessa fartyg ges en kvalificerad styrd utbildning och praktik och att det därför är riktigt att premiera tjänstgöringen. Minfartyget Älvsnabben, som under senare år har använts som långresefartyg, utnyttjas även för sådana kortare resor i utbildningssyfte, som inte genom särskilt, för viss resa gällande beslut av Kungl. Maj:t (regeringen) har givits ställning som långresa. Sådana kortare resor har samma utbildningsvärde som långresa. Därför är begränsningen till långresefartyg väl snäv. Man bör även observera att tjänstgöringen på flottans segelfartyg är av samma art som tjänstgöring på vissa skolfartyg som räknas som handelsfartyg.

I nuvarande praxis jämställs vissa av marinens fartyg med handelsfartyg. Chefen för marinen framhåller, att detta medför en konstlad uppdelning av fartygen i två grupper, vilket ger personal på marinens "handelsfartyg" en omotiverad fördel framför personal på andra marinens fartyg. Denna uppdelning bör därför slopas och ersättas med ett mer flexibelt system. Det föreslås att sjöfartsverket och chefen för marinen bemyndigas att i samråd utfärda bestämmelser om på vad sätt tjänstgöring på varje särskilt fartyg eller grupp av fartyg, t. ex. isbrytare, skall få tillgodoräknas. Tjänstgöring på vissa fartyg som typiskt sett står handelsfartyg nära, t. ex. tankfartyg, kan då räknas som handelsfartygstjänstgöring, medan praktik från andra fartyg inte alls eller endast till mindre del får tillgodoräknas som sådan tjänstgöring.

Slutligen betonar chefen för marinen, att marinen av skäl som hänger samman med krigsplanläggningsansvaret har ett starkt intresse av att vissa befattningshavare får även civil praktik och civil behörighet.

Det i marinen fast anställda befälets organisationer instämmer i de synpunkter som har framförts av myndigheten och betonar särskilt att utbildningen är hårt styrd på väsentliga uppgifter och att däri ligger ett stort mått av sjömanskap och annat som är av betydelse också för arbete i handelsflottan. Speciellt gäller detta under långresor, vars syfte är att utbilda besättningen i sjömanskap, navigering och fartygstjänst och att ge den erfarenheter av levnadsförhållandena under längre tid till sjöss. Vidare betonar organisationerna intresset av att få tillgodoräkna tid på flottans segelfartyg som tjänstgöring på handelsfartyg. Rydbergska stiftelsen placerar ibland elever på dessa fartyg. Dessa elever får samma utbildning som marinens folk och får tillgodoräkna tjänstgöringen som praktik på handelsfartyg. Vad särskilt gäller maskinpersonalen framhålls, att besättningarna är relativt sett små, varför all personal måste utbildas för alternativa uppgifter. Detta ger en allsidig utbildning och praktik. Denna blir allsidig även av det skälet att det på flottans fartyg i stor utsträckning utförs underhåll, tillsyn eller reparationer ombord. Särskilt gäller detta isbrytartjänsten.

Tjänstgöring på sjöfartsverkets fartyg

Sjöfartsverket har ett stort antal fartyg av olika slag. De största är distriktsfartyg och byggnadsfartyg. Vidare finns gasningsjakter och andra fartyg för skötsel och underhåll av fyrar, sjömärken och liknande. Slutligen

har varje lotsplats lotsbåtar. Vid tillgodoräknande av tjänstgöring på dem som praktik för behörighet betraktas alla sjöfartsverkets fartyg som handelsfartyg enligt definitionen i 3 § sjöbefälskungörelsen. För tillgodoräknandet har därför fråga om tillämpning av 16 § andra stycket kungörelsen inte blivit aktuell. Lotsbåt har inte i något fall ansetts gå i vidsträcktare fart än inre fart. Tjänstgöring som personal på sådan båt – båtman – har därför hittills inte kunnat tillgodoräknas. Däremot går lotsdistriktsfartygen och byggnadsfartygen åtminstone delvis i stor kustfart, och tjänstgöring på dem tillgodoräknas därför.

Det finns inte längre några fyrskepp. Den som tidigare har arbetat på fyrskepp får tillgodoräkna tjänstgöringen med stöd av 16 § andra stycket sjöbefälskungörelsen med halva tiden. Dock får högst tolv sådana månader tillgodoräknas.

Inom sjöfartsverket faller sådana uppgifter som utförts av de nu nämnda fartygen på driftavdelningen. Därifrån har lämnats följande upplysningar till utredningen: De största distrikts- och byggnadsfartygen är omkring 40 meter långa. De är inte mätta som handelsfartyg men kan uppskattas vara på omkring 400 brt. Gasningsjakterna är mindre. Dessa fartygs arbetsområden är sådana att de kan anses gå i stor kustfart. De har 5–12 mans besättning. Särskilda behörighetskrav finns inte och det finns personal i ansvarsställning på fartygen som inte har den formella kompetens som de skulle ha om sjöbefälskungörelsen tillämpades på dem. Lotsbåtar finns av olika storlekar på varje lotsplats. En stor del av antalet båtar kan uppskattas vara över 20 brt, de största på omkring 45 brt. Den som nu anställs som båtman skall ha skepparexamen, och äldre båtmän utan sådan examen har fått sådan utbildning genom verkets försorg. Personalen på alla fartyg sköter även det löpande underhållet på däck och i maskin. På större lotsplatser finns dessutom en verkmästare (befattningstitel förste reparatör) som leder detta underhåll beträffande samtliga båtar och själv särskilt får ägna sig åt maskinreparationer o. d.

Sjöfartsverket har positiv inställning till att personalen skaffar sig sjöbefälsbehörighet, men hittills har man inte inom verket funnit behov av att arbeta med direkt sikte mot ett sådant mål eller för att ställa upp formella behörighetskrav för personalen.

Utredningen har haft kontakt med Statsanställdas förbund, som representerar huvuddelen av dem som är anställda på sjöfartsverkets fartyg, och diskuterat personalens synpunkter beträffande praktikvärdet av tjänstgöring på dessa fartyg. Förbundet framför det önskemålet att tjänstgöring på lotsbåt skall få tillgodoräknas som praktik för skepparbrev. Därvid framhåller förbundet bl. a. följande:

En lotsbåt har två mans besättning, s. k. båtmän. Den äldste ombord, som är befälhavare, måste i vissa fall ha skepparbrev under tjänsteutövning. Detta gäller, då man transporterar andra personer än sjöfartsverkets egen personal. Sådana transporter utförs i viss utsträckning för den bofasta befolkningen i skärgården och innebär då tjänsteuppdrag för personalen. Härutöver har båtmännen ett allmänt intresse av att få tillgodoräkna sin sjötjänstgöring om man byter yrke och börjar arbeta på ett fiskefartyg eller i handelsflottan. Det finns lotsbåtar av flera olika slag. Vissa utgörs av ombyggda fiskefartyg och liknande fartyg. I fråga om storlek och utrustning kan de enligt de anställdas mening jämföras med handels- och fiskefartyg om minst 20 brt. Det finns

även snabbgående, mindre båtar men dessa kan troligen inte anses uppfylla storlekskraven.

Arbetet för en båtman består av navigation, manövrering av båtarna, även i dåligt väder, intill de fartyg som skall ta eller lämna lots, sjöräddning, transport av personal och material till lotsplatser som inte kan nås med landtransporter och till vissa fyrar samt visst arbete med farlederna. Vid prickning och andra farledsarbeten får båtmannen inblick i och erfarenhet av större fartygs utrymmesbehov och manövreringsförmåga. Kunskaper härom är betydelsefulla vid sådana tillfällen då båtman måste ge stora fartyg direktiv t. ex. om plats och tillvägagångssätt för möte med lotsbåt för sjuktransport. Arbetstidens förläggning varierar mycket mellan olika lotsplatser. På utlotsplatserna är den ofta sammanhållen så att hela veckoarbetstiden fullgörs under cirka två dygn. Från åtskilliga lotsplatser går man ofta betydligt utanför skären, varför båten då kan anses gå i det nuvarande fartområdet stor kustfart. Så t. ex. möter man fartyg som längst fem–sju sjömil väster om Vinga och fartyg till Brofjorden möts tre–fyra sjömil utanför kusten. Detta innebär, att lotsfartygen går längre ut till havs än vad vissa fiskefartyg gör, på vilka dock tjänstgöring får tillgodoräknas som praktik för behörighet.

Tjänstgöring som lots

Lotsars arbete med lotsning har inte i något fall ansetts utgöra tillgodoräkningsbar praktik. Önskemål har dock framförts om att få möjlighet att tillgodoräkna sådant arbete som praktik för sjökaptensbrev.

Enligt sjöfartsverkets kungörelse (1962:A 16) med föreskrifter angående lotsexamen m. m. fordras för antagande som lotselev fartygsbefälsbehörighet och praktik som fartygsbefäl. Som behörighet fordras styrmansbrev och radarnavigatörcertifikat. Praktikfordringarna utgörs av tjänstgöring som befälhavare eller styrman på handelsfartyg om minst 450 brt i stor kustfart eller vidsträcktare fart i minst 36 månader, därav minst tolv månader på passagerarfartyg om minst 1 500 brt eller på annat handelsfartyg om minst 2 000 brt. För sökande som avlagt sjökaptensexamen minskas praktikkravet från 36 till 24 månader, dock är tiden på större fartyg oförändrat tolv månader.

Formellt krav för lots är alltså styrmansbrev, men sedan omkring år 1970 söker sjöfartsverket att rekrytera personal med sjökaptensbrev. Det finns dock även lotsar med lägre sjöbefälskompetens. Dessa har tidigare tjänstgjort på de mindre lotsplatserna och har vidareutbildats inom verket för att kunna lotsa alla slags fartyg. Det finns ingen kompetensdelning mellan olika slag av lotsar.

Företrädare för lotsarnas organisationer har till utredningen framfört önskemål att lotsar som saknar sjökaptensbrev skall få tillgodoräkna lotsningstjänsten som praktik för sådant brev. Organisationerna anser att det är angeläget för lots utan sjökaptensbrev att få möjlighet att förvärva brevet genom att i sitt arbete få praktik för behörighet. Som motivering framhålls bl. a. följande:

En lots har normalt lång sjötid före anställningen som lots, dock endast sällan i kvalificerande befattning, dvs. som befälhavare eller främste (ende) styrman eller som näst främste styrman på fartyg om minst 3 000 brt i oceanfart.[1] I allmänhet saknas därför enbart den tid som skall vara fullgjord i sådan kvalificerande befattning. Lotsar är emellertid genom sin tjänst tränade i att fatta beslut av betydelse för fartygets säkra

[1] I framställningen hänför sig organisationerna till de äldre, före 1976 års ändringar i sjöbefälskungörelsen gällande, behörighetsvillkoren. Vad som anförs torde dock vara tillämpligt även med nuvarande praktikkrav för sjökaptensbrev.

framförande. Lotstjänst är i detta avseende t. o. m. överlägsen styrmanspraktik, eftersom styrmannen alltid kan överlåta besvärliga beslut till befälhavaren. Denna praktik bör alltså väga mycket tungt. Vid lotsning för lotsen befäl i kritiska situationer och genom tjänstgöring på lotskontor eller liknande, vilket alltid förekommer, får lotsen erfarenhet av trafik- och arbetsledning och annat administrativt arbete. Med hänsyn härtill kan lotstjänsten anses motsvara tjänstgöring som fartygsbefäl i kvalificerande befattning. En lots arbetar 50–60 % av sin arbetstid med lotsning. Organisationerna har därför ingen erinran mot att endast viss andel av den tid lotsen varit i arbete (anställningstiden med avdrag för semester, längre sjukledighet och liknande) får tillgodoräknas.

Från sjöfartsverkets driftavdelning ställer man sig positiv till det framförda önskemålet att lotsning i viss utsträckning skall få tillgodoräknas som praktik för sjökaptensbrev. Det anses vara av värde att alla lotsar har samma formella behörighetsbevis. Enligt verkets mening är också lotsningsarbetet av sådan karaktär att det kan jämställas med sådan tjänstgöring som fordras för behörighet. Dock kan knappast mer än en del av den sammanlagda praktik som erfordras få fullgöras på detta sätt, eftersom det huvudsakligen är navigeringserfarenhet som erhålls. Enligt riksrevisionsverkets utredning beträffande sjöfartsverkets verksamhet sysselsätts en lots i genomsnitt under 1/3 av arbetstiden med lotsning. Siffran varierar dock mellan cirka 20 % på de minsta lotsplatserna och uppemot 70 % på vissa stora lotsplatser.

Tjänstgöring på kustbevakningsfartyg

I arbetsuppgifterna för *tullverkets kustbevakning* ingår allmän gräns- och havsövervakning, tullbevakning längs kusten, skyddsområdestillsyn, övervakning av jakt och fiske till havs och inom skärgårdsområdena, sjötrafikövervakning, havsbottenövervakning inom kontinentalsockeln, sjöräddning, olje- och kemikaliebekämpning till havs och i kustvatten samt oceanografisk observationstjänst. Härför disponerar verket något över 100 fartyg av olika storlek. Kustbevakningsflottan har utökats avsevärt under slutet av 1960-talet och under 1970-talet. Tidigare var fartygen inte så stora att tillgodoräknande av tjänstgöring har varit aktuell. I ett fall har dock tjänstgöring på ett oljeskyddsfartyg, som är utrustat för lasthantering, bogsering m. m., räknats som tjänstgöring på handelsfartyg för erhållande av skepparbrev av 1:a klass. Sjöfartsverket förutser att i framtiden flera liknande fall blir aktuella.

Vid kontakt mellan utredningen och kustbevakningens centrala ledning i generaltullstyrelsen framhålls bl. a.:

För anställning i kustbevakningstjänst fordras skepparexamen, fartygsmekanikerexamen och viss sjövana. Under de första anställningsåren varvas praktisk tjänstgöring på olika arbetsplatser med teoretisk utbildning. Denna sker bl. a. vid sjöbefälsskolan i Göteborg, där kunskaper motsvarande kurs för skeppare av 1:a klass ges i nautiska ämnen och sjömanskap m. m. Vidare förekommer utbildning i maskintekniska ämnen samt utbildning och prov för radar- respektive radiotelefonicertifikat.

Kustbevakningens fartygsenheter utgörs av tullkryssare, tulljakter samt specialfartyg av olika slag för olje- och kemikaliebekämpning till havs och i kustvattnen. Tullkryssarna har en längd av 25–30 m och en maskinstyrka om ca 1 800 hk samt sex mans besättning. Tulljakterna har en längd av 14–19 m, en maskinstyrka mellan 500–600 hk samt 3–4 mans besättning. Ett nytt kustbevakningsfartyg med en längd av

ca 21 m, maskinstyrka ca 1 200 hk och 4 mans besättning är under projektering. De större specialfartygen har en längd av 25–35 m (200–280 tons deplacement), ett huvudmaskineri på 500–800 hk samt 5–6 mans besättning. Dessa har vidare stora lastutrymmen för olje- och kemikalieskyddsmateriel m. m., hydraulkran för hantering av denna, utrustning för bogsering, såväl av flytande containers som andra fartyg etc. Förutom sin användning vid olje- och kemikaliebekämpning utnyttjas dessa fartyg regelmässigt i kustbevakningstjänst.

Kryssarna, jakterna och de större specialfartygen bildar stommen i kustbevakningens havsövervakande verksamhet. Det geografiska operationsområdet har normalt varit territorialhavet och innanför detta liggande kustfarvatten, men har med hänsyn till föreliggande arbetsuppgifter i fråga om smugglingsbekämpning, sjöräddning, åtgärder mot vattenförorening, kontinentalsockelövervakning etc. i ökande omfattning kommit att omfatta även området på fritt hav. Till följd av utökade fiskegränser samt miljöskyddsövervakning inom Östersjökonventionens ram har kustbevakningens operationsområde väsentligt utvidgats till havs utanför territorialhavsgränsen. Geografiskt kan därför verksamhetsområdet för kustbevakningens fartyg jämställas med stor kustfart.

Tullverket har ett positivt intresse av att personalen skaffar sig formella behörigheter som sjöbefäl. Detta har praktisk betydelse vid den sjötrafik- och fartygskontroll som verket har sig ålagd samt vid de tillfällen då kustbevakningspersonalen medverkar vid förundersökningar, rättegångar etc. Verkets uppgifter ställer f. ö. allt större krav på personalen. Därför är det troligt att även de formella kompetenskraven inom de områden som motsvarar sjöbefälsutbildningen kommer att sättas högre. Med hänsyn till arbetets art och omfattning bör tjänstgöring på kustbevakningens fartyg kunna tillgodoräknas som praktik för sjöbefälsbehörighet, åtminstone för de båda lägsta fartygsbefäls- och maskinbefälsbehörigheterna. – Verket kan även vitsorda personalens intresse av att skaffa sig formellt behörighetsbevis. Tjänstledighet för att skaffa sjöpraktik från handelsflottan förekommer i en inte alltför ringa omfattning. Flera ansökningar om tillfälle till tjänstgöring på det oljeskyddsfartyg vars befälhavare fått ut skepparbrev av 1:a klass har gjorts bara på ett par månader.

Utredningen har haft kontakt med Svenska Tullmannaförbundet, som representerar kustbevakningens personal. Vid diskussionen betonade förbundet behovet av att få tillgodoräkna tjänstgöring på kustbevakningens fartyg som praktik för sjöbefälsbehörighet, och vitsordade att personalen har intresse av att skaffa sådan behörighet. Därtill anförs bl. a.:

Såväl i nödsituationer som eljest under tjänsteutövning kan kustbevakare få ta över och manövrera ett handelsfartyg eller ett fiskefartyg. Det är då av värde för arbetets utförande och av betydelse för tjänsten och tjänsteansvaret att ha en formell behörighet härför, även om sådan inte alltid är helt nödvändig. Med de större maskiner som kommer i kustbevakningens fartyg blir även formell maskinbehörighet av betydelse. Vidare har det ett värde för den enskilde att denne ges möjlighet att få sina kunskaper dokumenterade i ett behörighetsbevis som har allmängiltigt erkännande. – Tullkryssare och större specialfartyg är utan tvivel så stora att de kan anses motsvara ett handelsfartyg om 30 brt. Även tulljakterna är så stora att de borde ge tillgodoräkningsbar praktik, särskilt som arbetet på ett sådant fartyg är betydligt mer komplicerat än på ett handelsfartyg av motsvarande storlek. Arbetsuppgifterna innebär komplicerad navigering och positionsbestämning o. dyl. i stor omfattning i samband med fiskegräns- och miljöskyddsövervakningen i Östersjön. Kryssare och stora jakter har så stora operationsområden att arbetet på dem ger allsidig praktik. Det synes vara en riktig bedömning av sjöfartsverket att likställa arbetet på oljeskyddsfartyg med tjänstgöring på handelsfartyg. På kryssare och större specialfartyg läggs arbetstiden ut i arbetspass på 3–4 dygn, då man är ute kontinuerligt. Jakterna gör dels tvådygnspatruller, dels

däremellan endagsresor. Sammanlagt blir det med nuvarande arbetstid om 34 1/4 timmar per vecka omkring tolv arbetsdygn per månad.

Tjänstgöring på vissa andra fartyg

Fiskeriundersökningsfartyg ägs av fiskeristyrelsen, Lunds universitet m. fl. och används till stöd för fisket. Tjänstgöring på dessa har i allmänhet jämställts med tjänstgöring på fiskefartyg.

Det största av fiskeristyrelsens undersökningsfartyg, Argos, är på 985 brt och har ett maskineri om 1 800 hästkrafter. Det har plats för ett tjugotal passagerare och har därför passagerarfartygscertifikat. Minimibemanning finns fastställd för fartyget som passagerarfartyg. Det har anordningar för lasthantering och bogsering samt för understöd vid dykning.

Beträffande fiskeriundersökningsfartygen har en representant för fiskeristyrelsen, befälhavaren på Argos, lämnat följande upplysningar och synpunkter:

Fartygen har annan och större utrustning än vad fiskefartyg har. De har också en mer omfattande maskinutrustning än ett handelsfartyg av motsvarande storlek. Så har t. ex. Argos, som har en maskinstyrka om 1 800 ehk, hjälpmaskiner om sammanlagt 2 050 hk. Det sker också mer manövrering än på handelsfartyg. Därför vänder man sig mot att fartygen helt jämställs med fiskefartyg. I och för sig kan man tänka sig att anordna befälsassistentutbildning ombord.

Från sjöfartsverket har i detta sammanhang upplysts att Argos kan betraktas som handelsfartyg då det har passagerare ombord och således är ett passagerarfartyg, och att minimibesättningsbeslutet gäller enbart när fartyget är sysselsatt som passagerarfartyg.

Vissa av *sjöräddningssällskapens båtar* går, särskilt under vintern, i kontinuerlig trafik i skärgården. Det har därför varit aktuellt i sjöfartsverket att med stöd av 16 § andra stycket sjöbefälskungörelsen tillgodoräkna tjänstgöring på dem. Tillgodoräknande har i sådant fall fått göras med halva tjänstgöringstiden.

Svenska kryssarklubbens och vissa scoutorganisationers *skolfartyg* (segelfartyg) räknas som handelsfartyg och tjänstgöring på dessa tillgodoräknas alltså helt.

5.1.3 *Tjänstgöring på vissa handelsfartyg*

Enligt 16 § andra stycket sjöbefälskungörelsen får tjänstgöring på vissa fartyg, vilka i och för sig är handelsfartyg, nämligen pråm och vägfärja inte tillgodoräknas enligt vanliga regler utan endast i den mån sjöfartsverket bestämmer. Begreppet vägfärja har diskuterats i utredningens betänkande 2 under 6.6.2.1.

Vägverkets färjor går endast i inre fart. Detsamma gäller i allmänhet privata landsvägsfärjor. Tjänstgöring på dessa har då inte kunnat tillgodoräknas som däckstjänst.

Beträffande tjänstgöring på färjor med mer än en mans besättning har förekommit att tillgodoräkning som maskinrumstjänst för fartygsmekanikerbrev på motorfartyg gjorts enligt 24 § andra stycket jämfört med 16 § andra stycket sjöbefälskungörelsen.

5.2 Bemanning

Tillämpningen av regelsystemet för bemanningen sker i sjöfartsverket genom utfärdande av minimibesättningsbeslut och genom bemanningskontroll. Därvid har utvecklats en praxis hur fartyg av viss storlek och i viss fart skall bemannas. Denna praxis bygger på erfarenheter under tillämpningen, vunna särskilt genom samrådsförfarandet med organisationerna, undersökningar inom verket och Kungl. Maj:ts (regeringens) beslut i överklagade ärenden.

5.2.1 *1966 års beslut*

Med anledning av sjösäkerhetslagens tillkomst hölls under år 1965 och i början av år 1966 inom sjöfartsstyrelsen ett flertal överläggningar med representanter för redare och ombordanställda för att utreda efter vilka förutsättningar fastställandet av minimibesättning borde ske. Arbetet inriktades på att i första hand fastställa minimibesättning för existerande fartyg av konventionell typ. Den 10 februari 1966 beslöt sjöfartsstyrelsen att till ledning för tillämpningen av sjösäkerhetslagen godkänna en s. k. normalplan för bestämmande av minimibesättning på lastfartyg. Avsikten var att därefter, med ledning av normalplanen, pröva bemanningens storlek särskilt för varje fartyg med hänsyn till de särskilda förhållanden som kunde föreligga. Vidare utfärdades en kungörelse med föreskrifter angående kvalifikationskrav för manskap, numera ersatt av kungörelsen 1968:A 18, se kap. 4.

De nu nämnda besluten föregicks av en diskussion, varvid sjöfartsstyrelsen till protokollet gjorde följande uttalande:

I anledning av vad sålunda förevarit och då det framkommit att bland berörda organisationer rådde delade meningar om de principer, som borde ligga till grund vid bestämmande av ett fartygs minimibesättning beslöt sjöfartsstyrelsen uttala, att av lagen om säkerheten på fartyg samt förarbetena till lagen finge anses framgå, att ett fartygs minimibesättning skall fastställas uteslutande med hänsyn till säkerhetens krav med beaktande av att lagstadgad arbetstid skall kunna iakttas och möjlighet skall finnas att avdela folk för kosthållet. Sådant normalt underhålls- och reparationsarbete, som har betydelse för säkerheten, skall kunna utföras av minimibesättningen under iakttagande av vad som sagts om arbetstid och kosthåll. Med säkerhet skall slutligen jämväl förstås förebyggande av ohälsa och olycksfall. Med hänsyn till att enligt lagen ett fartyg icke får nyttjas till sjöfart om minimibesättningens antal icke till fullo upprätthålles, finge dock storleken av denna besättning icke fastställas till större antal än som erfarenhetsmässigt funnes nödvändigt.

I den nämnda normalplanen bestämdes antalet däcks- och maskinmanskap på lastfartyg av olika storlek. Däcksmanskapet indelades i matroser, lättmatroser och jungmän. Antalet man med någon av dessa kvalifikationer bestämdes med hänsyn till 13 olika storleksgrupper, den lägsta om 20–100 brt. Vidare fanns föreskrift om pumpman på tankfartyg över 8 000 brt. I en anmärkning påpekades, att i de fall större minimibemanning angivits än 9 man, detta hade föranletts av arbetskraftsbehovet vid förtöjningsarbete. Maskinmanskapet fördelades i fyra grupper: reparatörer och svarvare, 1:e motormän och smörjare, motormän och eldare samt motorelever och maskinelever. Vid fastställandet av minimibesättning på maskinsidan inde-

lades fartygen i 12 grupper, den lägsta med en maskinstyrka om högst 100 ehk och den högsta med en maskinstyrka om 20 000 ehk och däröver. På fartyg vars huvudmaskineri överstiger 3 000 ehk krävdes utöver det i tabellen angivna antalet även en elektriker. Vad slutligen ekonomipersonalen angår, bestämdes denna med hänsyn till den övriga minimibesättningens storlek, alltså till antalet befattningshavare utom ekonomipersonal.

På grundval av sjöfartsstyrelsens beslut den 10 februari 1966 fastställdes den 23 maj 1966 minimibesättningar för 40 fartyg. Besluten härom överklagades från såväl redare- som arbetstagaresidan. Kungl. Maj:t ändrade genom beslut den 30 december 1966 minimibesättningarna för fartygen i deras huvudsakliga fartområden, undanröjde sjöfartsstyrelsens beslut i övrigt och uppdrog åt styrelsen att fastställa minimibesättningar dels för fartygens övriga fartområden med utgångspunkt i innehållet i Kungl. Maj:ts beslut, dels, på särskild framställning, för fartygen vid kortare resor då skeppstjänsten inte behöver indelas i skift. Kungl. Maj:ts beslut innebar en nedskärning i bemanningskraven i förhållande till sjöfartsstyrelsens överklagade beslut.

De principer som kan läsas ut av detta beslut av Kungl. Maj:t ligger alltjämt till grund för sjöfartsverkets beslut om minimibemanning. Sålunda följs principerna såväl vad gäller antal som kvalifikationer för konventionella fartyg. För automatiserade fartyg, dvs. fartyg som är utrustade och godkända för gång med periodvis obemannat maskinrum, används delvis andra regler.

5.2.2 *Minimibesättningsbeslut*

Beslutens utformning

Beslut om minimibesättning för ett fartyg meddelas i tabellform på sådant sätt att ur tabellen kan utläsas hela besättningen i det eller de fartområden som beslutet avser. Av beslutet framgår också om besättningen under kort resa i fartområdena stor kustfart och inre fart kan vara mindre än eljest. Med kort resa menas resa som under vanliga förhållanden kräver sammanlagt högst 12 timmars gång under en period av 24 timmar. Antalet befattningshavare av olika slag framgår av beslutet. För kvalifikationskraven beträffande sjöbefälet hänvisas till sjöbefälskungörelsen, medan kvalifikationskrav i övrigt anges i beslutet. Vidare anges i noter de ändringar som godtas under vissa i beslutet angivna förutsättningar, t. ex. att fartyget är godkänt för gång med obemannat maskinrum eller att någon av däckspersonalen även tjänstgör som ekonomipersonal.

Fartområde anges som regel enligt bestämmelserna i 4 § första stycket sjöbefälskungörelsen och motsvarande bestämmelse i 1 kap. 10 § andra stycket sjösäkerhetslagen. För fartyg som går på bestämda rutter anges i stället den eller de trader som fartyget har såsom fartområde och besättningen bestäms med hänsyn härtill. Detta gäller t. ex. de fartyg som trafikerar färjelinjerna mellan Sverige och utlandet.

I 4 § andra stycket sjöbefälskungörelsen upptas en bestämmelse som innebär att fartyg som nyttjas i fart i utländska farvatten kan anses nyttjat i mindre vidsträckt fart än som eljest är tillämplig. Regeln och dess motsvarighet i 1 kap. 10 § andra stycket sjösäkerhetslagen tillämpas sällan. Några

exempel finns dock, främst beträffande bogserbåtar som är fast stationerade i utländska hamnar. Samma resultat vad avser befälsbemanningen har vunnits genom tillämpning på enstaka resa av undantagsregeln i 35 § sjöbefälskungörelsen.

För ett fartyg kan gälla mer än ett minimibesättningsbeslut. Detta förekommer då fartyget används på flera sätt, t. ex. både som passagerarfartyg och som lastfartyg. Vidare är det möjligt att minimibesättningsbeslut inte behöver tillämpas ständigt. Om fartyg, som normalt inte faller under reglerna om sådant beslut, tillfälligtvis används så att de blir tillämpliga, kan beslut – även ständigt gällande – utfärdas. Så görs t. ex. beträffande fiskefartyg då detta används som passagerarfartyg.

Principer för beslutens innehåll

Uppställningen av minimibesättningsbeslut utgår från hela den besättning som skall finnas om fartyget drivs konventionellt. Därvid sker inga avvikelser från sjöbefälskungörelsens regler om fartygs- och maskinbefäl. Övrig personal bestäms till antalet. Däcks- och maskinpersonalen indelas vardera i två grupper, däckspersonalen ibland i tre grupper. Den ena, eller två av dem, kvalificeras genom krav på viss tids erfarenhet (matros och befaren jungman resp. motorman eller eldare, se kvalifikationskungörelsen). Såvitt avser denna personal gäller samma bemanning, oavsett i vilket fartområde fartyget används. För kort resa, dvs. resa som under normala förhållanden kräver sammanlagt högst 12 timmars gång under en period av 24 timmar, medges viss minskning av manskapsbemanningen.

Beträffande de automatiserade fartygen är i allmänhet minimibesättningen i fartygets maskinavdelning mindre än besättningen på ett konventionellt fartyg av motsvarande storlek. Ibland kombineras minskningen med skärpta kompetenskrav hos återstående besättning. Besluten är utformade som om fartyget drivs konventionellt och i noter till tabellerna anges ändringar i fråga om antal och kompetens vid drift med periodvis obemannat maskinrum.

Grunden för modifieringarna av minimibesättningarna på automatiserade fartyg i förhållande till konventionella utgörs av några beslut av Kungl. Maj:t den 18 oktober 1968, vari sjöfartsstyrelsens beslut om minimibesättning på automatiserade fartyg ändrades. Bl. a. knäsattes där en princip att reduktion av maskinbefälsbemanningen som regel inte kan göras om inte åtminstone maskinchefen är behörig enligt sjöbefälskungörelsen och alltså bristmönstring inte förekommit.

Ehuru nu nämnda och andra principer för bemanningen av automatiserade fartyg alltjämt gäller, har sjöfartsverket arbetat vidare på att få fram ett säkrare underlag för bestämmandet av besättningens storlek och kvalifikationer. Som ett led häri fattade sjöfartsverket den 29 november 1969 interimistiska beslut om minimibesättningen på 19 automatiserade fartyg. Dessa beslut har blivit normgivande för motsvarande beslut för andra sådana fartyg. I samband med besluten den 29 november 1969 uttalade verket, att man avsåg att göra en utredning i syfte att bredda underlaget för bedömningen av föreliggande bemanningsproblem innan slutligt beslut fattades. Denna utredning uppdrogs åt dåvarande förste byråinspektören Per Persson i sjöfartsverket. Persson besökte ett antal fartyg och intervjuade ombordan-

ställda och personal på rederikontor. Han avgav sin redogörelse den 29 juni 1970. Verket lade därefter den 19 april 1972 fram förslag till bemanning för 23 automatiserade fartyg. Detta förslag resulterade dock inte i slutliga bemanningsbeslut, utan verket beslöt bl. a. med anledning av vad de ombordanställdas organisationer anfört i sina yttranden att undersöka förekomsten av övertidsarbete på automatiserade fartyg. En dylik undersökning har utförts inom sjöfartsverkets bemanningssektion och viss utvärdering därav har skett i en rapport, som publicerades i maj 1974. Ytterligare bemanningsförslag har sedan inte lagts fram.

I samband med det samråd med obligatoriskt skall föregå varje enskilt beslut om minimibemanning har vid skilda tillfällen framförts krav på ändringar i besättningens storlek eller sammansättning i förhållande till vad som blir följden av de av verket tillämpade principerna. Därvid har regelmässigt krav på minskning av antalet fartygsbefäl avvisats. Dock har beträffande fartyg i fast fart mellan bestämda hamnar farten jämställts med kort resa och därav föranledda reduktioner i befälsbemanningen tillåtits. Propåer om utökning av ekonomipersonalen har avvisats med hänvisning till Kungl. Maj:ts under 5.2.1 nämnda beslut den 30 december 1966. Vad gäller ändringar i maskinpersonalen har hänvisats till pågående utredningar och därav föranlett interimistiskt beslut. De sålunda framlagda förslagen har jämte andra liknande förslag även framförts till utredningen formellt i skrivelser eller under hand. Utredningen får därför anledning att senare i betänkandet ta upp dem till övervägande.

Däckspersonal

De principer som kommit fram innebär för fartygsbefälets del att sjöbefälskungörelsen alltid följs. Antalet däckspersonal utöver fartygsbefälet framgår av tabell 5.3. Från tabellerna förekommer vissa avvikelser. En särskild grund för sådan avvikelse är specialavtal om arbetstidens längd, innebärande en i jämförelse med sjöarbetslagens normalregler utvidgad tillämpning av

Tabell 5.3 Antalet däckspersonal utöver fartygsbefäl enligt sjöfartsverkets bemanningsnormer på fartyg med konventionell vakt. Angående avvikelser på fartyg med autopilot, se texten

Fartygets storlekt, brt	Däckspersonal	
	totalt	varav matroser
101– 200	1–2	–
201– 300	2–3	–
301– 400	2–3	–
401– 500	4	1–2
501– 1 600	6	2
1 601– 3 600	6	3
3 601– 8 000	7	3
8 001–15 000	8	4
15 001–50 000	8	4
50 001–	9	5

tvåvaktssystemet. Detta förutsätter särskilt avtal mellan kollektivavtalsparterna. Om bl. a. sådant avtal finns har besättningen på vissa fartyg kunnat minskas, varvid dock antalet behöriga matroser måste utökas. I något fall har även medgetts en reducering av antalet fartygsbefäl. På fartyg mellan 400 och 500 brt har i vissa fall reducering av däckspersonalen medgetts i högst nordsjöfart från fyra till tre man under förutsättning att fartyget är utrustat med autopilot enligt sjöfartsverkets kungörelse (1968:A 15) om vakthållning på fartyg i vissa fall. Härvid har höjda krav ställts på däcksmanskapets kvalifikationer.

För passagerarfartyg är samma principer för bemanning med däckspersonal som för lastfartygen vägledande. Härtill kommer att personal behövs för livbåtar och livflottar enligt 6 kap. sjösäkerhetskungörelsen, vilket enligt sjöfartsverkets praxis hittills har inneburit att antalet matroser inte sätts lägre än det antal livbåtar som fartyget måste ha enligt 1960 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS). Beträffande tillämpningen av denna regel kan nämnas följande fall, som har varit föremål för särskild prövning.

För passagerarmotorfartyget *Prinsessan Birgitta* gäller sedan den 22 januari 1976 ett minimibesättningsbeslut, enligt vilket bemanningen med däckspersonal, utom fartygsbefäl, skall utgöras av tio man, alla matroser. Den får dock utgöras av åtta man, alla matroser, då fartyget enligt passagerarfartygscertifikatet får medföra högst 900 passagerare. Normalt är maximiantalet passagerare 1 203, men under vintersäsongen sänks detta på rederiets begäran. Sjöfartsverket anför i beslutet:

> Efter det samråd sålunda skett finner sjöfartsverket – med hänsyn till att passagerarantalet under viss tid skall minskas till 900 – att däckspersonalen kan reduceras i enlighet med bolagets ansökan då ett inte lika stort behov av bärgningsutrustning samt personal för handhavande av denna härigenom föreligger. En förutsättning är dock att passagerarantalet begränsas till 900 i fartygets passagerarfartygscertifikat under ifrågavarande tidsperiod.
>
> De i fartyget befintliga livbåtarna (10 st.) med dävertar skall behållas ombord och vara fullt utrustade, underhållna, sjösättningsbara samt omfattas av livbåtsövningar. Erforderligt antal båtmän skall finnas för samtliga livbåtar. Kopia av alarmlista skall tillställas sjöfartsverket.

I beslut om minimibesättning för passagerarmotorfartyget *Svea Star* angavs antalet däckspersonal, utom fartygsbefäl, till tio man, vilka alla skulle vara matroser. I Svea Stars bärgningsutrustning, som skall vara tillräcklig för 1 485 personer, ingår bl. a. tio livbåtar, vilket utgör föreskrivet minimiantal. Fartygets redare begärde hos sjöfartsverket omprövning av beslutet och hemställde att minimibesättningen skulle i det aktuella fallet fastställas till i första hand åtta man, varav samtliga matroser, och i andra hand tio man, varav åtta matroser. Som skäl för sin begäran anförde rederiet bl. a., att Svea Star trafikerar en rutt (Helsingborg–Köpenhamn–Travemünde) som går så nära land att det vid nödläge aldrig blir aktuellt med någon navigering för att nå land med en livbåt samt att det ombord finns anställd personal inom såväl intendentur- som maskinavdelning, som är väl så kvalificerade som matroser att handha och hantera någon eller några av fartygets livbåtar.

Sjöfartsverket avslog rederiets hemställan. Med anledning av rederiets besvär över beslutet anförde verket bl. a.:

Visserligen kan matrosen ha kortare tid till sjöss än exempelvis en kock, reparatör eller förrådsman men sjöfartsverket anser ändock att matrosen genom de arbetsuppgifter som är förenade med däckstjänst och genom erhållen miljöpraktik i sådan tjänst, är den bäst lämpade att vid en eventuell sjöolycka handha livbåtarnas sjösättning och därmed sammanhängande arbetsuppgifter.

Regeringen lämnade i beslut den 12 juni 1975 rederiets besvär utan bifall.

Slutligen föreligger ett besvärsärende rörande passagerarmotorfartygen *Prinsessan Christina* och *Prinsessan Désirée*. Rederiet för dessa fartyg begärde en minskning av antalet matroser i minimibesättningen under hänvisning till att det bland ombordanställd personal i färjorna även finns ekonomipersonal som är väl så lämpad för handhavande av livbåtar som däckspersonal. Sjöfartsverket lämnade ansökan utan bifall med hänvisning till dels verkets principiella inställning till däcksmanskapets sammansättning på större passagerarfartyg, dels regeringsbeslutet rörande Svea Star. Över verkets beslut anförde rederiet besvär till regeringen. I anledning av besvären anförde verket:

Enligt de riktlinjer som tidigare uppdragits för däckspersonalens sammansättning på större passagerarfartyg skall – med hänsyn till fartygets säkra framförande och till sjösäkerheten i allmänhet – ombord finnas anställd minst en matros för varje livbåt som fartyget enligt utfärdat säkerhetscertifikat skall medföra. Antalet livbåtar enligt cerifikatet kan överstiga det minsta antal som fordras enligt säkerhetskonventionen. Avsteg från dessa riktlinjer har sedermera gjorts – utan att sjösäkerheten härmed bedömts vara åsidosatt – i det fall ett passagerarfartyg har livbåtar utöver konventionsbestämmelserna. I sådant fall har verket frångått principen om en matros för varje livbåt och fastställt antalet matroser med utgångspunkt från det antal livbåtar som föreskrivs i konventionen. Emellertid är konventionskraven uppbyggda så, att en viss sammanlagd livräddningsutrustning fordras, dvs. att ett överskott på livbåtar medför att antalet livflottar får minskas. En förutsättning för att verket medgivit ett mindre antal matroser än det faktiska antalet livbåtar har varit, att fartygets livräddningsutrustning utökats med livflottar till det antal som fordras vid minsta föreskrivna antal livbåtar. Med andra ord skall antalet livflottar vara så stort, som om de utöver konventionens minimiantal befintliga livbåtar icke fanns.

Ärendet är föremål för prövning i regeringen.

Maskinpersonal

Redan av sjöbefälskungörelsen framgår att maskinbemanningen för mindre fartyg kan variera beroende på om annan personal ombord, t. ex. befälhavaren, har maskinbefälsutbildning eller ej. Detta avspeglas även i minimibesättningsbesluten dels på det sättet att kungörelsens bestämmelser överförs till beslutet, dels så att det alltid, beroende på fartygets storlek, skall finnas viss maskinkunskap eller viss särskild maskinpersonal ombord. Detta kan t. ex. innebära att om särskilt maskinbefäl finns anställt ombord övrig maskinpersonal kan undvaras. Sjöfartsverket tar alltså betydande hänsyn till behörighetsnivån hos sjöbefälet ombord vid sidan av fartygets utrustning för gång med periodvis obemannat maskinrum.

Beträffande alla fartyg är utgångspunkten för maskinbemanningen sjöbefälskungörelsens regler. Antalet övrig maskinpersonal framgår för konventionella fartyg av tabell 5.4. För automatiserade fartyg kan såväl antalet

Tabell 5.4 Antalet maskinpersonal utöver maskinbefäl enligt sjöfartsverkets bemanningsnormer på fartyg med konventionell vakt

Maskineriets effekt i ehk	Bemanning i all fart	
	totalt	varav motormän/eldare
– 550	–	–
551– 1 500	1	1
1 501– 2 000	2	1
2 001– 2 400	2	2
2 401– 5 500	3	3
5 501–10 000	4	3
10 001–25 000	5	3
25 001–	6	4

maskinbefäl som antalet övrig maskinpersonal minskas. Beslutet innebär då i förekommande fall dispens från sjöbefälskungörelsen. Normalbemanningen för automatiserade fartyg framgår av tabell 5.5. Som ytterligare förutsättning för tillämpning av denna tabell gäller alltid att maskinchefen är behörig enligt sjöbefälskungörelsen och alltså inte bristmönstrad. Om antalet motormän/eldare är lägst två, får en av dessa bytas ut mot elektriker. I övrigt har sjöfartsverket inte accepterat utbyte av ett slags personal mot annat, t. ex. maskinbefäl mot elingenjör.

Vad härefter angår elpersonalen ställs krav på behörig elektriker i minimibesättning upp endast på det sättet att redaren, där det särskilt anges i

Tabell 5.5 Antalet maskinpersonal på fartyg som är godkänt för gång med periodvis obemannat maskinrum (automatiserat fartyg) enligt sjöfartsverkets bemanningsnormer

Maskineriets effekt i ehk	Bemanning							
	högst nordsjöfart		högst medelhavsfart		oceanfart		all fart	
	maskinbefäl	motorman/eldare	maskinbefäl	motorman/eldare	maskinbefäl	motorman/eldare	maskinbefäl	motorman/eldare
– 550	1[a]	1[a b]	..	..	..	..		
551– 1 000	1	1[b]	1	1	2	1		
1 001– 2 000	1	1	1	1	2	1		
2 001– 3 000	2	1	2	1	2	1		
3 001– 5 000	2	2	3	2	3	2		
5 001– 5 500							3	2
5 501–25 000							3	3
25 001–40 000							3	4
40 001–							3	5

[a] I det inskränkta nordsjöfartsområde, som begränsas av en linje Esbjerg – 53 grader nord 4 grader ost – fyren Blankenberghe, får all maskinpersonal undvaras under de förutsättningar som anges i not 1 och 5 i bilaga D till sjöbefälskungörelsen.

[b] Får undvaras om någon ombord (dock inte maskinchefen) avlagt fartygsmekanikerexamen.

beslutet, får ersätta motorman med elektriker. Sjöfartsverket har hittills inte i minimibesättningsbeslut ställt krav på elpersonal med högre utbildning eller längre praktik än elektriker.

Författningsbestämda krav på elpersonal på fartyg finns bara i kvalifikationskungörelsen (se kap. 4). Där föreskrivs för behörighet att tjänstgöra i elektrikerbefattning ingående i för fartyg fastställd minimibesättning att ha med godkända betyg genomgått grund- och påbyggnadskurs för fartygselektriker vid sjömansskola eller annan utbildning, som av sjöfartsverket förklarats vara likvärdig därmed, samt att ha fullgjort minst fyra månaders maskinrumstjänstgöring eller att ha minst tolv månaders allsidig praktik som utbildad elektriker i land eller däremot svarande yrkeskunskaper och erfarenhet.

På sjöfartsverkets uppdrag utförde dåvarande förste byråinspektören i verket Per Persson en undersökning om bemanningsbehovet på automatiserade fartyg (se även ovan i detta avsnitt). I sin rapport till verket redogjorde han först för hur det aktiva maskinbefälet såg på behovet av elutbildad personal på fartygen. På fartyg med maskinstyrka om högst 3 000 ehk uppgav denna personal att något behov av elektriker inte förelåg. På fartyg, vars maskinstyrka varierade mellan 8 800 och 24 000 ehk, förklarade däremot de ombordanställda maskinbefälen utan undantag att det förelåg ett mycket stort behov av att elektriker fanns anställda ombord. Från flera fartyg gavs exempel på arbeten, som hade utförts av elektriker och som var nödvändiga för fartygets säkerhet.

Efter den inledande redogörelsen drog Persson följande slutsatser om behovet av elpersonal:

Inga skäl talar för att elektriker behövs i minimibesättningen på fartyg med en maskinstyrka om högst 3 000 ehk eller, om man ser till elanläggningens storlek, i fartyg med elanläggning om högst 660 KVA. På fartyg med större maskinanläggning föreligger otvivelaktigt behov av att en person med kvalificerade eltekniska kunskaper finns ombord för att komplettera maskinbefälet. I dessa fall kan det inte anses realistiskt att lägga elarbetet på maskinbefälen som redan har en avsevärd arbetsbelastning. De saknar dessutom i allmänhet den praktik och utbildning som erfordras för felsökning i komplicerad elektrisk utrustning. Utvecklingen tycks innebära att fartygsmaskinerierna blir mer och mer avhängiga av automatiken, dvs. att allt större del av automatiken måste fungera för att maskineriet skall kunna köras med tillfredsställande resultat. Befattningen elektrotekniker bör – utan reducering av maskinbefäl eller maskinmanskap – införas i minimibesättningsbesluten för fartyg som har en maskinstyrka överstigande 5 000 ehk och som inrättats för drift med obemannat maskinrum. Utrustningen i fartyg med turbinmaskineri är i allmänhet av mera komplicerad elektronisk natur än maskinutrustningen i fartyg med dieselmaskineri. De i sjöfartsverkets kvalifikationskravskungörelse fastställda behörighetskraven för elektriker motsvarar inte de krav som bör ställas på en elektriker i nu ifrågavarande fartyg. Med elektrotekniker bör avses person som har avlagt ingenjörsexamen på elteknisk linje vid tekniskt läroverk, fackskola eller motsvarande och som har fullgjort minst sex månaders maskinrumstjänstgöring eller äger däremot svarande elkunskaper och erfarenhet.

I sitt förslag den 19 april 1972 till minimibesättningsbeslut för 19 automatiserade fartyg (se ovan i detta avsnitt) föreskrev sjöfartsverket att ett maskinbefäl kunde ersättas av elektroingenjör. Med sådan ingenjör avsågs den som hade avlagt examen vid fackskola eller gymnasium för elektroin-

genjör eller som hade genomgått annan utbildning som sjöfartsverket förklarat likvärdig samt därefter hade fullgjort minst tolv månaders allsidig tjänstgöring i arbete med drift och underhåll av elektriska anläggningar, varvid minst sex månader skulle vara sådan tjänstgöring i handelsfartygs maskinrum. Över detta förslag har visst samråd med arbetsmarknadens organisationer förekommit men sjöfartsverket har förklarat sig inte ha för avsikt att fullfölja frågan innan befälsbemanningsutredningens arbete är slutfört.

Svenska maskinbefälsförbundet kräver emellertid numera, när det regelmässigt hörs av sjöfartsverket i ärenden om fastställande av minimibesättning, att elpersonal skall ingå i bemanningen på fartyg med kraftigare maskinstyrka. Verket har i dessa fall hänvisat till denna utrednings arbete och förklarat sig ämna avvakta resultatet innan ställning tas till behovet av sådan personal.

Av en av kollektivavtalsparterna gemensamt använd bemanningsstatistik för kollektivavtalsändamål framgår, att det på fartygen år 1976 fanns ca 250 befattningshavare med elteknisk kompetens tillhöriga Svenska maskinbefälsförbundet och ca 200 organiserade i Svenska sjöfolksförbundet.

Radiopersonal

Med stöd av dispensregeln i 2 kap. 2 § sjösäkerhetslagen (se avsnitt 2.5) har sjöfartsverket vid olika tillfällen medgivit undantag från regeln om skyldighet att ha radiotelegrafstation på lastfartyg. F. n. pågår en försöksverksamhet med dispenser i avsikt att skapa underlag för bedömning av lämplig materialstandard ombord, utbildningskrav för personalen och antalet radiotelefonister som kan behövas på fartyg utan sådan station. Vidare har man sökt skapa underlag för en anpassning av kustradioresurserna. Sjöfartsverket har i varje särskilt fall prövat fartyget i fråga om byggnadssätt, ålder, utrustning och andra faktorer. Sjöfartsverket har också efter samråd med televerket ställt upp speciella krav i fråga om radioutrustningen. Vidare fordras att alla tre styrmännen eller, på fartyg med endast två styrmän, befälhavaren och styrmännen har gått igenom en särskild, veckolång utbildning för radiotelefonist på dispensfartyg. Dispenserna gäller fartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön. Eftersom det gäller en försöksverksamhet skall sjöfartsverket utvärdera den prövade ordningen för ett slutligt ställningstagande till frågan om behovet av radiotelegrafstation på sådana fartyg.

Också för passagerarfartyg i närtrafik har getts dispenser från kravet på radiotelegrafstation.

Intendenturpersonal

Intendenturpersonalen fastställs i förhållande till det antal personer som ingår i minimibesättningen, intendenturpersonalen oräknad. I normalfallet följs de riktlinjer som anges i tabell 5.6 men variationer förekommer, särskilt beträffande de mindre fartygen. Det finns inga kvalifikationskrav för personalen i denna grupp.

Tabell 5.6 Antalet intendenturpersonal enligt sjöfartsverkets bemanningsnormer

Fartygets storlek, brt	Besättningens storlek, exklusive intendenturpersonal	Intendenturpersonal
Inga gränser	5–10	1
Inga gränser	11–17	2
Inga gränser	18–22	3
Över 30 000	22–25	4
Över 30 000	26–	5

5.2.3 *Bristmönstring m. m.*

Under 3.5 har redogjort för bristmönstringssystemets uppbyggnad. Det innebär för det fall att innehavaren av viss befattning på fartyget inte uppfyller uppställda behörighetsfordringar för befattningen och detta har föranletts av att lämplig och behörig person inte kunnat erhållas i senast besökta hamn, att befälhavaren ändå får avgå med fartyget. Befälhavare kan dock inte bristmönstras. Systemet bygger på ett samarbete mellan befälhavaren och den lokale mönstringsförrättaren. Om inte behörig personal finns att tillgå, vilket mönstringsförrättaren har att kontrollera med arbetsförmedlingen, får denne godkänna annan för befattningen. Den som skall sköta befattningen skall ha en kompetens som så nära som möjligt ansluter sig till de behörighetskrav som är uppställda. Det är ytterst på befälhavarens ansvar som den anställde tillträder viss befattning ombord. I efterhand görs en kontroll hos sjöfartsverket, genom att mönstringsförrättaren sänder in en rapport i varje fall då bristmönstring ägt rum. I rapporten anges befattning, behörighetskrav för befattningen, den mönstrades namn och behörighet eller kvalifikationer. Mönstringen sker som regel för tid tills behörig kunnat anskaffas.

1957 års bemanningsutrednings beskrivning av bristmönstringssystemets tillämpning, vilken citeras i avsnitt 5.3, gäller i stort fortfarande. Befälsbemanningsutredningen har företagit en behörighetsundersökning som närmare beskrivs i kap. 8. Den visar att bristmönstring sker i stor utsträckning och att bristen på juniorbefäl är särskilt markant. Vidare framgår att bristen på maskinbefäl är större än bristen på fartygsbefäl med motsvarande kompetens. I samma kapitel lämnas också en redogörelse för den uppföljning av

Tabell 5.7 Antal dispenser för befälhavare och maskinchef enligt 34 § tredje stycket sjöbefälskungörelsen

År	Befälhavardispenser		Maskinchefsdispenser
	Totalt	Därav för enstaka resa	
1965	83	12	15
1970	89	12	23
1973	159	46	44
1975	143	27	49

utredningens undersökning som Sveriges redareförening har gjort.

Som nämnts kan befälhavare inte bristmönstras. I stället sker en individuell prövning för dispens enligt 34 § tredje stycket sjöbefälskungörelsen. Sådan dispensgivning förekommer också för tjänstgöring som maskinchef. Meddelade dispenser kan gälla för viss resa, för begränsad tid eller tills vidare. Antalet dispenser under några år som är utvalda som exempel framgår av tabell 5.7.

5.2.4 *Vissa mindre fartyg*

Det råder i praktiken osäkerhet hos sjöfartsverket och andra myndigheter om tillämpningen av sjöbefälskungörelsen på olika slag av tjänstefartyg och arbetsfartyg.

I avsnitt 5.1.2.3 har nämnts sjöfartsverkets olika båtar och fartyg. Alla betraktas vid praktiktidsberäkningen som handelsfartyg. Detta skulle kunna innebära att de faller under bemanningsbestämmelserna i 2 kap. sjöbefälskungörelsen och skall bemannas med sjöbefäl såsom handelsfartyg som inte är passagerarfartyg. Så sker inte och sjöfartsverket har inga andra enhetliga krav på befälhavaren eller övriga ansvariga än att skepparexamen utgör anställningsvillkor och redan anställda har fått läsa in denna examen. I övrigt genomförs ingen kontinuerlig utbildning av personalen i nautiska ämnen.

För kustbevakningens personal gäller skepparexamen och fartygsmekanikerexamen som anställningsvillkor (se 5.1.2). Endast ett fåtal av kustbevakningens fartyg har från praktiksynpunkt ansetts jämställda med handelsfartyg. Frågan om sjöbefälskungörelsen gäller för alla kustbevakningens fartyg har inte ställts på sin spets. I tjänsten får personalen praktik och vidareutbildning så att en befälhavare på ett fartyg under 30 ton kan bedömas uppfylla behörighetsfordringarna i 11 § sjöbefälskungörelsen. Vad gäller större fartyg, där även 7 § andra stycket kan tänkas tillämplig (jfr tab. 3.1), är troligen inte behörighetskraven uppfyllda, särskilt om tjänstgöringen har fullgjorts på fartyg där praktik inte får tillgodoräknas som praktik på handelsfartyg.

Polisens båtar varierar i längd mellan åtta och elva meter. Båtarna är i kontinuerlig tjänst maj–oktober och bemannas med två fasta besättningar vilka avlöser varandra. På de större båtarna består besättningen av tre man, på de mindre av två man. Alla har gått igenom sjöpoliskurs om sju veckor. Denna ger kunskaper motsvarande skepparexamen och viss motorutbildning. I kursen ingår omkring två veckors tjänstgöring ombord på polisbåt. Särskild utbildning för befälhavare på polisbåt förekommer inte men det fordras normalt två eller tre säsongers tjänstgöring, innan en sjöpolis får befälhavaransvar.

Brandförsvaret har båtar för oljeskadebegränsning, brandsläckning, sjuktransporter, undsättning av nödställda, dykning m. m. I de större hamnarna kan även finnas större fartyg, flodsprutor e. d. Sjöfartsverket har vid skriftväxling med brandchefen i Västerås kommun lämnat sådana uppgifter, att det framgår att verkets bemanningssektion anser att brandförsvarets båtar bör bemannas med sjöbefäl liksom handelsfartyg.

Statens brandnämnd har tagit kontakt med utredningen och hemställt att frågan om bemanningen av brandförsvarets båtar tas upp och löses. Brandnämnden anför att båtarna inte kan anses använda i handelssjöfart eller

till sådant ändamål som i definitionen i 3 § sjöbefälskungörelsen jämställs därmed. I stället används de i räddningstjänst enligt brandlagen (1974:80). Hit räknas inte sjöräddning. Sjöbefälskungörelsen äger därför enligt nämnden inte tillämpning på båtarna. Statens brandnämnd anför vidare att problemet gäller alla kommuner som gränsar till kustvatten eller som inom sina gränser har floder, kanaler eller insjöar. Det är därför nödvändigt att all tvekan undanröjs om vilka bemanningsregler som skall gälla.

Om man bortser från de största fartygen, såsom flodsprutor och liknande, vilka har fast besättning, finns i allmänhet ingen särskild personal avdelad för båtarnas skötsel och handhavande. Det anses nödvändigt att alla brandmän kan och får sköta dem, så att tillgänglig personal kan utnyttjas på bästa sätt. Särskild utbildning av det slag som avses med sjöbefälsutbildning förekommer inte.

Skogsvårdsstyrelsen i Norrbottens län har gjort utredningen uppmärksam på vissa persontransporter som arbetsgivare utför för sin personal. I samband med skogsvårdsarbeten transporterar styrelsen personal på insjöar och över älvar. Transporterna sker med båtar, typ roddbåtar, fyra–sex meter långa, avsedda för fyra personer och ibland utrustade med utombordsmotor. Viss räddningsutrustning finns i varje båt. Med tanke på den relativt ringa omfattningen av trafiken och på de farvatten i vilka transporterna sker är enligt styrelsens uppfattning kravet på skepparexamen för förare av båt med utombordsmotor onödigt högt ställt. Praktiska färdigheter i att hantera en forsbåt är, anför styrelsen, mer relevanta på dessa farvatten än teoretiska kunskaper i navigation och om internationella sjövägsregler.

6 Personal på fartyg med farlig last

Befälsbemanningsutredningen föreslog i sitt betänkande nr 1 att det på fartyg som för farlig last alltid skall finnas minst en befattningshavare som har särskild behörighet beträffande sådana säkerhetsfrågor som har samband med den farliga lasten.

Utredningens förslag ligger till grund för den nyligen genomförda ändringen i sjösäkerhetskungörelsen i fråga om krav på särskild befattningshavare på vissa fartyg som för farlig last (SFS 1976:773). De nya bestämmelserna återfinns i 6 kap. 9–13 §§ och trädde i kraft den 1 juli 1977. Sjöfartsverket har utfärdat tillämpningsföreskrifter till bestämmelserna i Kungörelse om befattningshavare med behörighet att handha farlig last på fartyg (Sjöfartsverkets författningssamling 1977:5).

Den nya regleringen förutsätter att det skall finnas tre slag av behörigheter att handha farlig last. Dessa avser personal på bulklastfartyg, torrlastfartyg eller fartyg som släpar eller skjuter farlig last. Behörigheterna är inte avsedda för särskild personal med enbart uppgifter med avseende på lasten utan kommer sannolikt att innehas av någon i fartygets driftsbesättning.

Den första av de nämnda specialbehörigheterna avser personal på bulklastfartyg som har last av olja, kemikalier, gas eller annat ämne vilket kan orsaka explosion, brand, förgiftning eller annan skada. Behörigheten avser visst slag av last; olja, gas eller kemikalier. För behörighet fordras sex månaders tjänstgöring på bulklastfartyg med last av det slag som behörigheten avser. Under tjänstgöringstiden skall befattningshavaren ha deltagit i minst fyra lastnings- eller lossningsoperationer. Behörigheten kan gälla flera slag av farlig last. I så fall skall tjänstgöringen omfatta minst fyra månader för varje lastslag. Efter fullgjord praktik skall befattningshavaren gå igenom dels föreskriven utbildning för hantering av sådan last som behörigheten skall gälla, dels brandskyddskurs för personal på bulklastfartyg.

Den andra specialbehörigheten avser personal på torrlastfartyg. För denna fordras att befattningshavaren har gått igenom föreskriven utbildning för hantering av farlig last i torrlastfartyg. Särskild praktik fordras inte.

För det tredje slaget av behörighet meddelar sjöfartsverket föreskrifter. Sådana har inte utfärdats generellt, utan sjöfartsverket kommer att i varje enskilt fall ge föreskrifter om vad som krävs.

Enligt 6 kap. 12 § sjösäkerhetskungörelsen meddelar skolöverstyrelsen föreskrifter om utbildning för behörighet efter samråd med sjöfartsverket. Utbildning för personal på bulklastfartyg finns av tre slag, för oljelaster, för kemikalielaster och för gaslaster. Kurs som avser enbart oljelaster är tre

veckor lång för personal på större tankfartyg och två veckor lång för personal på mindre tankfartyg som har mindre avancerade skyddssystem. Kurs för kemikalielaster och för gaslaster anordnas som påbyggnadskurser om en vecka till oljelastkurserna. Vid sjöbefälsskolan i Kalmar anordnas enveckaskurser för hantering av farlig last på torrlastfartyg. Brandskyddskurser för personal på bulklastfartyg anordnas av Sjöfartens brandskyddskommitté. De omfattar en vecka.

För den som uppfyller behörighetsfordringarna utfärdar sjöfartsverket på begäran behörighetsbevis. Beviset har en giltighetstid av fem år. Giltighetstiden räknas första gången från den dag då behörigheten faktiskt uppnåddes, dvs. den dag då utbildningen i lasthantering avslutades. För förnyelse av behörighetsbevis kan sjöfartsverket framdeles föreskriva att innehavaren går igenom prov eller ytterligare utbildning.

Beträffande användningen av personal med dessa behörigheter finns föreskrifter i 6 kap. 9 § sjösäkerhetskungörelsen. På bulklastfartyg som för last av olja, kemikalier, gas eller annat farligt ämne skall under resa och vid lastning och lossning alltid finnas befattningshavare med behörighet att handha last av det slag som finns på fartyget. På torrlastfartyg skall finnas befattningshavare med behörighet som avser sådant fartyg, om det är påkallat på grund av lastens farlighet och mängd. Närmare föreskrifter om vilka oljor, kemikalier och gaser som avses med bestämmelsen för bulklastfartyg finns i 3 § sjöfartsverkets nyssnämnda kungörelse. Motsvarande bestämmelser rörande vilka varor och mängden av dessa som avses med bestämmelsen för torrlastfartyg finns i kungörelsens 4 §.

Befattningshavare med redovisad behörighet skall finnas på fartyget även före lastningen och efter lossningen om detta behövs med hänsyn till risken för skada. Denna regel preciseras av sjöfartsverket på det sättet, att befattningshavaren skall finnas på fartyget vid planering av lastning och efter lossning tills fartyget har rengjorts från farliga lastrester och är gasfritt. Befattningshavaren skall uppehålla sig ombord eller i sådan närhet av fartyget att samråd med honom kan ske om varje åtgärd eller inträffad händelse som har samband med den farliga lasten. I sjöfartsverkets kungörelse ges ytterligare bestämmelser om hur han skall fullgöra sina särskilda uppgifter.

I 6 kap. 10 § sjösäkerhetskungörelsen stadgas att det i beslut om minimibesättning skall anges om befattningshavare med särskild behörighet skall finnas på fartyget. Beträffande fartyg som inte omfattas av reglerna om minimibesättning i 6 kap. 2 § sjösäkerhetslagen meddelar sjöfartsverket i stället särskilt beslut om sådan befattningshavare skall finnas. Verket kan också meddela undantag från regleringen om säkerheten kan anses tryggad på annat sätt.

II Gällande ordning i övrigt

7 Utbildning till sjöyrken

7.1 Nuvarande utbildning

Det finns inga i författning eller avtal uppställda krav på teoretisk utbildning för att kunna få anställning som nybörjare inom ett sjöyrke. En pojke som fyller 16 år under kalenderåret eller en flicka som fyllt 18 år[1] kan alltså "gå till sjöss" utan förkunskaper och kan i sitt dagliga arbete vinna de erfarenheter och färdigheter som fordras av en yrkesman. För de flesta befattningshavare som ingår i minimibesättning finns det emellertid krav på viss praktik, i många fall kombinerad med skolutbildning. Dessa behörighetskrav framgår av sjöbefälskungörelsen m. fl. författningar eller av den under 4.1 nämnda sjöfartsverkets kungörelse (1968:A 18) om kvalifikationskrav för vissa befattningar i fartyg.

7.1.1 *Sjömansskolan m. m.*

Det finns inom skolväsendet ett flertal utbildningsvägar för grundläggande sjömansutbildning och för komplettering av den praktiska utbildning som erhålls ombord. Dessa utbildningsvägar har vuxit fram inom yrkesskolan, i detta sammanhang vanligen benämnd sjömansskolan. Yrkesskolan har numera gått upp i gymnasieskolan, och sjömansskolans utbildningar förekommer som specialkurser inom nämnda skolform.

Det finns sjömansskolor i Härnösand, Stockholm, Kalmar, Malmö, Helsingborg och Göteborg. De är anknutna till gymnasieskolan på respektive ort. Tidigare sjömansskola i Visby bedriver ingen verksamhet f. n. På varje kursort anordnas kurser av varierande längd och syfte. Alla slag av utbildningar finns inte representerade på varje ort.

Inom sjömansskolan förekommer grundkurser av yrkesintroducerande karaktär om en termin och påbyggnadskurser till grundkurserna om ytterligare en termin. Genom sådan utbildning och eventuellt mellanliggande yrkespraktik ges utbildning för ett bestämt sjömansyrke. På detta sätt utbildas maskin- och allmäntjänstpersonal samt fartygselektriker. För däckspersonal finns enbart grundkurs (terminskurs). För maskinpersonal, fartygselektriker och fartygskockar finns också ettåriga kurser, och slutligen förekommer en tvåårig utbildning för fartygselektriker.

Sedan läsåret 1972/73 anordnas på försök inom gymnasieskolan en tvåårig utbildning som är inriktad på sjötjänst. Den kallas tvåårig fartygsteknisk kurs[2] och är i årskurs 2 delad i en gren för fartygsteknik, dvs. för däcks- och

[1] Åldersgränserna är bestämda i 45 § sjömanslagen (1973:282). Ang. ett undantag se not 2.

[2] För att flicka som inte fyllt 18 år skall få sysselsättas i fartygsarbete fordras medgivande av sjöfartsverket. Medgivande får endast lämnas den som påbörjat eller gått igenom yrkesutbildning för fartygsarbete, t. ex. fartygsteknisk kurs. Detta undantag från den generella åldersgränsen framgår av 45 § sjömanslagen.

maskinpersonal, och en gren för fartygselektriker. Försöksverksamheten har initierats av UTSJÖ (se 7.3) och förekommer vid gymnasieskolorna i Göteborg och Härnösand sedan läsåret 1972/73 och numera även vid gymnasieskolorna i Helsingborg, Kalmar och Stockholm.

Utom ettårig kurs för fartygskockar anordnas inom gymnasieskolan en terminskurs (högre specialkurs) för ekonomiföreståndare. Den grundas på kockutbildning och för inträde fordras även viss tids praktik på fartyg.

I viss omfattning förekommer vidare särskild manskapsutbildning utom sjömansskolans ram. Arbetsmarknadsmyndigheterna har vid några tillfällen anordnat utbildning för däcks- och maskinpersonal, vilket dock skett i samarbete med sjömansskola. Enskilda rederier och fackliga sammanslutningar har också anordnat kurser med yrkestekniska inslag.

7.1.2 *Sjöbefälsskolan*

Examination och, med några undantag, utbildning av blivande sjöbefäl[1] av olika kategorier sker vid sjöbefälsskolorna. Sådana skolor finns i Göteborg, Härnösand, Kalmar, Malmö och Stockholm. Verksamheten regleras i sjöbefälsskoleförordningen och förordningen om lägre nautisk och maskinteknisk utbildning.[2]

För inträde till de utbildningar som anordnas vid sjöbefälsskola fordras bl. a. viss praktik. Beträffande de högre utbildningarna ges bestämmelser härom i 15 och 16 §§ sjöbefälsskoleförordningen och för de lägre utbildningarna i 5 § i den andra av de två nämnda förordningarna.

Efter förslag från denna utredning i betänkande 2 är inträdeskraven för styrmans- och sjökaptenskurs numera tjänstgöring till sjöss på däck 27 månader på fartyg om minst 30 brt. Av denna tid om 27 månader skall minst 18 månader ha fullgjorts på fartyg i stor kustfart eller vidsträcktare fart, varav minst tolv månader på handels- eller fiskefartyg om minst 200 brt. Motsvarande praktikkrav för maskintekniker- och sjöingenjörskurs är tjänstgöring 27 månader. Praktiken skall utgöras av minst 15 månader till sjöss i maskinrum på fartyg med en maskinstyrka om minst 550 ehk eller, i fråga om fiskefartyg, minst 300 ehk samt minst tolv månader av den verkstadstjänstgöring som fordras för maskinteknikerbrev.

Enligt de regler som gäller fr. o. m. den 1 november 1976 fordras för inträde till skepparkurs av 1:a klass att sökanden fullgjort 24 månader av den praktik till sjöss som krävs för skepparbrev av 1:a klass, därav minst tolv månader på handels- eller fiskefartyg i stor kustfart eller vidsträcktare fart. För inträde vid fartygsmekanikerkurs av 1:a klass fordras 27 månaders praktik, därav minst 15 månader till sjöss och tolv månader i verkstad. All praktik skall vara av det slag som får tillgodoräknas för erhållandet av något av de två slagen av fartygsmekanikerbrev av 1:a klass.

För att avlägga skepparexamen eller fartygsmekanikerexamen – utbildning för dessa examina förekommer inte vid skolorna – finns inga praktikkrav uppställda.

Vid varje sjöbefälsskola finns nautisk och maskinteknisk linje. Inom den nautiska linjen finns en lägre utbildningsgång bestående av en 16 veckors skepparkurs av 1:a klass och en treårig högre utbildningsgång. Den

[1] Sjöbefäl används här i den mening som avses i sjöbefälskungörelsen.

[2] Angående förordningarnas rubriker och de ändringar som gjorts i dessa, se under rubriken Förkortningar i inledningen till betänkandet.

sistnämnda bygger på nioårig grundskola eller motsvarande utbildning. I denna går eleverna första året i styrmanskurs. Elev som blir godkänd i samtliga ämnen i styrmanskurs är behörig att fortsätta studierna i den tvåårigа sjökaptenskursen. Den maskintekniska linjen har en likartad uppläggning. Den lägre utbildningen utgörs av en tio veckors fartygsmekanikerkurs av 1:a klass. I den högre utbildningen ingår en ettårig maskinteknikerkurs följd av en tvåårig sjöingenjörskurs.

Efter undervisningens avslutande avges vitsord (betyg) i de ämnen som ingår i kursen enligt den äldre bokstavsskalan (A–C), dock att i vissa orienteringsämnen i stället anges om eleven på tillfredsställande eller icke tillfredsställande sätt deltagit i undervisningen. Elev som fått godkänt vitsord i samtliga ämnen där vitsord skall avges får avgångsbetyg från kursen. Från sjökaptens- och sjöingenjörskurs kallas avgångsbetyget i stället examensbetyg. Avgångs- eller examensbetyg får utfärdas även om eleven fått vitsordet BC i högst två av vissa angivna ej speciellt yrkesinriktade ämnen. Elev som inte får avgångsbetyg kan i stället få utdrag ur betygskatalog, men endast avgångs- eller examensbetyg berättigar till behörighetsbevis.

Förutom de nu nämnda ordinarie kurserna anordnas årligen fort- och vidareutbildningskurser vid sjöbefälsskolorna. Fortbildningskurser om 1–3 veckor brukar förekomma inom ämnesområdena radarnavigering, reglerteknik, författningskunskap och transportteknik. Till sistnämnda område hör de kurser om transport av farlig last som anordnas för särskild behörighet enligt 6 kap. 11 § sjösäkerhetskungörelsen i lydelse enligt SFS 1976:773, s. k. tankoperativa kurser i Malmö och kurser om hantering av farligt gods (torrlastfartygskurser) i Kalmar (se härom vidare kap. 6). Tidvis har anordnats en vidareutbildningskurs i Göteborg för erhållande av utvidgad behörighet för visst fartygsbefäl att föra fartyg i s. k. medelhavsfart. Kurslängden har varit 24 veckor fördelad på två kursdelar.

I detta sammanhang bör också nämnas att vissa kurser anordnas genom Arbetsledareinstitutet (personalledning) och Sjöfartens brandskyddskommitté (brandskydd) med statligt ekonomiskt stöd.

7.1.3 *Radiotelegrafistutbildning*

Utbildning av radiotelegrafister för anställning på fartyg sker vid sjöbefälsskolorna i Göteborg, Härnösand, Kalmar och Stockholm. Den är formellt grundskolerekryterad men flertalet elever har gymnasial utbildning före inträde i radiotelegrafistkurs. Kursen är sedan läsåret 1973/74 tre (tidigare två) terminer lång och omfattar kommunikationstekniska och el-teletekniska avsnitt samt vissa avsnitt som berör personaltjänst och fartygskameralt arbete. Utbildningen syftar i första hand till att ge de kunskaper som erfordras för radiotelegrafistcertifikat av andra klass. Sådant certifikat jämte praktik ger behörighet som telegrafist på handelsfartyg (se vidare avsnitt 2.5).

År 1974 genomfördes vissa ändringar i det internationella radioreglementet (jfr avsnitt 2.5) för att införa ett allmänt radiotelegrafistcertifikat för den mobila sjötjänsten, vilket småningom torde komma att ersätta nuvarande radiotelegrafistcertifikat av första och andra klass. UTSJÖ föreslår att radiotelegrafistutbildningen ändras så att den uppfyller kraven för denna nya typ av certifikat.

7.2 UTSJÖ

Skolöverstyrelsen beslutade den 23 februari 1971 att tillsätta en utredning för att se över utbildningsfrågorna för allt slags sjöpersonal. Enligt direktiven ingår bland de frågor som skulle utredas erforderlig utbildningskapacitet, utbildningens inplacering i det allmänna skolsystemet och systemet för postgymnasial utbildning, huvudmannaskapet för utbildningen, utformning av grund-, vidare- och fortbildning, läromedel och lärarutbildning. Vid utformningen av studieprogrammen, särskilt för vidareutbildningen, borde särskilt uppmärksammas de kunskapskrav som finns för personal i olika slag av specialfartyg samt beaktas behovet av utbildningar för skilda funktioner i olika fartygstyper. Dessa frågor borde övervägas i samråd med Befälsbemanningsutredningen.[1] Denna utredning, som antog namnet Utredningen Sjöpersonalens utbildning (UTSJÖ), har bestått av fyra ledamöter, sjösäkerhetsdirektören, numera hovrättslagmannen, Göran Steen, länsskoleinspektören Allan Carlsson, skoldirektören Bertil Wijk och rektorn vid högskolan i Luleå Lars Nordström.

UTSJÖ avlämnade tre betänkanden i form av rapporter till SÖ. Det första avgavs i oktober 1973 och avhandlar utbildningsgången principiellt. Huvudrapporten (UTSJÖ 2) avgavs i december 1975 och den tredje rapporten, som behandlar vissa återstående frågor bl. a. lokalisering och dimensioneringsfrågor, i mars 1976.

Beträffande den framtida sjöpersonalutbildningen drar UTSJÖ upp riktlinjer för två nivåer, gymnasieskolan och högskolan. Begreppet högskola används för den organisation för högre utbildning i allmänhet som 1968 års utbildningsutredning (U 68) och Kompetenskommittén föreslagit riktlinjer för och som närmare behandlats i prop. 1975:9. Kunskaper motsvarande gymnasieskolan skall enligt UTSJÖ:s förslag utgöra förutsättning för studier i högskolan. Den grundläggande utbildningen i gymnasieskolan förutsätts bli tvåårig och ge allmänna kunskaper och grundläggande yrkeskunskaper för all personal i sjötjänst. För denna utbildning har bedrivits försöksverksamhet i form av fartygsteknisk kurs (se 7.1.1). Vidare förutser UTSJÖ behov av påbyggnadsutbildning till gymnasieskolan för olika slag av yrkesmän, t. ex. reparatör, pumpman och elektriker. Den framtida högre utbildningen skall ge de grundläggande kunskaper som behövs för tjänstgöring i befattningar som ansvarig för en vakt på fartyg (vakt- och jourbefäl). Härtill skall komma funktions- och befattningsinriktad utbildning för högre ansvarsbefattningar ombord. UTSJÖ räknar med att utbildningen måste kompletteras med praktik för att ge erforderliga praktiska kunskaper för viss befattning. Andra grundläggande principer för UTSJÖ har varit, att utbildning utöver den grundläggande bör förläggas i tiden så nära tillträde av motsvarande befattning som möjligt, samt att utbildningen skall vara användbar även för andra yrken i största möjliga utsträckning.

[1] Direktiven återfinns i sin helhet i UTSJÖ:s rapporter till skolöverstyrelsen och är utförligare refererade i utredningens betänkande 2 s. 50 f.

7.3 UTSJÖ:s förslag till utbildningar

Enligt UTSJÖ:s mening bör sjötjänst i alla befattningar föregås av grundläggande utbildning. När det gäller högskoleutbildning bör fordras såväl viss

grundläggande utbildning, helst direkt inriktad på sjöyrken, som praktik. Det finns med tanke på rekryteringssituationen inte tillräckliga skäl att obligatoriskt kräva gymnasial utbildning före sjötjänst. Dock bör alltid en kortare säkerhetskurs föregå den första anställningen ombord. Sådan kurs skall enligt förslaget (UTSJÖ 2 s. 60) omfatta två veckor och ge de allra mest grundläggande kunskaperna om säkerheten och yrkesarbetet ombord. Den skall därvid baseras på ILO:s rekommendation nr 137 om yrkesutbildning av sjöfolk.

7.3.1 *Gymnasieskolan*

UTSJÖ förslår att de äldre utbildningarna för däcks- och maskinpersonal och för fartygselektriker i gymnasieskolan avvecklas då de är otidsenliga. I stället bör en tvåårig linje för sjöyrken inrättas i gymnasieskolan, dvs. fartygsteknisk kurs permanentas. Härjämte bör anordnas yrkesutbildningar för sjöpersonal som har annan gymnasial utbildning och endast efterfrågar vissa yrkestekniska kunskaper. Även säkerhetskursen (se ovan) skall anordnas inom gymnasieskolans ram. Alla dessa utbildningsformer skall vad avser teoretiska kunskaper vara likvärdiga när det gäller tillträde till både högskolan och högre specialkurser inom sjötjänstområdet.

Som nämnts har försöksverksamhet med tvåårig fartygsteknisk kurs bedrivits sedan läsåret 1972/73. På grundval av de erfarenheter som har vunnits föreslår UTSJÖ i sin rapport 2 vissa ändringar i kursens organisation och innehåll. Kursen skall vara inriktad på sjötjänst och lämpa sig, beroende på grenval, för däcks- och maskintjänst resp. för befattningar som fartygselektriker. Gren för fartygselektriker ger dessutom viss grund för däcks- och maskintjänst. Kombinerad med sjötjänst skall utbildningen ge de insikter som erfordras för flertalet s. k. manskapsbefattningar på matros- och motormansnivån (UTSJÖ 2 s. 48, jfr s. 64). Utbildningen ger vidare dels allmän behörighet för högre utbildning inom den nya högskolan dels, under förutsättning att ämnet matematik har ingått på visst sätt, den särskilda behörighet som enligt UTSJÖ bör krävas för tillträde till högskolans sjöyrkesutbildningar.

Genomgången kurs medför även att praktikkravet för tillträde till högre utbildning kan sättas ned. Däremot innehåller varken nuvarande försökskurs eller den föreslagna kursutformningen alla de teoretiska ämnen som ingår i nuvarande eller de föreslagna kraven för sjöbefälsbehörighet.

UTSJÖ föreslår som nämnts en ny organisation för *fartygsteknisk kurs*. Enligt denna är första läsåret gemensamt för alla. Det andra läsåret delas i en gren för fartygsteknik och en gren för fartygselektriker. Under den fjärde terminen delas den förstnämnda grenen i variant för däckstjänst och variant för maskintjänst. En sådan uppdelning i varianter ger enligt UTSJÖ tillräckliga yrkestekniska kunskaper för däcks- och maskintjänst oberoende av vald variant. Ett val av variant som svarar mot den i första hand tänkta tjänstegrenen ombord ger dock en ytterligare fördjupning i yrkeskunskaperna vilken betraktas som önskvärd men inte är nödvändig (UTSJÖ 2 s. 53).

På samma nivå som fartygsteknisk kurs bör enligt förslaget ordnas utbildning för den som har gått genom linje på gymnasieskolan och alltså behöver enbart yrkesinriktad komplettering, samt, med tvekan, en utbild-

ning för den som har gått till sjöss utan gymnasial utbildning och vill komplettera sina allmänna och yrkestekniska kunskaper till dem som erhålls genom fartygsteknisk kurs. Det senare slaget av utbildning kan behöva anordnas som varvad utbildning.

Högre specialkurser bör inom gymnasieskolan anordnas för befattningarna båtsman, reparatör, pumpman och fartygselektriker. Därvid ges ytterligare kunskaper som behövs för befattningar som kvalificerade och specialiserade yrkesmän. Däremot är det inte fråga om sådan teoretiskt inriktad utbildning som ges i högskolan. Båtsman bör ges goda insikter i de arbeten som förekommer inom däckstjänsten och kunskaper om moderna arbetsledningsprinciper. Reparatör skall kunna utföra verkstadstekniska reparations- och underhållsarbeten inom hela fartyget. Pumpman är en befattning på tankfartyg. En pumpman skall ges utbildning för att ansvara för lasttankarna och det omfattande rörledningssystem med armatur och pumpar som ingår i lasttanksystemet. Kursen för fartygselektriker skall ge kunskaper för mer komplicerade elektriska utrustningar än vad utbildningen inom fartygsteknisk kurs avser.

Slutligen föreslår UTSJÖ ändringar beträffande utbildningen av ekonomipersonal *(intendenturpersonal)*. För närvarande finns endast en ettårig utbildning för fartygskockar som är direkt inriktad på sjötjänst. Vidare finns inom gymnasieskolans ram utbildningar på livsmedelsteknisk och konsumtionsteknisk linje vilka utnyttjas för sjöpersonal, särskilt inom passagerarfartygen, samt kortare enskilda kockutbildningar. UTSJÖ föreslår att en tvåårig utbildning för intendenturpersonal anordnas inom gymnasieskolan. Den avses ge såväl för sjötjänst erforderliga yrkeskunskaper som sådana kunskaper som är användbara för tjänstgöring i land. Den bör dessutom ge allmän behörighet för högre utbildning. Kursen föreslås delad i årskurs två i en gren för fartygskockar och en gren för intendenturteknik. Den senare grenen avses för serverings-, lokalvårds- och annan servicepersonal.

7.3.2 *Högskolan*

Enligt riksdagsbeslutet om den nya högskolan skall däri ingå en sjökaptenslinje och en sjöingenjörslinje. Av beslutet följer även att utbildningar som kräver gymnasial utbildning för tillträde och inte är en direkt fortsättning på viss gymnasial kurs skall tillhöra högskolan. UTSJÖ fann i rapport 1 att den nuvarande sjöbefälsutbildningen i sin helhet för tillträde borde kräva både gymnasial utbildning och viss yrkespraktik. Som en följd härav borde sjöbefälsskolornas nautiska och maskintekniska linjer ingå i högskolan. Även radiotelegrafistlinjen och den av UTSJÖ föreslagna högre intendenturutbildningen (sjöintendentutbildning) borde tillhöra högskolan.

För tillträde till högskoleutbildningarna skall alltså krävas s. k. allmän behörighet, dvs. föregående gymnasial utbildning om minst två årskurser med vissa krav på utbildningens innehåll vad gäller ämnena svenska och engelska.[1] Vidare bör krävas s. k. särskild behörighet i ämnet matematik, vilket innebär att eleven skall ha läst speciellt angivna kurser i detta ämne. Slutligen bör för inträde krävas praktik. I detta avseende ansluter sig UTSJÖ helt till Befälsbemanningsutredningens förslag i sitt betänkande 2 (jfr under 7.1.3). Till skillnad från nuvarande utbildning kan med den uppläggning

[1] Se närmare prop. 1975:9 s. 314 och 451.

utbildningen bedöms få, dvs. med ett flertal kortare ämneskurser, praktikkraven för tillträde väntas få betydelse endast för sådana yrkestekniskt inriktade ämnen eller kurser som för framgångsrika studier kräver förpraktik.

Vissa utbildningsgångar (se nedan) förslås delade i en allmän studiekurs och en högre studiekurs. Den högre studiekursen, vilken kan åtminstone i vissa avseenden jämföras med dagens sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningar, bör av olika, av UTSJÖ närmare angivna skäl (UTSJÖ 2 s. 99), läggas i nära anslutning till kunskapernas utnyttjande. Därför föreslås som tillträdeskrav till sådan kurs att den behörighet som motsvarar allmän studiekurs skall ha erhållits. På så sätt läggs som regel ett praktikavsnitt in mellan de två kurserna.

UTSJÖ föreslår att utbildningen i högskolan delas upp i två nivåer (A och B) relaterade till befattningsnivåer och en tredje nivå (S) som innehåller viss specialutbildning för olika personalkategorier. Nivå A (allmän studiekurs) avser att ge de kunskaper som erfordras i lägre befälsbefattningar och av befäl på mellannivå. Hit hör också utbildningar i form av enstaka, kortare kurser för allt befäl på små fartyg i lokal trafik. Nivå B (högre studiekurs) avser att ge de ytterligare kunskaper som erfordras av befälhavare och maskinchefer samt deras ersättare. Nivå S innehåller motsvarigheterna till de nuvarande fortbildningskurserna för aktivt sjöbefäl.

Utbildningen delas också upp i nautisk och maskinteknisk utbildningslinje. Inom den senare förekommer två linjevarianter, en för maskinteknisk och en för elteknisk tjänst ombord. Flera av studiekurserna inom vardera linjen har olika långa och därmed olika omfattande alternativ. I tabell 7.1, som är en direkt kopia av tabell 25 i UTSJÖ:s rapport 2 med tillhörande anmärkningar, visas uppdelningen av de olika linjerna enligt UTSJÖ:s förslag samt de målgrupper som avses med utbildningarna. Till tabellen och de däri använda beteckningarna kan följande förklaringar lämnas:

Med poäng avses studieinsatsen under cirka en studievecka för heltidsstuderande med fastställda förkunskaper. Ett studieår beräknas omfatta 40 poäng. Av tabellen kan utläsas, att UTSJÖ har funnit att en omfördelning av kurstiderna i förhållande till varandra bör göras. De nu ettåriga styrmans- och maskinteknikerkurserna bör förlängas till två läsår (80 poäng) medan de för närvarande tvååriga sjökaptens- och sjöingenjörskurerna föreslås omfatta tre terminer (60 poäng). Den sammanlagda studietiden i den högsta utbildningen, sjökaptens- och sjöingenjörslinjerna, blir alltså förlängd med en termin vid sidan av den allmänna höjning av utbildningsstandarden som ligger i att den skall bygga på minst två års gymnasiala studier i stället för som nu på grundskolan.

UTSJÖ föreslår som framgår av tabellen en särskild, mindre omfattande utbildning för fartygs- och maskinbefäl på mindre fartyg i inskränkt fart (nautisk och maskinteknisk utbildning II). Som högsta gräns har UTSJÖ använt gränserna 1 500 brt resp. 3 000 kW. Dessa gränser har använts i diskussionerna inom IMCO. Fartygen förutsätts sysselsatta längst inom nordsjöområdet. Denna utbildning ersätter enligt UTSJÖ närmast skepparkurs av 1:a klass och fartygsmekanikerkurs av 1:a klass.

Som ersättning för nuvarande skepparexamen och fartygsmekanikerexamen föreslår UTSJÖ nautisk resp. maskinteknisk utbildning III. De är

Tabell 7.1 UTSJÖ:s förslag till nya utbildningsgångar, utbildningens längd och målgrupper

Benämning	Utbildningens omfattning	Målgrupp (användningsområde)*
Nautiska utbildningar		
Nautisk utbildning I (sjökaptenlinje)	Allmän studiekurs, 80 poäng Högre studiekurs, 60 poäng	Fartygsbefäl på alla större fartyg, dvs. fartyg över 1 600 brt. Ingen begränsning i fartområdet.
Nautisk utbildning II	Allmän studiekurs, 40 poäng Högre studiekurs, 20 poäng	Fartygsbefäl på mindre fartyg, dvs. fartyg under 1 600 brt. Avsett fartområde högst nordsjöområdet.**
Nautisk utbildning III	Enstaka kurser på nivå A om tillsammans 20 poäng.	Fartygsbefäl på fartyg under 200 brt i trafik på Sverige omgivande kustnära farvatten.
Nautisk utbildning IV	Utbildning utanför högskolan som ger kunskaper motsvarande nuvarande skepparexamen.	Fartygsbefäl på små fartyg i lokal trafik.
Maskintekniska utbildningar		
Maskinteknisk utbildning I (sjöingenjörlinje)	Allmän studiekurs, 80 poäng Högre studiekurs, 60 poäng	Maskinbefäl på alla större fartyg, dvs. med en maskinstyrka över 3 000 kW. Ingen begränsning i fartområdet.
Maskinteknisk utbildning II	Allmän studiekurs, 40 poäng Högre studiekurs, 20 poäng	Maskinbefäl på mindre fartyg, dvs. fartyg med en maskinstyrka om högst 3 000 kW. Avsett fartområde högst nordsjöområdet.**
Maskinteknisk utbildning III	Enstaka kurser på nivå A om tillsammans 20 poäng.	Maskinbefäl på fartyg med en maskinstyrka om högst 746 kW i trafik på Sverige omgivande kustnära farvatten.
Maskinteknisk utbildning IV	Utbildning utanför högskolan som ger kunskaper motsvarande nuvarande fartygsmekanikerexamen.	Maskinansvarig person (maskinbefäl) på små fartyg i lokal trafik.

Anm. Tabellen hämtad från UTSJÖ:s rapport 2. sid. 104–105.

*) 1. Användning av större fartyg i begränsade farvatten t. ex. i svensk inrikes trafik eller användning av mindre fartyg i vidsträcktare fartområden än tabellerna anger kan föranleda minskade eller ökade krav på personalens utbildning gentemot de här angivna riktvärdena. Likaså kan fartygets typ och användning föranleda avvikelser. Hithörande frågor prövas för närvarande av befälsbemanningsutredningen.

2. För maskinbefäl kan viss linjevariant eller andra särskilda krav förekomma beroende på maskineriets typ m. m. Även dessa frågor prövas av befälsbemanningsutredningen.

**) Nautisk respektive maskinteknisk utbildning II baseras i princip på nordsjöområdet som avsett fartområde. Särskilt för nautisk utbildningslinje kan förutses behov av en kompletterande utbildning som på berörda fartyg medger befattning som befälhavare i medelhavsfart.[a] De erforderliga ytterligare kunskaperna kan inhämtas i eventuellt anordnade enstaka kurser.

[a] Begreppet medelhavsfart förutsätts här innebära fart på Medelhavet, Svarta havet och på Nordafrikas västkust norr om 25 grader nordlig latitud samt på Kanarieöarna och på ön Maderia.

avsedda för personal på sådana mindre fartyg i kustnära farvatten där utbildningen för nordsjötrafik blir alltför omfattande. Gränserna 200 brt resp. 746 kW har ställts upp. Siffertalet 746 kW motsvarar närmast 1 000 brittiska hästkrafter och har använts inom IMCO-arbetet (jfr avsnitt 21.3.1). Det motsvarar 1 015 ehk enligt det nu använda svenska systemet. Denna

utbildning lämpar sig i stor utsträckning för ansvarspersonalen på fiskefartyg.

Nautisk och maskinteknisk utbildning IV har två syften. De torde lämpa sig för förare och andra på fritidsbåtar. Den motsvarar därvid skepparexamen, som avläggs av många sådana förare och som är formell föreskrift för förare av vissa större fritidsbåtar. För yrkesmässig användning förutser UTSJÖ också behov av utbildning på denna nivå. Den lämpar sig för personal på vägfärjor i skyddade farvatten, små båtar i lokal passagerartrafik, mindre fiskefartyg m. fl.

I asterisk till tabell 7.1 antyds, att det kan erfordras särskilda utbildningar för befäl på sådana mindre fartyg som nyttjas i s. k. medelhavsfart. Härom anför UTSJÖ (UTSJÖ 2 s. 108):

> Särskilt för befälhavare och i förekommande fall överstyrmän kan sådana utbildningar komma att efterfrågas. Enligt de förslag som hittills diskuterats i IMCO skall emellertid samtliga de ämnes- och kunskapsområden som förekommer i minimikraven för motsvarande utbildningar för personal på större fartyg i sin helhet ingå i utbildningarna. Den kompletterande utbildningen blir därmed – om IMCO:s intentioner skall uppfyllas – tämligen omfattande. Oberoende av den eventuella internationella konvention som kan väntas bli en följd av IMCO:s arbete kräver en utökning till den begränsade oceanfart varom här är fråga, en väsentlig förstärkning jämfört med Nautisk utbildning II. Enstaka kurser om tillsammans mellan 20 och 40 poäng torde emellertid kunna ge de erforderliga kunskaperna.

Beträffande *radiotelegrafistutbildningen* föreslår UTSJÖ, som nämnts, att även denna byggs in i högskolan. Detta innebär att för tillträde skall fordras allmän behörighet för högskolestudier samt viss särskild behörighet. Sjöpraktik före utbildningen anses inte nödvändig. Utbildningen skall omfatta två studieår (80 p) och ge de kunskaper som erfordras av radiotelegrafister på handelsfartyg. Hit hör radiotelegrafistcertifikat samt kameral och personaladministrativ utbildning. De el-teletekniska kunskaperna förstärks. Utbildningens innehåll ansluts till de internationella kraven för allmänt radiotelegrafistcertifikat för fartyg, så långt dessa krav f. n. kan förutses vara utformade.

Slutligen föreslår UTSJÖ (i rapport 3) en *ekonomiföreståndareutbildning* inom högskolan.

7.4 Särskilt om elteknisk utbildning

Under utredningsarbetet har förts en intensiv diskussion om behovet av och möjligheterna att införa personal med speciell elteknisk utbildning på fartygen. Den personal med elutbildning som nu förekommer har så varierande utbildning att en redovisning av utbildningsvägarna inte lämpligen kunnat fogas in i redogörelsen tidigare i detta kapitel. Utredningen har valt att i stället ge en sammanhängande redovisning för olika förekommande och föreslagna utbildningsvägar för elektriker och annan elpersonal.

Utbildning till fartygselektriker erhålls f. n. främst inom sjömansskolans ram. Det finns en ettårig utbildningsgång, antingen i form av två terminslånga kurser (grundkurs och påbyggnadskurs) eller i form av en ettårig kurs.

Sådan utbildning anordnas som specialkurs inom gymnasieskolan vid sjömansskolorna i Kalmar, Malmö och Göteborg. Vidare anordnas i Stockholm en tvåårig utbildning för "elinstallatörer m. fl. på fartyg". Kurserna är i hög grad inriktade på yrkeskunskaper och ger endast i mindre omfattning sådana allmänna kunskaper om sjösäkerhet och yrkesliv som numera utgör en väsentlig del av yrkesförberedande utbildning.

Av annan elteknisk utbildning kan följande nämnas, som har intresse som grund för elpersonal på fartyg. Inom gymnasieskolan anordnas för varvselektriker en treårig utbildning i Landskrona och en tvåårig utbildning i Göteborg.

Av gymnasieskolans reguljära två-, tre- och fyraåriga linjer motsvarar tvåårig el-teleteknisk linje yrkesskolan och har grenar för bl. a. elektriker och telereparatörer. Den fyraåriga tekniska linjen motsvarar tidigare tekniskt gymnasium. Linjen innehåller bl. a. en elteknisk gren. Denna gren är i årskurs 4 uppdelad i en elkraftsteknisk och en teleteknisk variant. För att få gå igenom denna linje krävs viss obligatorisk praktik bl. a. under somrarna mellan årskurserna.

Bestämmelser om behörighet som elinstallatör finns i elinstallatörsförordningen (1975:967). Behörighet meddelas för viss tid. Frågor om behörighet prövas av statens industriverk. Behörighet kan meddelas för alla slag av installationsarbeten med eller utan angivande av högsta systemspänning (allmän behörighet) eller för visst slag av sådant arbete (begränsad behörighet).

I kollektivavtalen för sjöpersonal har parterna kommit överens om vissa regler som rör elpersonal. I avtalet mellan Sveriges redareförening och Svenska maskinbefälsförbundet finns föreskrifter om elektroingenjör och elmaskinist. För elektroingenjör gäller enligt avtalet att ha avlagt examen vid tekniskt gymnasium eller teknisk fackskola eller inneha därmed jämförlig utbildning. För att tjänstgöra som elmaskinist fordras att inneha elektrikerbehörighet eller annan för befattningen likvärdig kompetens. Kollektivavtalet mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet innehåller att den som innehar elektrikerbehörighet och som har arbetat som förhandsman inom elektrikerfacket i land under minst två år eller innehar för befattningen likvärdig kompetens skall anställas i befattning som förste elektriker. Med likvärdig kompetens avses genomgången fullständig fack- eller yrkesskola för elektriker samt minst tre års praktik som elektriker i land, eller för den som inte har genomgått fack- eller yrkesskola minst fem år som fartygselektriker eller motsvarande allsidig praktik som elektriker i land.

UTSJÖ betecknar (UTSJÖ 2 s. 48) den äldre utbildningen för fartygselektriker som otidsenlig och föreslår att den avvecklas. Den bör ersättas av tvåårig fartygsteknisk kurs, gren för fartygselektriker, som blir en utbildning inriktad på elmaskinteknik av väsentligt intresse för fartygsarbete. Kursen kan enligt UTSJÖ inte helt ersättas av andra utbildningslinjer, vilka har annan inriktning. Den kan jämte sjöpraktik väntas ge de insikter som erfordras för flertalet elektrikerbefattningar på fartyg.

Emellertid är den eltekniska utrustningen på moderna fartyg så omfattande och komplicerad att enbart en tvåårig utbildning enligt UTSJÖ:s uppfattning inte alltid kan betecknas som tillfyllest. Inte heller kan enbart praktik för fartygselektriker efter den tvåårigа utbildningen ge alla de insikter

som erfordras. För att tillgodose kraven på ytterligare kunskaper föreslår UTSJÖ därför att en högre specialkurs anordnas på försök inom gymnasieskolan. Delar av det erforderliga kunskapsinnehållet kan visserligen inhämtas i existerande eltekniska utbildningar för landtjänst men ingen sådan utbildning synes i tillräcklig omfattning behandla alla de erforderliga områdena. Den föreslagna högre specialkursen kan däremot lämpa sig väl för motsvarande arbetsuppgifter inom t. ex. energisektorn i land. Kursen bör omfatta tjugo veckor (en termin) och i lämplig omfattning delas upp i perioder som kan genomgås under normala ledighetsperioder i samband med sjötjänsten. Kursen bör baseras på yrkestekniska kunskaper motsvarande tvåårig fartygsteknisk kurs jämte praktik. Vad gäller krav på praktisk verksamhet har UTSJÖ funnit att kraven för tillträde till den framtida sjöbefälsutbildningen synes ge de lämpliga erforderliga erfarenheterna. Detta innebär i allmänhet en yrkesverksam tid om minst ett à två år mellan den grundläggande utbildningen och den högre specialkursen.

Såsom har redovisats tidigare i detta kapitel, delar UTSJÖ in den maskintekniska högskoleutbildningen i flera nivåer. I fråga om den högsta – maskinteknisk utbildning I – finns i utbildningslinjen två varianter. En av dessa har enligt förslaget övervägande maskinteknisk inriktning av närmast traditionellt slag. En andra variant har elteknisk inriktning. Större delen av kunskapsstoffet i de båda varianterna är dock gemensamt i den allmänna studiekursen. Denna kurs omfattar, som har nämnts i annat sammanhang, 80 poäng. För tillträde förutsätts både allmänna och yrkestekniska kunskaper. Studiekursen avser att ge sådana kunskaper som erfordras av maskinbefäl i lägre och mellanbefattningar. För den maskintekniska varianten innehåller kursen ett el- och reglerteknikblock. För den eltekniska varianten finns ett elteknikblock och kurser i regler- och systemteknik. I den högre studiekursen om 60 poäng förekommer också en maskinteknisk och en elteknisk variant. Den maskintekniska varianten avser att ge de ytterligare kunskaper som erfordras av maskinchef och förste maskinist på fartyg. I fråga om elteknik ges i den maskintekniska varianten klart ökade kunskaper i förhållande till nuläget. När det gäller den eltekniska varianten avser studiekursen att ge de ytterligare kunskaper inom det eltekniska området som i vissa fall erfordras i samband med drift och underhåll av avancerade maskin- och elanläggningar på fartyg liksom vid elutnyttjande i övrigt på fartyg och jämförbara anläggningar i land. Studiekursen avser dessutom att ge kunskaper i allmänna tekniska ämnen i övrigt som erfordras för högre befattningar inom maskintjänsten på fartyg.

Enligt UTSJÖ:s förslag till sjöbefälsutbildning har elutbildningen förstärkts med bortåt 50 % i förhållande till nuvarande ordning. Uppdelningen av den maskintekniska utbildningen I på två varianter stöder sig på den faktiska utvecklingen hittills på fartygen. Det kan enligt UTSJÖ också förväntas ett fortsatt ökat elinslag i fartygsmaskineriet. 80-poängsutbildningen i den eltekniska varianten avses ge kompetens till rutinmässig vakt- och jourtjänstgöring som maskinbefäl. 80 + 60-poängsutbildningen i den eltekniska varianten kräver en betydande komplettering för tjänstgöring som maskinchef eller förste maskinist. I den maskintekniska varianten läser man i den högre studiekursen om 60 poäng avsevärt mera av ämnet maskinteknik.

8 Behörighetsläget i handelsflottan

8.1 Sjöbefälet

Under de senaste tio åren har utförts fem statistiska undersökningar som bl. a. tagit sikte på att utröna i vilken utsträckning sjöbefäl utan formell behörighet för befattningen tjänstgör inom handelsflottan. Den första utfördes av sjöfartsverket december 1967–januari 1968 och rörde fartygens faktiska bemanning såväl kvantitativt som behörighetsmässigt. I början av befälsbemanningsutredningens arbete gjordes en större bemanningsundersökning. Den avsåg förhållandena i maj–juni 1970. Vid undersökningen lämnades uppgifter beträffande besättningarnas storlek och sammansättning på handelsflottans fartyg över 20 brt samt beträffande utbildningsförhållanden, sjötid och annan yrkesverksam tid hos all personal. Vidare har Sveriges redareförening gjort tre behörighetsundersökningar. Dessa är likartat gjorda och avser befälets behörighets- och utbildningsförhållanden. Den första avsåg personalsituationen i månadsskiftet november–december 1974 (vecka 48), den andra situationen ett år senare (vecka 48–49 år 1975) och den tredje situationen ytterligare ett år senare (vecka 49–50 år 1976).

De två förstnämnda undersökningarna, sjöfartsverkets och utredningens egen, är nu så gamla att det inte är intressant att presentera dem utförligt i detta sammanhang. Vissa uppgifter skall dock lämnas. Vidare redovisar utredningen uppgifter från redareföreningens undersökningar så att jämförelser blir möjliga. På detta sätt skapas en överblick över behörighetsläget vad gäller sjöbefälet under den gångna tioårsperioden. Utredningens bedömning och slutsatser härav redovisas i följande kapitel.

Sjöfartsverkets undersökning år 1967–68 avser, efter visst bortfall, 655 fartyg varav 563 lastfartyg och 92 passagerarfartyg. Behörighetsläget bland sjöbefälet, bortsett från befälhavaren som förutsattes alltid vara behörig, framgår av tabell 8.1.

Vid redovisningen delades personalen in efter fartygets storlek i olika grupper. Inom den största fartygsgruppen, fartyg över 50 000 brt, var obehörighetsfrekvensen för styrmän 14 % och inom övriga storleksgrupper varierade den mellan 24 % och 41 %. Den högsta siffran nåddes i storleksgruppen 1 600–3 599 brt. Beträffande maskinbefälet fanns också den lägsta obehörighetsprocenten, 37,5 %, inom den grupp som innefattade de största fartygen, dem över 25 000 ehk. Den högsta procentsiffran (77,8 %) återfanns i storleksgruppen 2 000–2 399 ehk.

Vid *befälsbemanningsutredningens behörighetsundersökning* skickades frå-

Tabell 8.1 Behörighetsläget vid årsskiftet 1967–68 enligt sjöfartsverkets undersökning

Befattning	Antal	Därav obehöriga, %	Utlänningar	
			Antal	Därav obehöriga, %
Styrmän	1 252		209	
Överstyrman		9		59
2:e styrman		27		65
3:e styrman		57		82
Maskinchef	420	32		76
Övrigt maskinbefäl	1 071		320[a]	
1:e maskinist		60		78
2:e maskinist		70		92
3:e maskinist		82		98

[a] avser allt maskinbefäl.

gor ut till 1 135 handelsfartyg över 20 brt, vilket beräknades vara alla fartyg. Svar erhölls från 932 fartyg (88,1 %). Av dessa framgick att 141 var försålda, upplagda eller eljest inte aktuella för enkäten. Utredningens undersökning omfattar alltså 791 fartyg. Av dessa är 188 passagerarfartyg och 603 annat fartyg dvs. som regel lastfartyg. Av den sammanställning som har gjorts i tab. 8.2 framgår, att behörighetsgraden bland fartygsbefälet på passagerarfartyg är mycket hög. Också när det gäller maskinbefälet får siffran anses vara hög. Det bör anmärkas, att särskilt vad gäller fartygsbefälet på mindre fartyg förekommer ett stort antal dispensfall, dvs. beslut av sjöfartsverket enligt 34 § andra stycket sjöbefälskungörelsen att den som inte uppfyller behörighetsfordringarna ändå skall anses vara behörig.

Tabell 8.2 Behörighetsläget på passagerarfartyg maj–juni 1970 enligt utredningens undersökning

Befattning	Antal	Behöriga %	Därav efter dispens %	Obehöriga %	Helt utan examen eller behörighet	
					antal	% av de obehöriga
Befälhavare	299	96,0	35,4	4,0	1	–
Styrmän	169	91,1	3,2	8,9	1	–
överstyrman	94	91,5	5,8	8,5	1	–
2:e styrman	61	98,4		1,6	0	
Övriga	14	57,1		42,9	0	
Maskinchef	105	75,2	5,1	24,8	3	11,5
Övrigt maskinbefäl	112	83,0	3,2	17,0	4	21,0
1:e maskinist	42	81,0	2,9	19,0	3	37,5
2:e maskinist	58	91,4	3,8	8,6	1	–
Övriga	12	50,0		50,0	0	
S:a fartygsbefäl	468	94,2	18,1	5,8	2	7,4
S:a maskinbefäl	217	79,3	4,1	20,7	7	15,6

Motsvarande uppgifter för lastfartygen framgår av tabell 8.3, och i tabell 8.4 sammanfattas uppgifterna med hänsyn tagen till fartygsstorlek. De flesta fartygen går i oceanfart och på dessa fartyg finns det största antalet befälspersoner. Behörighetsläget på dessa fartyg framgår av tabell 8.5.

Som ytterligare kommentarer kan tilläggas följande. Eftersom befälhavare inte får bristmönstras kan man utgå ifrån att de som redovisas som obehöriga har dispens enligt 34 § tredje stycket sjöbefälskungörelsen, alltså rätt att tjänstgöra som befälhavare på visst bestämt fartyg. Vad gäller passagerarfartyg avser dessa dispenser i stor utsträckning vägverkets färjor. Utlänningarnas antal varierar på fartyg av olika storlekar. Andelen utlänningar är minst på de mindre fartygen och är mindre bland fartygsbefäl än bland maskinbefäl. På samtliga lastfartyg är 11,1 % av fartygsbefälet och 25,9 % av maskinbefälet utlänningar. De flesta av dessa kommer från annat nordiskt land.

Vid bearbetningar av befälsbemanningsutredningens enkät undersöktes bemanningssituationen på fartyg som har sjöfartsverkets tillstånd att gå med periodvis obemannat maskinrum (E-0-fartyg) särskilt. I undersökningen

Tabell 8.3 Behörighetsläget på annat fartyg än passagerarfartyg maj–juni 1970 enligt utredningens undersökning

Befattning	Antal	Behöriga %	Därav efter dispens %	Obehöriga %	Helt utan examen eller behörighet	
					antal	% av de obehöriga
Befälhavare	605	96,2	6,0	3,8	1	–
Styrmän	1 285	75,3	13,8	24,7	33	10,4
överstyrman	535	88,6	9,5	11,4	12	19,7
2:e styrman	409	78,5	19,3	21,5	8	9,1
Övriga	341	50,4	15,1	49,6	13	7,7
Maskinchef	420	71,7	17,0	28,3	5	4,2
Övrigt maskinbefäl	1 075	28,1	13,2	71,9	278	35,9
1:e maskinist	364	34,6	21,4	65,4	47	19,7
2:e maskinist	345	33,9	6,0	66,1	100	43,9
Övriga	366	16,1	10,2	83,9	131	42,7
S:a fartygsbefäl	1 890	82,0	10,8	18,0	34	10,0
S:a maskinbefäl	1 495	40,3	15,1	59,7	283	31,7

Tabell 8.4 Redovisning av befälets behörighet på annat handelsfartyg än passagerarfartyg enligt utredningens undersökning

Fartygsstorlek, brt	Fartygsbefäl			Maskinbefäl		
	Antal	Därav obehöriga %	Därav helt utan examen %	Antal	Därav obehöriga %	Därav helt utan examen %
20–500	507	18,2	17,4	104	51,0	9,4
20 och däröver	1 890	18,0	10,0	1 495	59,7	31,7
2 001 och däröver	1 229	16,8	7,8	1 285	60,2	33,3

Tabell 8.5 Behörighetssituationen på annat handelsfartyg än passagerarfartyg i oceanfart enligt utredningens undersökning

Fartygsstorlek, brt	Fartygsbefäl		Maskinbefäl	
	Antal	Därav behöriga %	Antal	Därav behöriga %
351– 500	12	83,3	12	16,7
1 001– 2 000	51	64,7	40	10,0
2 001– 5 000	224	75,9	218	32,6
5 001– 10 000	446	83,9	467	41,5
10 001– 20 000	286	83,2	310	37,1
20 001– 50 000	143	91,6	171	39,8
50 001–100 000	40	95,0	47	66,0
100 001 och däröver	8	100,0	9	77,8
Totalt	1 210	82,8	1 274	38,6

ingår material från 38 fartyg om minst 1 000 brt. I fråga om fartygsbefälet visade förhållandena på dessa fartyg inga nämnvärda avvikelser från den stora gruppen fartyg. När det gäller maskinbefälet var den procentuella andelen behöriga genomsnittligt högre än på fartygen i allmänhet. Det gällde särskilt 1:e och 2:e maskinisterna på fartyg med en maskinstyrka som överstiger 3 000 ehk. Tabell 8.6 visar en sammanställning av behörighetsläget på de 38 fartygen och i tabell 8.7 görs en jämförelse med totalgruppen.

Redareföreningens tre undersökningar gjordes på samma sätt varje gång, en enkät sändes ut till de rederier som är anslutna till föreningen. Svaren är alltså direkt jämförbara. Resultatet av 1974 års enkät redovisas i utredningens

Tabell 8.6 Behörighetsläget på E-0-fartyg över 1 000 brt enligt utredningens undersökning

Befattning	Antal	Behöriga %	Därav efter dispens, %	Obehöriga %	Helt utan examen eller behörighet	
					antal	% av de obehöriga
Befälhavare	38	100	–			
Styrmän	84	74,3	10,7	25,6		
Överstyrman	35	92,5	5,7	7,5		
2:e styrman	29	77,5	20,7	22,5	1	
Övriga	20	54,1	5,0	45,9	2	
Maskinchef	38	71,1	22,2	28,9	1	
Övrigt maskinbefäl	98	54,1	18,9	45,9	10	22,2
1:e maskinist	38	60,5	17,4	39,5	4	26,7
2:e maskinist	37	56,8	9,5	43,2	4	25,0
Övriga	23	39,1	44,4	60,9	2	14,3
S:a fartygsbefäl	151	80,8	7,4	19,2	3	10,3
S:a maskinbefäl	136	58,8	20,0	41,2	11	19,6

Tabell 8.7 Behörighetsläget på E-0-fartyg över 1 000 brt enligt utredningens undersökning. Jämförelse

Befattning	E-0-fartyg Andel behöriga i %	Samtliga fartyg över 1 001 brt resp. 550 ehk i oceanfart Andel behöriga i %
Befälhavare	100	100
Styrmän	74,3	77,1
Överstyrman	92,5	95,5
2:e styrman	77,5	84,5
Övriga	54,1	51,0
Maskinchef	71,1	75,5
Övrigt maskinbefäl	54,1	. .
1:e maskinist	60,5	34,3
2:e maskinist	56,8	33,8
Övriga	39,1	27,5
S:a fartygsbefäl	80,8	82,8
S:a maskinbefäl	58,8	38,9
Antal fartyg	38	299–301

betänkande 2. För att ge bättre översikt redovisas det även här.

Undersökningsmaterialet erhölls från följande antal fartyg:

Enkät år	Antal svar (fartyg)	Därav	
		Färjor	Andra fartyg (huvudsakligen lastfartyg)
1974	365	60	305
1975	367	54	313
1976	313	46	267

Undersökningsmaterialet omfattar alla dem som är anställda i rederierna som sjögående personal, alltså både dem som vid undersökningstillfällena var i tjänst ombord och dem som då var hemma på ledighet. Detta innebär en skillnad i förhållande till de två tidigare redovisade undersökningarna, vilka omfattar endast dem som vid redovisningstillfället arbetade ombord. Undersökningarna redovisas i tabellerna 8.8–8.10.

Vid jämförelse mellan de tre undersökningarna kan såsom framgår av tabell 8.11 utläsas, att obehörighetssituationen inte har påverkats nämnvärt under de år som ligger mellan de två undersökningstillfällena. Konjunkturförhållandena förändrades märkbart under denna tid. Redareföreningen antar i en kommentar till 1975 års undersökning, att detta beror på att rederierna i december 1975 hade kvar så gott som all rederianställd personal men att en eventuell personalinskränkning inom sjöbefälskategorierna under tiden därefter främst går ut över den obehöriga personalen.

Tabell 8.8 Behörighetsläget november/december 1974 enligt Sveriges redareförenings undersökning

Befattning	Antal	Behöriga %	Därav efter dispens %[a]	Obehöriga %	Helt utan examen eller behörighet	
					antal	% av de obehöriga
Befälhavare	750	100	0,5	0	0	–
Styrmän	1 864	73,3	11,6	26,7	61	12,2
Överstyrman	718	93,9	10,2	6,1	0	–
2:e styrman	685	73,7	10,7	26,3	11	6,1
Övriga	461	40,6	18,7	59,4	50	18,2
Maskinchef	716	83,0	6,2	17,0	6	4,9
Övrigt maskinbefäl	1 770	42,9	7,9	57,1	320	31,7
1:e maskinist	629	54,8	10,1	45,2	52	18,3
2:e maskinist	630	49,8	6,0	50,2	109	34,5
Övriga	511	19,8	5,9	80,2	159	38,8
S:a fartygsbefäl	2 614	80,9	7,7	19,1	61	12,2
S:a maskinbefäl	2 486	54,5	7,2	45,5	326	28,8

[a] I denna undersökning räknas som behöriga både de som har behörighet genom dispens enligt 34 § andra stycket sjöbefälskungörelsen och de som har begränsad behörighet enligt 34 § tredje stycket sjöbefälskungörelsen. I tab. 8.2 och 8.3 räknas sistnämnda kategori som obehöriga.

Tabell 8.9 Behörighetsläget november/december 1975 enligt Sveriges redareförenings undersökning

Befattning	Antal	Behöriga %	Därav efter dispens %[a]	Obehöriga %	Helt utan examen eller behörighet	
					antal	% av de obehöriga
Befälhavare	775	100	0	0	0	–
Styrmän	2 028	74,6	10,6	25,4	45	8,7
Överstyrman	764	92,1	8,5	7,9	0	–
2:e styrman	788	76,6	12,1	23,4	16	8,7
Övriga	476	43,1	13,6	56,9	29	10,7
Maskinchef	770	78,8	6,1	21,2	8	4,9
Övrigt maskinbefäl	1 939	47,3	8,7	52,7	381	37,3
1:e maskinist	714	56,9	8,9	43,1	73	23,7
2:e maskinist	883	45,2	8,5	54,8	217	44,8
Övriga	342	32,7	8,9	67,3	91	39,6
S:a fartygsbefäl	2 803	81,6	7,0	18,4	45	8,7
S:a maskinbefäl	2 709	56,3	7,7	43,7	389	39,8

[a] Se anm. till tabell 8.8.

Av redareföreningens undersökningar kan i övrigt bl. a. följande utläsas. Endast omkring 75 % av överstyrmännen har sjökaptensexamen. Vid 1974 och 1975 års undersökningar hade omkring 40 % och vid 1976 års undersökning omkring 45 % av förstemaskinisterna sjöingenjörsexamen. Speciellt vad gäller maskinbefälet är dessa värden låga. Behörighetssituationen på färjorna är betydligt bättre än på övriga fartyg. Omkring 1 % av fartygsbefälet och 5 % av maskinbefälet på färjorna är obehöriga. Dessa siffror bör jämföras

Tabell 8.10 Behörighetsläget november/december 1976 enligt Sveriges redareförenings undersökning

Befattning	Antal	Behöriga %	Därav efter dispens %[a]	Obehöriga %	Helt utan examen eller behörighet	
					antal	% av de obehöriga
Befälhavare	744	100	9,4	0	0	–
Styrmän	2 057	78,9	9,4	21,1	35	8,0
Överstyrman	726	95,7	8,9	4,3	1	–
2:e styrman	776	81,6	9,5	18,4	15	10,5
Övriga	555	53,0	11,9	47,0	19	7,3
Maskinchef	729	87,1	8,3	12,9	5	5,3
Övrigt maskinbefäl	1 807	53,0	7,0	47,0	335	39,4
1:e maskinist	658	66,3	7,3	33,7	66	29,7
2:e maskinist	749	53,5	7,5	46,5	126	36,2
Övriga	400	30,0	4,2	70,0	143	51,1
S:a fartygsbefäl	2 801	84,5	6,8	15,5	35	8,0
S:a maskinbefäl	2 536	62,8	7,5	37,2	340	36,0

[a] Se anm. till tabell 8.8.

Tabell 8.11 Behörighetssituationens utveckling mellan undersökningarna åren 1974, 1975 och 1976

	1974		1975		1976	
	Behöriga %	Obehöriga %	Behöriga %	Obehöriga %	Behöriga %	Obehöriga %
Fartygsbefäl	80,9	19,1	81,6	18,4	84,5	15,5
Maskinbefäl	54,5	45,5	56,3	43,7	62,8	37,2
Allt sjöbefäl	68,0	32,0	69,2	30,8	74,2	25,8

med värdena för all personal i handelsflottan i tabell 8.11. Av dem som är obehöriga har enligt 1975 års undersökning 109 fartygsbefäl (21,2 %) och 168 maskinbefäl (14,2 %) utländsk sjöbefälsexamen. Motsvarande siffror enligt 1976 års undersökning är 86 fartygsbefäl (19,8 % av de obehöriga) och 142 maskinbefäl (15,1 % av de obehöriga). Undersökningarna visar inte hur många av dessa som bör kunna få behörighet med stöd av 34 § andra stycket sjöbefälskungörelsen. Troligen har en stor del sådan utbildning och erfarenhet att sådan möjlighet föreligger.

8.2 Manskapet

Vid den undersökning som befälsbemanningsutredningen gjorde år 1970 insamlades uppgifter inte bara beträffande sjöbefälet utan även rörande manskapets utbildning, sjötid m. m. Uppgifterna avser förhållandena i maj–juni 1970 och avser, såsom redovisas under 8.1, 791 fartyg. Eftersom lång tid har förflutit sedan undersökningen genomfördes, är endast en översiktlig presentation av den statistiska bearbetningen motiverad.[1] Övriga i

[1] Bearbetningen av de insamlade uppgifterna har för utredningens räkning utförts av avdelningsdirektör Sven Rengby.

avsnitt 8.1 nämnda undersökningar berörde inte manskapet. Några jämförelser med senare material är därför inte möjliga att göra.

Undersökningen omfattar 9 972 personer som vid tidpunkten för genomförandet tjänstgjorde på de 791 fartygen. I tabell 8.12 visas fördelningen av dessa personer i kategorier på olika sätt.

Huvudsyftet med undersökningen var att klarlägga i vad mån manskapet på svenska handelsfartyg har yrkeserfarenhet. Uppgift om sjöpraktik lämnades för 98 % av dem som ingår i undersökningen. En sammanställning av resultatet, fördelat efter praktiktidens längd, görs i tabell 8.13.

Det befanns också intressant att undersöka sjöpraktikens längd efter nationalitet. Som framgår av tabell 8.14 var andelen manskap med kort sjöpraktik störst och andelen med lång sjöpraktik minst för svenskarna. Skillnaden mellan övriga grupper är oväsentlig.

Vidare undersöktes huruvida de anställda hade skaffat sig någon annan yrkesutbildning än praktik. Därvid delades den teoretiska utbildningen in i fem huvudgrupper. Som en sjätte grupp tillkommer de för vilka ingen uppgift lämnats. Denna grupp omfattar 79 % av samtliga. Det kan antas att denna grupp till huvudsaklig del består av personer utan teoretisk utbildning. Undersökningsresultatet redovisas i tabell 8.15. I tabell 8.16 visas en

Tabell 8.12 Sammanställning kategorivis av den personal som omfattas av utredningens undersökning

	Antal	Andel av det totala antalet, %
Totalt antal personer	9 972	100
Däckspersonal	6 678	67
Maskinpersonal	3 287	33
Utan angiven kategori	7	0
Nationalitet, svensk	5 617	56
annan nordisk	1 387	14
annan europeisk	1 838	18
övriga	1 130	11
Personal med teoretisk utbildning (jfr tab. 8.15)	2 122	21
Personal med verkstadspraktik (jfr tab. 8.18)	1 187	12

Tabell 8.13 Sjöpraktikens längd, all personal

Fartygsstorlek i brt	Antal fartyg	Antal personer	Andel (i %) med sjöpraktik, månader			
			högst 5	6–11	minst 12	minst 36
– 100	153	129	10	2	83	65
101– 500	254	864	21	13	62	40
501–10 000	263	6 010	12	9	78	57
10 001–	121	2 969	6	5	86	66
Samtliga	791	9 972	11	8	79	59

Tabell 8.14 Sjöpraktikens längd, fördelning efter nationalitet

Nationalitet	Andel (i %) med sjöpraktik, månader			
	högst 5	6–11	minst 12	minst 36
svensk	14	10	74	51
annan nordisk	7	4	88	70
annan europeisk	5	4	89	74
övriga	5	6	88	69

Tabell 8.15 Teoretisk utbildning

Slag av utbildning	Andel av samtliga (= 2 122 personer) %	Andel av dem som uppgivit utbildning %
Högre utbildning (universitet, högskola och liknande)	0	1
Gymnasieskola (yrkesskola, verkstadsskola e. d.)	8	36
Sjömansutbildning (även sjöbefälsskola)	5	23
Intendenturutbildning	4	21
Annan direkt yrkesutbildning (såsom svetsare, elektriker, sjukvårdsutbildning)	4	19
Uppgift saknas	79	–

Tabell 8.16 Sjöpraktikens längd hos personal med teoretisk utbildning

Slag av utbildning	Andel (i %) med sjöpraktik, månader			
	högst 5	6–11	minst 12	minst 36
Högre utbildning och gymnasieskola	16	9	73	49
Sjömansutbildning	8	7	82	59
Intendenturutbildning	5	4	89	79
Annan direkt yrkesutbildning	10	10	80	55
Samtliga utbildade	11	8	80	58

Anm. Uppgift saknas rörande sjöpraktik hos 31 personer av dem som har uppgivit att de har teoretisk utbildning (= 1,5 %).

sammanställning av den sjöpraktik som personalen med teoretisk utbildning har.

Vid undersökningen begärdes också uppgifter om tidigare verkstadspraktik. 1 187 personer, dvs. 12 % av hela manskapet, hade sådan praktik. Praktiktidens längd framgår av tabell 8.17. Omkring hälften, eller 603 personer, av dem som uppgav att de hade verkstadspraktik hade också

teoretisk utbildning av något slag som anges i tabell 8.15 (dock ej intendenturutbildning). Hur verkstadspraktiken fördelar sig mellan de utbildade framgår av tabell 8.18.

Tabell 8.17 Verkstadspraktikens längd hos personal med sådan praktik

Totalt antal	Andel (i %) med verkstadspraktik, månader			
	högst 5	6–11	minst 12	minst 36
1 187	13	9	78	49

Tabell 8.18 Verkstadspraktikens längd hos personal med teoretisk utbildning och verkstadspraktik

Slag av utbildning	Andel (i %) med verkstadspraktik, månader			
	högst 5	6–11	minst 12	minst 36
Högre utbildning och gymnasieskola	7	5	88	59
Sjömansutbildning	24	15	61	23
Intendenturutbildning	–	–	–	–
Annan direkt yrkesutbildning	9	5	86	58
Samtliga utbildade	11	7	82	51

9 Blivande konvention om utbildning och certifiering av sjöpersonal

Inom den Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) har en underkommitté sedan början av år 1972 arbetat med frågor om normer för utbildning och vakthållning ombord på fartyg (Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping, STW). Sverige, liksom övriga nordiska länder, deltar i kommittéarbetet. Hittills har hållits tio sammanträden. Under sommaren 1978 kommer den avslutande konferensen att hållas för behandling av det utkast till internationell konvention om utbildning och certifiering av sjöpersonal (International Convention on Training and Certification of Seafarers) som kommittén har arbetat fram.

Innehållet i konventionsutkastet är fogat till betänkandet som bilaga A 1. Till konventionen fogas ett antal annex. Dessa innehåller dels definitioner av viktigare begrepp och dels obligatoriska föreskrifter eller rekommendationer rörande däcks-, maskin- och teleavdelningarna på fartyg. Som bilaga A 2 till betänkandet fogas innehållet i definitionsutkastet. I bilaga A 3 finns rubrikerna för de olika föreskrifterna och rekommendationerna uppräknade.

Från svensk sida har sjöfartsverket, televerket, skolöverstyrelsen och företrädare för Sveriges redareförening och de ombordanställdas organisationer deltagit i kommittéarbetet. Detta har också fortlöpande följts av utredningens sekretariat.

I UTSJÖ:s förslag till ny sjöpersonalutbildning har i erforderlig utsträckning tagits hänsyn till de utbildningsprinciper som återfinns i annexen till konventionsutkastet.

Huvudinnehållet i konventionsutkastet är följande. Inledningsvis uttalas att konventionsstaterna önskar främja säkerheten av liv och egendom till sjöss och skyddet av havsmiljön genom att upprätta överenskommelse om internationell standard för utbildning och behörighet för sjöpersonal och att de anser att detta bäst kan åstadkommas genom beslut om en internationell konvention för utbildning och behörighet för sjöpersonalen.

I artikel I anges allmänna åtaganden för konventionsstaterna. Dessa åtar sig att ansvara för att bestämmelserna i konventionen och dess annex, vilka skall utgöra del av konventionen, kommer i kraft.

Konventionen skall enligt artikel III tillämpas på sjöpersonal ombord på sjögående fartyg som seglar under en konventionsstats flagga utom på personal som tjänstgör på krigsfartyg, fiskefartyg, lustjakter som inte används kommersiellt eller på primitivt byggda träfartyg.

Enligt artikel V, vilken handlar om tidigare ingångna överenskommelser och konventioner som hänför sig till normer för besättningens utbildning och

behörighet eller därtill hörande angelägenheter och som f. n. är i kraft mellan eller bland konventionsstaterna, skall dessa tidigare överenskommelser m. m. fortsätta att gälla för sjöpersonal som inte omfattas av denna konvention och för sådana personer som omfattas av konventionen i fråga om angelägenheter vilka inte behandlas i konventionen. I den mån sådana tidigare överenskommelser m. m. står i konflikt med bestämmelserna i denna konvention, skall konventionsstaterna revidera sina åtaganden enligt de äldre överenskommelserna i syfte att säkra att det inte uppstår konflikt mellan denna konvention och tidigare åtaganden.

Enligt artikel VI skall behörighetscertifikat utfärdas för sådan sökande till befattning som befälhavare, övrigt befäl eller matros som uppfyller myndigheternas krav på praktiktjänstgöring, ålder, hälsotillstånd, utbildning, kvalifikationer och examina i överensstämmelse med bestämmelserna i konventionsannexen.

Artikel VII behandlar övergångsbestämmelser. Behörighetscertifikat, som avser befattning för vilken konventionen kräver certifikat och som i överensstämmelse med konventionsstats författning har utfärdats före konventionens ikraftträdande, skall accepteras även efter ikraftträdandet. Konventionsstat kan fortsätta att utfärda behörighetsbevis i överensstämmelse med tidigare praxis också efter konventionens ikraftträdande under en övergångsperiod som inte får överstiga fem år. Sådana behörighetsbevis får emellertid endast utfärdas till sjöpersonal som hade påbörjat sin sjötjänstgöring innan konventionen trädde i kraft för denna konventionsstat. Myndighet i konventionsstat skall försäkra sig om att alla nya sökande examineras och erhålla behörighet i enlighet med bestämmelserna i konventionen. En konventionsstat kan inom två år efter konventionens ikraftträdande för denna stat utfärda behörighetsbevis till sjöpersonal som inte har egentlig behörighet enligt konventionen men som har

a) tjänstgjort till sjöss i befattning, för vilken sökanden begär behörighet, under minst tre år inom de sista sju åren före konventionens ikraftträdande för denna stat;
b) uppvisat bevis att detta arbete har utförts tillfredsställande; samt
c) uppfyllt krav på hälsotillstånd, däribland syn- och hörselprövning.

Behörighetsbevis som har utfärdats enligt bestämmelserna i artikel VII skall godtas som behörighetsbevis enligt konventionen.

Artikel VIII handlar om dispensgivning. Under extrema förhållanden (in circumstances of exceptional necessity) kan myndighet meddela dispens som tillåter sjöpersonal att tjänstgöra i bestämt fartyg under en bestämd tid som inte överstiger sex månader, även om vederbörande inte innehar den behörighet som krävs enligt konventionen. Som förutsättning för dispens skall gälla att sökanden enligt vederbörande myndighets krav på ett adekvat sätt är kvalificerad för tjänstgöringen såvitt gäller sjösäkerheten. Dispens får ges endast till person som har behörighet att fylla befattning omedelbart under den som avses med dispensen. Myndigheten skall se till att befattningen i fråga besätts av behörig person så snart som möjligt. Dispensmöjligheten gäller inte radiotelegrafist eller radiotelefonist, om inte sådan är medgiven i gällande internationella telebestämmelser. Myndigheterna i konventionsländerna skall rapportera antalet dispensfall och de befattningar

dispenserna gäller till IMCO.

Konventionen medger enligt artikel IX, att myndigheterna i konventionsstat får anta andra utbildnings- och praktikregler än vad som konventionen innehåller. Avvikelser får gälla alla fartområden och avse sådan organisation av arbetet ombord som är särskilt anpassad till teknisk utveckling och speciella fartyg och trader. Som förutsättning gäller att kunskapsnivån och effektiviteten vad avser den sjösäkerhetsmässiga och tekniska skötseln av fartyg och last åtminstone är likvärdiga med fordringarna enligt konventionen. Undantag enligt vad nu har sagts skall rapporteras till IMCO snarast möjligt och i varje fall inte senare än en månad efter det att undantaget sattes i kraft.

Artikel X handlar om kontroll. Konventionsstats fartyg kan i annan konventionsstats hamn bli föremål för kontroll av myndigheter i hamnen. Kontrollen skall gälla om det finns personal ombord som innehar sådana behörigheter som fordras enligt konventionen. Behörighetsbevis skall godtas, såvida det inte klart framgår att innehavaren av behörigheten inte är den person för vilken behörighetsbeviset är utfärdat. Uppstår fall där den kontrollerande myndigheten inte är övertygad om att behörigheterna är riktiga, skall han informera befälhavaren och konsulär myndighet eller annan myndighet i flaggstaten.

Konventionen skall enligt artikel XIII träda i kraft tolv månader efter det datum då minst 25 stater har blivit medlemmar av konventionen, om dessa 25 stater tillsammans innehar en handelsflotta som utgör minst 50 procent av i världen befintligt bruttotonnage av fartyg på 100 brt och däröver.

För närmare studium av de använda definitionerna och av de olika obligatoriska föreskrifter och rekommendationer som finns i utkasten till annex till konventionen hänvisar utredningen till det material som sjöfartsverket har i dessa frågor. Viktigare frågor av betydelse för utredningens ställningstaganden behandlas dessutom i de aktuella kapitlen i detta betänkande.

III Utredningens överväganden och förslag

Allmänna överväganden

10 Utveckling inom sjöfarten

10.1 Fartygen

Under den tid som har gått sedan sjöbefälskungörelsen år 1960 trädde i kraft har den svenska sjöfartsnäringen och den svenska handelsflottan genomgått betydande förändringar. Detta gäller fartygens antal, storlek, typer, användningssätt och prestanda. Förändringar har vidare skett i fråga om fartygens tekniska utrustning samt utformningen av arbetsplatser, bostads- och fritidsutrymmen. Härtill kommer förändringar genom lagstiftning och avtal av de sociala förhållandena på arbetsplatsen och för personalen.

År 1960 bestod den svenska handelsflottan av 1 125 fartyg med en bruttodräktighet av minst 100 ton. Den sammanlagda bruttodräktigheten var 3,8 milj. ton. Därefter har utvecklingen varit ensartad i riktning mot allt färre och större fartyg. Detta illustreras i tab. 10:1. Dock bör betonas att det mindre tonnaget utgör en inte obetydlig del av handelsflottan. Vid utgången av år 1975 fanns 280 fartyg om 20–99 brt (dessa är inte medtagna i tab. 10:1). En stor del av det mindre tonnaget är anslutet till Rederiföreningen för mindre fartyg. Av tabell 10:2 framgår storleksfördelningen bland de fartyg som är anslutna till föreningen.

Utvecklingen har vidare lett till en specialisering av fartygen, så att de byggs och utrustas för särskilda slag av lasthantering. De grupper som fartygen på denna grund kan delas in i framgår av tabell 10:1. Tankfartygen kan i sin tur delas in i oljetank- och kemikalietankfartyg, eftersom lasthanterings- och säkerhetsanordningar är olika beroende på lastens art. Bulklastfartygen, som är avsedda för transport av masslaster i lös vikt, kännetecknas av effektiva och så långt möjligt automatiserade anordningar för lastning och lossning. Det finns fartyg i vilka olika slag av bulklaster kan kombineras, även med oljelaster. Ett speciellt slag av bulklastfartyg är också gaslastfartygen, i vilka gaser transporteras i flytande form under tryck och/eller kyla. En betydelsefull sektor inom sjöfarten är den s. k. färjesjöfarten. Dit hör utom bil- och passagerarfärjor även lastfärjor för transport av bilar, långtradare, släpvagnar och gods inlastat i container eller uppställt på särskilda flak.

För fartygets manövrering och handhavande har en mängd hjälpmedel införts. Från fartygsbryggan på ett modernt fartyg sköts inte bara manövrering och navigering utan dit är även manöverorgan för huvudmaskineriet uppdragna och kontakt kan hållas per radiotelefoni med lots- och bogserbåtspersonal m. fl. Utrustning för automatisk styrning finns på de flesta svenska

Tabell 10.1 Antal fartyg om minst 100 brt i den svenska handelsflottan åren 1965–76. Kategorivis vid årets slut

År	Tankfartyg		Malmtank-fartyg		Malm-fartyg		Bulk- o tank-fartyg		Bulk-fartyg		Kyl- o frys-fartyg	
	St	BRT	St	BRT	St	BRT	St	BRT	St	BRT	St	BRT
1965	147	1 362	29	489	5	64	–	–	37	551	34	213
1966	147	1 537	28	480	6	141	–	–	37	576	36	220
1967	136	1 453	25	447	5	129	2	85	42	671	38	243
1968	143	1 498	22	404	5	129	6	296	46	752	41	269
1969	149	1 579	17	359	4	114	6	295	46	777	35	241
1970	152	1 596	13	298	4	114	6	295	44	746	32	221
1971	146	1 766	11	379	4	114	8	406	47	816	29	201
1972	138	2 038	10	362	2	88	9	462	48	921	25	199
1973	130	2 174	9	460	2	88	11	601	45	988	26	230
1974	130	2 665	11	777	1	44	13	741	52	1 206	25	229
1975	140	3 494	10	768	1	44	13	741	52	1 230	22	198
1976	134	3 441	9	726	1	44	7	372	41	1 032	21	191

Källa: Statistiska Centralbyrån

St = Antal (inklusive upplagda fartyg)
BRT = Bruttoregistertonnage i 1 000-tal registerton.
NRT = Nettoregistertonnage i 1 000-tal registerton
DW = Dödviktstonnage i 1 000-tal registerton
Värde = Försäkringsvärde vid årets slut

Tabell 10.2 Fartyg som tillhör rederier anslutna till Rederiföreningen för mindre fartyg

Storleksgrupp	Antal vid slutet av resp. år		
	1974	1975	1976
under 100 brt	6	5	6
100–199 brt	26	20	18
200–299 brt	29	24	24
300–399 brt	22	18	19
400–499 brt	48	45	44
över 500 brt	19	27	39

fartyg och innebär att fartyget kan hållas på en förutbestämd kompasskurs. Datasystem har tagits i bruk för skilda funktioner på fartygen såsom för lasthantering, maskintjänst och navigation.

Utvecklingstakten för fartygsteknik, navigerings- och övervakningssystem har varit hög under det senaste årtiondet. Utvecklingen har syftat till att underlätta arbetet ombord, avlasta personalen rutinuppgifter och möjliggöra minskning av bemanningen. Med hänsyn till den allmänna utvecklingen i omvärlden efter oljekrisen och den industriella konjunkturnedgången är det möjligt att takten kommer att minska. Forskningen på sjöfartsområdet kommer att i viss mån förskjutas mot nya områden.

Passagerarfartyg		Motorseglare		Övriga fartyg		Samtliga fartyg				
						Totalt		Totalt	Totalt	Totalt
St	BRT	St	BRT	St	BRT	St	BRT	NRT	DW	Värde Mkr
102	131	50	7	496	1 300	900	4 117	2 260	5 782	6 009
107	194	41	6	470	1 300	872	4 454	2 475	6 233	6 668
108	212	34	5	443	1 316	833	4 561	2 562	6 387	7 255
113	210	19	3	424	1 185	819	4 746	2 691	6 917	7 539
108	204	14	2	416	1 179	795	4 750	2 734	7 044	7 619
108	220	13	2	391	1 142	763	4 634	2 703	6 890	8 465
107	220	10	1	357	1 047	719	4 950	2 993	7 573	9 531
102	246	9	1	345	1 034	688	5 351	3 365	8 341	10 904
104	272	6	1	317	974	650	5 788	3 741	9 207	12 897
116	313	3	1	278	1 015	629	6 991	4 675	11 315	16 619
116	289	3	0	256	947	613	7 711	5 288	12 903	19 072
106	286	3	0	240	916	562	7 008	. .	11 713	. .

Utredningen syftar härvid särskilt på miljöfrågorna, både fartygsmiljön för de ombordanställda och fartygets förhållande till den omgivande miljön. Till den framtida utvecklingsbilden hör också att erfarenheterna av de avancerade tekniska hjälpmedlen ombord på fartygen breddas och att tillverkarna av utrustningarna strävar efter att göra dessa mer tillförlitliga och lättare att underhålla.

10.2 Personalen

Det ungefärliga antalet befattningar på de svenska fartygen framgår av tabell 10.3.

Tabell 10.3 Bemanning (ungefärligt antal befattningar) på fartyg om minst 100 brt vid slutet av resp. år

Kategori m. m.	1965	1970	1974	1975
Befälhavare	897	760	667	645
Styrmän	1 974	1 611	1 457	1 403
Övrig däckspersonal	5 748	4 493	3 969	3 724
Maskinbefäl	2 519	2 024	1 823	1 711
Övrig maskinpersonal	3 775	2 585	2 197	2 020
Intendenturpersonal	5 068	4 793	5 439	4 902
Radiopersonal	420	339	300	292
Total bemanning	20 401	16 605	15 852	14 697
Antal fartyg	871	722	599	567

[a] I maskinbefäl och maskinmanskap är inräknad elpersonal. I intendenturpersonalen är inräknad den stora kategorin servicepersonal på passagerarfartygen, vilket gör att siffrorna för denna personalkategori inte är jämförbar med övriga kategorier.

Källa: Statistiska Centralbyrån.

I sin rapport 2 utgör UTSJÖ (s. 28 ff) en prognos i syfte att beräkna antalet befattningar inom handelsflottan i framtiden och personalbehovet för att besätta dessa befattningar (tab. 10:4). UTSJÖ gör därvid det antagandet att de antalsmässiga förändringar som skett för resp. personalkategori under tidsperioden 1968–1974 blir lika stora under perioden 1974–1980. Ett dylikt antagande ger ett avsiktligt lågt värde, vilket ger UTSJÖ skäl att anta att resultaten i vart fall inte överdriver personalbehoven. Dock anmärks att resultatet vad gäller intendenturpersonalen kan innehålla avsevärda fel.

Det erfordras vid varje tillfälle betydligt fler individer för sjötjänst än antalet befattningar. Detta hänger samman med att den kontinuerliga driften av ett fartyg fordrar att personalen avlöses och bereds ledighet. År 1970 fanns personal för i genomsnitt 1,3 besättningar per fartyg. För år 1980 räknar UTSJÖ på grundval av inhämtade uppgifter och inom Sveriges redareförening gjorda prognoser med ett genomsnitt av 2,0 besättningar per fartyg. Denna beräkning ger till resultat att det finns något fler sjömän år 1980 än det fanns år 1974 (se tab. 10:5).

UTSJÖ:s intresse i dessa beräkningar var att lägga fram så tillförlitligt grundmaterial som möjligt för dimensionering av den framtida utbildningsorganisationen. Befälsbemanningsutredningen har inte samma intresse av att lägga fram en säker bemanningsprognos och finner sig därför inte ha anledning att detaljgranska UTSJÖ:s prognos eller att samla material för att göra en egen. I stället kan de här presenterade siffrorna utgöra en grundval för att visa problemens storlek och det antal personer som berörs av omläggningar av bemannings- och behörighetsregler.

Tabell 10.4 Prognos beträffande antalet befattningar på fartyg om minst 100 brt vid slutet av år 1980

Kategori m. m.	Antal befattningar	
	1974	1980 (prognos)
Befälhavare	667	530
Styrmän	1 457	1 145
Däcksmanskap	3 969	2 885
Maskinchefer	419	316
Övrigt maskinbefäl	1 404	1 060
Maskinmanskap	2 197	1 331
Intendenturpersonal	5 439	5 845
Radiopersonal	300	219
Total bemanning	15 852	13 331
Genomsnitt per fartyg	25,2	30,1
Total bemanning exkl. intendenturpersonal	10 413	7 486
Genomsnitt per fartyg	16,6	17,1
Antal fartyg	629	439

Källa: UTSJÖ 2, tab. 4.

Tabell 10.5 Antalet befattningar och personer i sjötjänst (sjömän) åren 1974 och 1980 (prognos)

Kategori	Antal befattningar		Antal personer	
	1974	1980	1974	1980
Befälhavare	667	530	1 067	1 060
Styrmän	1 457	1 145	2 331	2 290
Däcksmanskap	3 969	2 885	6 350	5 770
Maskinchefer	419	316	670	632
Övrigt maskinbefäl	1 404	1 060	2 246	1 120
Maskinmanskap	2 197	1 331	3 515	2 662
Intendenturpersonal	5 439	5 845	(8 702)	(11 690)
Radiopersonal	300	219	480	438
Total bemanning (= antal befattningar)	15 852	13 331		
Totalt antal sjömän			25 363	26 662

Källa: UTSJÖ 2, tab. 8.

10.3 Miljöskydd och farliga laster

Föroreningar av havsvattnet finns av en mängd olika slag. De härrör från bl. a. industriers verksamhet och utsläpp från samhällen. Vidare förorenas vattnet genom dumpning eller annat utsläpp av farliga eller olämpliga ämnen och material från fartyg. Den tilltagande föroreningen av havet har föranlett successivt ökade ansträngningar att motverka bl. a. den miljöförstöring som härrör från fartyg. Härmed sammanhängande problem är sedan länge föremål för samarbete inom flera internationella organ. Detta har bl. a. givit till resultat den inom IMCO utarbetade 1954 års oljekonvention, på vilken lagen (1956:86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg byggde. Denna lag har numera – i anslutning till tillägg år 1962, 1969 och 1971 i oljekonventionen – ersatts av en ny lag (1972:275) med samma namn.

Vad gäller Östersjön har sedan länge gällt särskilt stränga föreskrifter om utsläpp av olja och oljehaltig blandning från fartyg. Östersjön är av flera skäl särskilt känslig för föroreningar. Detta aktualiserade frågan om en konvention som allsidigt reglerar skyddet av östersjöområdets marina miljö. Vid miljövårdskonferensen i Helsingfors 1974 antogs en särskild konvention om skydd av östersjöområdets marina miljö (Östersjökonventionen). Vad gäller sjöfarten innehåller Östersjökonventionen i princip ett totalförbud mot utsläpp av olja i varje form. Vidare förbjuds utsläpp av toalettavfall, fast avfall m. m. Enligt konventionen förbinder de fördragsslutande parterna sig att tillse att i alla oljelastningsterminaler och reparationshamnar inom östersjöområdet tillhandahålls anordningar som är tillräckliga för mottagande och behandling av all förorenad barlast och allt tankspolvatten från oljefartyg.

Konventionen har undertecknats av representanter för områdets sju stater – Danmark, Finland, Förbundsrepubliken Tyskland, Polen, Sovjetunionen, Sverige och Tyska Demokratiska Republiken. Konventionen träder i kraft två månader efter det att samtliga östersjöstater tillträtt den. F. n. har endast fyra länder, Danmark, Finland, Sverige och Tyska Demokratiska Republiken

tillträtt den.

Svensk lagstiftning har under åren byggt på senast ingångna internationella överenskommelser. Ett uttryck härför är att Sverige redan i juli 1976 ratificerade Östersjökonventionen sedan riksdagen beslutat godkänna den och antaga ett förslag till lag (1976:6) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom östersjöområdet (Östersjölagen). Såvitt den avser utsläpp, mottagning och behandling av olja trädde lagen med vissa inskränkningar i kraft den 1 april 1977. I fråga om toalettavfall, fast avfall m. m. gällde den redan tidigare. I båda fallen omfattar lagstiftningen svenskt sjöterritorium men på det fria havet endast svenska fartyg. Till lagen anknyter förordningen (1976:573) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom östersjöområdet.

Den nu nämnda lagstiftningen syftar till att bekämpa avsiktliga utsläpp av olja och andra förorenande ämnen och material i vattnet. Oavsiktliga utsläpp av olja och andra vattenförorenande ämnen kan endast förebyggas genom lämpliga anordningar ombord och i land och genom utbildning av och information till ombordanställda av alla kategorier. I syfte att främja detta lade utredningen fram förslag om specialutbildad personal på tankfartyg m. m. i sitt första betänkande. Dessa förslag har föranlett lagstiftning på sätt som närmare redovisas i kap. 6.

De skärpningar i de internationella och nationella regelsystemen för miljöskydd som nu har redovisats ställer allt större krav på fartygspersonalen. Detta gäller såväl vaksamhet och yrkesskicklighet vid inträffande olyckor eller tillbud som kunskaper om hanteringen av miljöfarliga ämnen. Detta påverkar i första hand utbildningsbehovet men kan också vara av betydelse vid bedömningen av behörighets- och andra bemanningsfrågor.

11 Kritik av nuvarande regler

Direktiven till befälsbemanningsutredningen har som bakgrund en kritik som under flera år hade riktats mot nuvarande regelsystem. Denna kritik innebär i huvudsak att det nuvarande systemet är för stelbent och att utvecklingen gått förbi det, så att bemanningsbestämmelserna inte ger den lämpligaste sammansättningen av personalen på ett modernt fartyg. Även i detaljer hade kritik och ändringsförslag förts fram. I direktiven framhålls (se kap. 1) att fartygen blivit större och framdrivningsmaskinerierna effektivare samt att arbetsbesparande anordningar av olika slag tillkommit. Utrustningen har också i vissa fall komplicerats, vilket kan ställa krav på specialutbildad personal. Det påpekas också i direktiven att många moderna specialfartyg med relativt ringa bruttodräktighet och maskinstyrka i tekniskt avseende kan vara väl så utvecklade som väsentligt större fartyg, samt att en ny maskin inte behöver vara mer komplicerad att sköta än en äldre fastän dess hästkraftsantal är betydligt större.

Önskemål om ändringar har före utredningens tillkomst och under dess arbete framförts från både redarhåll och personalsidan. Redarnas kritik har i första hand syftat till att få till stånd förenkling och generalisering av behörighetskraven. Vidare har hävdats, att det i vissa fall kan vara viktigt att i de moderna fartygen ha specialutbildad personal, men att sjöbefälskungörelsens stela kompetensregler ofta har hämmat redarnas benägenhet att anställa sådan personal. Redarerepresentanter har vidare anfört att fartygsutvecklingen medfört att allt större krav måste ställas på utbildningen av och erfarenheterna hos befälet, särskilt de högre befattningshavarna. Å andra sidan borde i automatiserade fartyg, där kontinuerlig vakthållning inte behöver upprätthållas, åtskilliga arbetsuppgifter kunna fullgöras av personal med betydligt mindre teoretiska kvalifikationer än vad som följer av gällande författningar. Man har även övervägt – och i begränsad omfattning genomfört prov med – att i dessa fartyg använda befäl med såväl nautisk som maskinteknisk utbildning. Från redarhåll har också framhållits, att de i sjöbefälskungörelsen uppställda behörighetskraven i praktiken inte kunnat uppfyllas beträffande ett betydande antal fartyg. En ny författning borde därför utformas så, att behovet av bristmönstring och undantag, meddelade av sjöfartsverket, begränsas i möjligaste mån.

Från Rederiföreningen för mindre fartyg har även anförts, att reglerna i bl. a. sjöbefälskungörelsen för den svenska sjöfarten med mindre handelsfartyg försvårar en konkurrens på lika villkor med andra länders motsvarande tonnage, och att åtgärder måste vidtas för att denna näring skall kunna

fortleva under svensk flagg.

Kritiken från de ombordanställdas organisationer har i främsta rummet riktat sig mot tillämpningen av gällande regler. Invändningarna har främst gällt bristmönstringen, som enligt organisationernas mening medför en allvarlig urholkning av sjöbefälskungörelsens bemanningsregler. Synpunkter har emellertid även framförts att tillkomsten av särskilda fartyg för kemikalielaster, olje- och gasfrakter kräver specialutbildad personal med särskild behörighet.

Sveriges fartygsbefälsförening har i anslutning till en av föreningens centralstyrelse den 5 april 1973 antagen resolution krävt, att det på stora tankfartyg, fartyg för gas- och kemikalietransporter och särskilt snabba fartyg under färd i områden med tät trafik, under resa som innebär täta hamnanlöp och under liknande besvärliga förhållanden i minimibesättningen skall ingå ett fartygsbefäl mer än för närvarande, samt att denne skall ha samma kompetens som befälhavaren. Liknande synpunkter, när det gäller maskinpersonalen, har under utredningsarbetet förts fram av Svenska maskinbefälsförbundet.

Svenska maskinbefälsförbundet har vidare i ett kongressuttalande begärt att kompetenskraven för högste befattningshavaren ombord ses över, så att även sjöingenjörer, eventuellt med kortare komplettering av utbildningen, skall få formell möjlighet att bekläda den högsta befattningen ombord.

Den mer detaljinriktade kritiken har bl. a. gällt frågor om att justera fartområdesindelningen och att för vissa fartyg och farter höja behörighetsfordringarna för personalen. Vidare har yrkats på ändringar rörande kraven på färgsinne och beträffande bedömningen av värdet av praktisk tjänstgöring. Från flera håll har hemställts, att grunderna för gränsdragning mellan olika behörighetskrav (parametrarna) ses över. Svenska sjöfolksförbundet har begärt, att användbarheten av dem som gått igenom fartygsteknisk kurs skall prövas och att det för denna personalgrupp skapas en särskild behörighet, vilken uppnås efter viss tids praktik. Från fiskarehåll har tagits upp frågor som hänger samman med fiskeskeppares behörighet att utöva befäl på handelsfartyg.

Framställningar om ändringar i bemanningskraven har ofta förenats med önskemål om förbättringar av sjöpersonalens utbildning. Vidare har krävts, att nybörjare till sjöss först efter några månaders arbete ombord skall få ingå i minimibesättning.

Under utredningens arbete har flera av de redovisade önskemålen behandlats. Sålunda har UTSJÖ avgivit förslag (se kap. 7) rörande förändringar av utbildningen för alla kategorier av sjöpersonal. Befälsbemanningsutredningen har i sina delbetänkanden behandlat frågorna om säkerhetsutbildning för personal på fartyg som för farlig last, praktik för behörighet och avskaffande av de särskilda behörighetsbevisen för personal på fiskefartyg m. m. Övriga här nämnda frågor ingår bland de överväganden som görs i detta betänkande.

12 Allmänna synpunkter på författningsrevisionen

Den grundläggande principen i fråga om bemanning av fartyg återfinns i 9 § sjölagen. Enligt detta lagrum skall fartyget, när det nyttjas till sjöfart, vara bemannat på betryggande sätt. Den närmare regleringen beträffande bemanningen finns i sjösäkerhetslagen. Enligt dess 6 kap. 1 § skall fartyg vara bemannat på betryggande sätt och får inte ha mindre besättning än att befäl och manskap kan indelas i erforderligt antal vakter, om resans längd gör det nödvändigt. Enligt 6 kap. 2 § åligger det sjöfartsverket att fastställa minimibesättning för varje fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton som befordrar gods eller passagerare. Med sådan besättning avses den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart i vilken fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. För varje fartyg skall ske en individuell prövning av den erforderliga minimibesättningen. Denna bör ställas i relation till fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och den fart vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas.

Sedan gammalt gäller särskilda bestämmelser om bemanningen med befäl på svenska handelsfartyg. Bestämmelserna härom finns numera i 1960 års sjöbefälskungörelse. Kungörelsen behandlar två centrala frågor av betydelse för bemanningen av fartyg. Dels anges vilka befälsbefattningar som kräver särskild kompetens för att få utövas och kompetensfordringarna för dem. Dels meddelar kungörelsen föreskrifter för skilda typer av fartyg om det antal befäl som för varje fartområde skall finnas ombord och den kompetens (behörighet) som fordras för de skilda befattningarna. De meddelade bestämmelserna är detaljerade och syftar i princip till fullständighet.

Det är ett känt förhållande att befälets kvalifikationer på ett mycket stort antal fartyg i praktiken inte motsvarar den i sjöbefälskungörelsen föreskrivna bemanningen. Såsom framgår bl. a. av den av utredningen gjorda bemanningsundersökningen (kap. 8) förekommer avvikelser i flera avseenden. Vid en redovisning av de viktigare avstegen från sjöbefälskungörelsen bör först skiljas mellan dispenser, som meddelats av sjöfartsverket, och den bristmönstring som är möjlig enligt 38 § i kungörelsen.

Dispensgivningen har – såsom framgår av den tidigare redogörelsen (avsnitt 5.1) – främst gällt likställande av utländsk utbildning med motsvarande svenska (34 § andra stycket) och har därför endast i undantagsfall inneburit något sakligt avsteg från kungörelsens normer. Viktigare från denna synpunkt är de dispenser som sjöfartsverket har meddelat enligt 35 §, vilken möjliggör undantag från kungörelsens bestämmelser i sådana fall där dessa skulle medföra högre krav på befälsbemanning än som med hänsyn till

fartygets beskaffenhet och utrustning samt till omständigheterna i övrigt är erforderligt från sjöfartssäkerhetens synpunkt. Genom dispenser enligt denna paragraf har sjöbefälskungörelsens bestämmelser ställts åt sidan främst i fråga om de s. k. automatiserade fartygen, dvs. sådana som drivs med periodvis vaktfritt maskinrum. Den närmare innebörden av de meddelade dispenserna framgår av avsnitt 5.2.2.

Bristmönstringen av befäl har framför allt förekommit på fartyg i utrikes fart när det gäller maskinbefälet och det lägre fartygsbefälet. I viss utsträckning har bristmönstringen gällt personal, som saknat formell behörighet men haft en motsvarande utländsk utbildning och därför i huvudsak får anses kvalificerad för arbetsuppgifterna ombord. I betydande omfattning har bristmönstringen emellertid inneburit att befattningar kommit att skötas av personal, som saknar utbildning för dem eller vilkas utbildning ligger betydligt under den nivå som sjöbefälskungörelsen föreskriver.

Den rådande ordningen med möjligheter till såväl dispensgivning enligt 35 § som bristmönstring har för de ombordanställda framstått som otillfredsställande. Den har i första hand kritiserats som stridande mot sjösäkerhetens intressen. Från personalsidan har vidare framhållits, att denna ordning innebär ett ökat ansvar hos kvarvarande behörig personal och ett tryck på denna som länge har känts besvärande och lett till ökad stress i arbetet. Svenska sjöfolksförbundet har dessutom framhållit praktiska olägenheter för medlemmar, vilka från manskapsställning bristmönstrats såsom befäl och därefter – sedan behörigt befäl har kunnat anskaffas – haft svårigheter att återgå till sina tidigare befattningar på grund av att dessa blivit upptagna av andra. Från redaresidan har inte saknats kritik mot den praxis som vuxit fram, men i det väsentliga betraktas de gjorda avstegen från sjöbefälskungörelsens regler som nödvändiga och framtvingade av utvecklingen i tekniska och andra avseenden inom handelsflottan. Till bilden hör även att sjöfartsverkets praxis har utbildat sig under en period när det rått påtaglig brist på utbildat sjöbefäl.

Det är obestridligt att den praxis som utvecklat sig har urholkat sjöbefälskungörelsens normgivande betydelse. Kungörelsen saknar egentliga anvisningar för dispensgivningen och fastare riktlinjer för denna har inte heller givits i annan ordning. Mellan redare och ombordanställda bryter sig meningarna starkt i fråga om den lämpliga befälsbemanningen på sådana fartyg som drivs med periodvis vaktfritt maskinrum, de s. k. E-0-fartygen. Uppfattningarna går även isär när det gäller den fortsatta tekniska utvecklingen såväl på maskinsidan som i fråga om den nautiska tjänsten samt de framtida konsekvenserna beträffande bemanningskraven.

I det rådande läget har de ombordanställdas företrädare uttryckt önskemål att en kommande reglering skall ge ett fastare stöd åt utvecklingen av bemanningspraxis än vad nuvarande författning med dess dispensmöjligheter kunnat skänka. Befälsorganisationerna har därvid framhållit värdet av att så uttömmande bestämmelser som möjligt utfärdas av regeringen och att nuvarande möjligheter att göra undantag från reglerna minskar.

Nuvarande brister i sjöbefälskungörelsen bottnar främst i att författningen uteslutande tar sikte på de s. k. konventionella fartygen. Därmed avses fartyg som – till skillnad från E-0-fartygen, där automationen på maskinsidan möjliggör att maskinrummet kan vara vaktfritt viss del av dygnet – kräver

ständig vaktgång av befäl såväl i fråga om bryggtjänsten som i maskinrummet. Undantagsregeln i 35 §, som är avsedd att möjliggöra avsteg i enstaka fall, har i själva verket fått tjänstgöra som sjöfartsverkets instrument när det gällt att ansluta befälsbemanningen till den viktiga tekniska utveckling som främst E-0-fartygen representerar.

I den mån regeringen skall reglera befälsbemanningen ombord på handelsflottan bör bestämmelserna självfallet omfatta även fartyg som representerar den senaste tekniska utvecklingen. Det är ett givet krav att blivande bestämmelser skall lämna skäligt utrymme för anpassning av befälsbemanningen till den fortsatta utvecklingen inom skeppsbyggeriet och den teknik som rör fartygens utrustning. Vidare måste hänsyn tas till de överenskommelser som har nåtts mellan sjöfartens organisationer i fråga om arbetstiden ombord. Som exempel kan nämnas de avtal som har träffats om undantag från sjöarbetstidslagens föreskrifter om trevaktssystem. Under senare år har förekommit olika försök med organisatoriska förändringar ombord i fartygen. En förutsättning härför har varit att fartygen varit utrustade med tekniska hjälpmedel och att personalen ombord har haft behövliga kunskaper och intresse för försöket. Såväl hos rederier som inom de ombordanställdas organisationer är intresset för sådana försök för närvarande stort. Sådan verksamhet har dock i betydande omfattning begränsats av att gällande föreskrifter saknar utrymme för experiment av detta slag. I den blivande IMCO-konventionen om utbildning och behörighet för sjöpersonal tas hänsyn till att utvecklingsarbetet kan kräva avvikelser från de gällande normerna. Det är utredningens uppfattning att detsamma måste gälla också för en modern svensk bemannings- och behörighetslagstiftning. Det är viktigt inte minst för möjligheterna för svensk sjöfart att framgångsrikt konkurrera med andra nationers sjöfart.

Enligt utredningens mening bör ansvaret för denna fortlöpande anpassning av bemanningsföreskrifterna i princip ligga hos den för sjösäkerheten ansvariga myndigheten, sjöfartsverket. De bestämmelser som utfärdas av regeringen bör därför innefatta tillräckliga befogenheter för sjöfartsverket att – efter samråd med berörda organisationer – utfärda de bestämmelser rörande bemanningen som påkallas av tekniska och organisatoriska förändringar ombord på fartygen. I princip kan detta uppnås antingen genom vida befogenheter för verket att frångå av regeringen utfärdade detaljföreskrifter angående minimibemanningen eller så att det överlåts på verket självt att efter mer generella riktlinjer från regeringens sida utfärda erforderliga föreskrifter.

Utifrån dessa allmänna förutsättningar har utredningen övervägt att komplettera den nuvarande sjöbefälskungörelsens bestämmelser för konventionella fartyg med motsvarande regler för E-0-fartygen. Därmed skulle en modernisering åstadkommas i så måtto som regeringens bestämmelser kom att innefatta även regler beträffande fartyg som representerar det senaste tekniska utvecklingsstadium om vilket det finns egentlig erfarenhet. Det är emellertid tydligt att en sådan komplettering skulle tynga den nuvarande redan detaljrika kungörelsen med ytterligare detaljstoff. Samtidigt skulle en reglering av detta slag fordra en förhållandevis rymlig fullmakt för sjöfartsverket att frångå de givna föreskrifterna i den mån den fortsatta tekniska utvecklingen motiverade det. Det har visserligen från personalhåll

hävdats, att den tekniska utvecklingen beträffande automatiserade fartyg i allt väsentligt skulle vara avslutad och att det inte är realistiskt att räkna med tekniska nyheter som inom de närmaste fem till tio åren mera påtagligt kan förändra bemanningen ombord. Även om dessa synpunkter har visst fog för sig – i allt väsentligt är den teknik som kommer att bestämma bemanningsutvecklingen under de närmaste 10–15 åren redan känd – måste man utgå från att förbättringar och vidareutveckling av den i och för sig kända tekniken kommer att förändra förutsättningarna för nuvarande bedömning av bemanningskraven. Automatiken i maskinanläggningarna har ännu inte nått den fulländning att dess driftssäkerhet står utom diskussion. I detta sammanhang skall även beaktas den utveckling av jourtjänsten på maskinsidan som pågår och inte kan väntas bli avslutad förrän man vunnit mer erfarenhet av de elektroniska övervakningssystemen. Den viktiga frågan om maskinunderhållet ombord beror på utvecklingen i fråga om landbaserad reparationsservice och denna utveckling är inte avslutad. Det skall vidare påpekas, att även om teknikens utveckling inte kan väntas medföra några revolutionerande förändringar i fråga om bemanningen, så har i alla fall förändringar som innebär minskning i antal med någon enstaka person eller reducering av behörighetskrav ofta stor betydelse både från rent ekonomisk synpunkt och i betraktande av dess konsekvenser för arbetsmiljön för de ombordvarande. Till detta kommer att en utveckling också på det personella området pågår. Sjöpersonalen får bättre grundutbildning. Fortbildningsverksamheten bedrivs aktivt. Stor möda läggs ned på att strukturera om arbetets uppläggning ombord. Inte heller dessa faktorer går att överskåda ens för en kort tidsperiod.

Det är vidare givet, att utvecklingen på sikt inte enbart kommer att gå i riktning mot minskningar på personalsidan. Nya typer av fartyg kan ställa krav på utökning av bemanningen ombord och ny teknik i fråga om navigering, maskinanläggningar och lasthantering fordrar att befäl och övrig besättning har en däremot svarande kompletterad utbildning. Till de synpunkter som skall beaktas inom bemanningspolitikens ram hör även miljösynpunkterna, bl. a. de växande kraven på en miljövänlig fartygsdrift.

Utformningen av bemanningspolitiken för dagens och morgondagens fartyg får för övrigt inte begränsas till i huvudsak en avvägning mellan teknisk utveckling och investering i personella resurser. Bemanningsfrågan är i väsentlig grad en del av den sociala utvecklingen av arbetsvillkoren ombord på handelsflottan. Den bör bedömas i samband med utvecklingen av arbetstidsförhållandena, avlösningen av ombordanställda, förbättringar av bostadsförhållandena ombord samt bekämpningen av bullerstörningar och andra arbetsmiljöfaktorer.

Med hänsyn till det anförda synes en påbyggnad av den nuvarande sjöbefälskungörelsen med regler för E-0-fartygen inte vara någon lämplig lösning. Övervägande skäl talar för att regeringen utfärdar generella riktlinjer och att sjöfartsverket – i huvudsaklig överensstämmelse med den nuvarande ordningen – bör ta ansvar för bemanningsutvecklingen i fråga om denna typ av fartyg.

En konsekvens av denna bedömning kunde vara, att utredningen begränsar sin författningsrevision till att gå igenom de nuvarande bestäm-

melserna för konventionella fartyg och jämkar dessa, där erfarenheterna motiverar det. Därmed skulle i praktiken sjöbefälskungörelsen behålla i stort sett sin nuvarande betydelse; genom en fullmaktsparagraf skulle sjöfartsverket bemyndigas att fastställa bemanningsregler för E-0-fartygen och övriga fartyg med särskilda tekniskt avancerade hjälpmedel i fråga om maskinkontroll och navigering. Det är emellertid tydligt, att det är föga mening med att i en författning utfärdad av regeringen lägga fast i detalj befälsbemanningen i de konventionella fartygen, som i det här sammanhanget inte erbjuder några större problem och som dessutom kan antas relativt snabbt minska i antal, och samtidigt överlåta på sjöfartsverkets ansvar att ta ställning till de egentliga bemanningsproblemen, dvs. de som föranlett den föreliggande utredningen och som berör en snabbt växande del av handelsflottan. Det förda resonemanget leder därför till att även detaljbestämmelserna i fråga om befälsbemanningen av de konventionella fartygen överlåtes på sjöfartsmyndigheten.

För den nämnda lösningen talar flera ytterligare skäl. Genom sjösäkerhetslagen har sjöfartsverket redan fått ett huvudansvar för säkerheten på fartygen. Fastställandet av den lägsta gränsen för bemanningen av ett fartyg är ett viktigt led i säkerhetsarbetet. Vid tillämpningen av bestämmelserna om minimibesättning i 6 kap. av nämnda lag har sjöfartsverket i praktiken prövat befälsbemanningen i samband med manskapsbemanningen till antal och behörighet. Verkets beslut om minimibesättning har omfattat båda kategorierna anställda, låt vara att verket beträffande befälssidan haft att tillämpa föreskrifterna i sjöbefälskungörelsen.

Bemanningsfrågorna utgör vidare ett komplex som skall bedömas med hänsyn till gällande bestämmelser rörande längsta tillåtna arbetstid ombord. Detta innebär att reglerna om minimibemanning måste övervägas med beaktande av bestämmelserna i sjöarbetstidslagen och av de avtal som arbetsmarknadens organisationer kan ha träffat om avsteg från lagens dispositiva föreskrifter. Det nu sagda har sin tillämpning på konventionella fartyg lika väl som på andra. Det gäller samtliga personalkategorier.

Överlåtes minimibemanningen beträffande sjöbefälet till sjöfartsverkets bestämmande, uppnår man att ansvaret för bemanningen i fråga om hela den nödvändiga personalen odelat är samlat hos den för sjösäkerheten ansvariga myndigheten. Ett sådant sammanförande av ansvarsfunktionerna till sjöfartsverket bör främja en enhetlig bemanningspolitik som tar hänsyn till de skilda utvecklingsfaktorer som har berörts ovan.

Om sjöfartsverket på detta sätt bemyndigas bestämma minimibemanningen även beträffande de personalkategorier som f. n. räknas till sjöbefälet, följer därav att de nuvarande detaljbestämmelserna om bemanningen i sjöbefälskungörelsen bortfaller. Av regeringen utfärdade regler bör begränsas till riktlinjer och anvisningar för sjöfartsverkets tillämpning.

Författningsmässigt åstadkommes den önskvärda samordningen av bemanningsreglerna enklast genom att de mer grundläggande bestämmelserna i sjöbefälskungörelsen inarbetas i tillämpningsbestämmelserna till sjösäkerhetslagen, så att dessa kommer att täcka bemanningen med personal av alla personalkategorier. I samband därmed blir en viss jämkning av sjösäkerhetslagen nödvändig.

Delegeringen till sjöfartsverket av ansvaret för minimibemanningen ifråga

om befälet ombord innebär, såsom framgått av det anförda, i väsentlig del endast ett fastslående av ett redan existerande förhållande. De kanske viktigaste frågorna, nämligen anpassningen av bemanningskraven efter den tekniska utvecklingen, åvilar i praktiken redan sjöfartsverket vid handläggningen av dispensärenden enligt 35 § sjöbefälskungörelsen. Förslaget medför dock den betydande förändringen att sjöfartsverket framdeles bestämmer lägsta gränsen för befälsbemanningen på samma sätt som i fråga om bemanningen i övrigt, dvs. genom besluten om minimibemanning.

Inom utredningen har övervägts huruvida omläggningen av bemanningsreglerna på detta sätt bör kompletteras med en skyldighet för sjöfartsverket att tillkännage normer för bemanningen, vilka skulle tjäna till ledning för de enskilda bemanningsbesluten. Sådana riktlinjer skulle kunna utformas i huvudsak såsom de regler och tabeller som nu finns i sjöbefälskungörelsen. Dock borde normerna ta sikte på minimibemanningen i dess helhet. Mot den ifrågasatta publiceringen av bemanningsnormer kan emellertid bestämda invändningar riktas. Huvudsyftet med den av utredningen förordade omläggningen är att komma ifrån den nuvarande stelbentheten i bemanningsbedömningen och möjliggöra ett större hänsynstagande till säkerhetskraven i varje enskilt fartyg. En bättre följsamhet i förhållande till den framtida utvecklingen har också varit ett motiv. Skulle sjöfartsverket utfärda generella normer att användas i de enskilda bemanningsfallen, skulle detta lätt kunna motverka det individuella hänsynstagande som är önskvärt. En ytterligare invändning mot ett system med generella riktlinjer jämsides med de individuella besluten är, att därmed skulle åstadkommas en form av dubbelreglering, vilken skulle kunna leda till oklarhet om vad som i ett givet fall skall gälla. Än egendomligare kan situationen bli, om sjöfartsverkets beslut om generella normer överklagas och ersätts av ett regeringens beslut i saken. Därmed skulle den hittills gällande och kritiserade ordningen med detaljbestämmelser av generell natur, givna av regeringen, i praktiken komma att återinföras på en bakväg. Utredningen har på dessa grunder funnit övervägande skäl tala mot att sjöfartsverket utfärdar generella anvisningar om bemanningen. Det intresse som redare och ombordanställda helt naturligt har av att i förväg kunna bedöma bemanningsfrågan i t. ex. ett nybygge kan tillgodoses på ett tillfredsställande sätt genom möjligheten att få förhandsbesked (6 kap. 3 § i förslaget till ändrad lydelse av sjösäkerhetskungörelsen) eller genom studium av sjöfartsverkets praxis i likartade fall. Såsom framgår av kap. 22 förutsätts vidare, att de bedömningar av generell natur som utredningen gör i bemanningsfrågorna kommer att få stor betydelse för sjöfartsverkets beslut om minimibemanning.

Om ansvaret för bemanningspolitiken på det föreslagna sättet koncentreras till sjöfartsverket, skapas förutsättningar att komma ifrån den nuvarande ordningen med dispenser från givna bemanningsregler. I princip bör ett beslut om minimibemanning inte lämna utrymme för några undantag vare sig i fråga om besättningens antal eller dess kvalifikationer. Därav följer att den nuvarande möjligheten att bristmönstra medlemmar av minimibesättningen måste försvinna.

En förutsättning att slopa bristmönstringen måste emellertid vara, att bemanningsregleringen ges sådan innebörd att besättningen i trängande lägen kan ändras på ett smidigt sätt utan att de säkerhetskrav eftersätts som

förhållandena vid tillfället kan sägas betinga. Ett praktiskt exempel kan vara att på ett fartyg som normalt skall ha en elektriker i besättningen denna befattning inte kan besättas i tid sedan föregående innehavare hastigt, t. ex. av sjukdom, tvingats att lämna fartyget. För sådant fall bör i minimibesättningsbeslutet kunna öppnas möjlighet att under en kortare resa, t. ex. till nästa hamn, gå med en annan, mindre minimibesättning. Vidare bör finnas vissa begränsade möjligheter för befälhavaren att i en sådan situation under en kortare tid gå med en besättning som inte till alla delar uppfyller kvalifikationskraven i beslutet om minimibesättning. En förutsättning härför måste alltid vara, att säkerhetskraven ändå är uppfyllda. Om bemanningsregleringen på detta flexibla sätt kan erbjuda alternativa ändrade besättningar för fall, där omständigheterna gör att minimibesättningsbeslutet inte kan följas, bör bristmönstringsinstitutet kunna avskaffas utan att sjösäkerheten äventyras eller rederinäringen utsätts för alltför rigorösa eller stelbenta säkerhetskrav. Med en förändring enligt det anförda vinns även den fördelen att mönstringsförrättarna, som utomlands i allmänhet saknar utbildning för att bedöma bemanningsfrågor, befrias från ett stort antal avvägningsfall. Myndighetsansvaret för i vilken mån bemanningen i speciella fall kan ske med personal som saknar föreskrivna kvalifikationer läggs därmed på den för bemanningssäkerheten centralt ansvariga myndigheten. Ett sätt att lägga fast detta ansvar är, utom möjligheten att fastställa särskilda minimibesättningar för kortare resor, att öppna möjlighet för verket att för enstaka fall meddela tidsbegränsade minimibesättningsbeslut med avvikelser från vad som normalt gäller för fartyget, om tillfälliga omständigheter påkallar en omprövning.

I det följande kommer utredningen att närmare motivera de anvisningar som bör tas upp i tillämpningsföreskrifterna till sjösäkerhetslagen. Vid sidan härom ser utredningen som sin uppgift att närmare granska den faktiska bemanningen av handelsflottans fartyg beträffande samtliga personalkategorier som bör ingå i minimibesättningen och lägga fram de synpunkter till ledning för framtida bemanningspraxis, vartill granskningen kan föranleda. Utredningens arbete i denna del berör nära yrkesutbildningen för sjömansyrket på skilda nivåer. Det arbete som nedlagts inom UTSJÖ och de förslag till nya utbildningar som avgivits av den utredningen får betydelse för befälsbemanningsutredningens bedömningar såväl med avseende på utbildningsbehoven inom yrket som i fråga om de faktiska utbildningsmöjligheter som kommer att stå till buds. Utredningens rekommendationer i det följande avser att ta rimlig hänsyn till båda dessa faktorer.

Som inledningsvis nämns innehåller sjöbefälskungörelsen vid sidan om bemanningsreglerna bestämmelser om utbildning och praktisk tjänstgöring som fordras för behörighet att utöva vissa i kungörelsen nämnda befälsbefattningar. Behörighetskraven syftar till att trygga säkerheten och utgör en viktig del av bemanningsfrågorna. Det inbördes sambandet mellan behörighets- och bemanningsreglerna kan också uttryckas så att besluten om minimibemanning måste utgå från fasta behörighetsnormer och att utformningen av behörighetsnormerna (kompetensfordringarna) måste ta sikte på behovet av att kunna bemanna fartygen med personal som har utbildats och tränats på ett ändamålsenligt sätt för sina arbetsuppgifter ombord. Det följer härav att den myndighet som skall ta ansvaret för säkerheten i fråga om

fartygens bemanning också bör ha inflytande på hur kompetenskraven utformas för olika behörigheter.

Mot bakgrund av det nu anförda kan det ligga nära till hands att delegera till sjöfartsverket att meddela erforderliga bestämmelser om de fordringar som bör ställas för skilda behörigheter att utöva befäl ombord. Vid bedömningen av denna fråga skall emellertid bl. a. beaktas, att bestämmelser om behörighet kommer att hänvisa till teoretisk utbildning och praktisk tjänstgöring. Det faktiska innehållet i givna behörighetsregler kommer därför att i betydande grad bestämmas av den kvalitet och omfattning som utbildningen har.

Grundlinjerna i sjöbefälsutbildningen fastställs av regeringen i sjöbefälsskoleförordningen. Någon ändring häri föreslås inte av UTSJÖ.[1] Från denna utgångspunkt synes det också naturligt att regeringen fastställer de olika slags behörigheter som utbildningen avses leda fram till. Utredningen föreslår med hänsyn härtill att huvuddragen i behörighetssystemet jämte kompetenskraven för de skilda behörigheterna läggs fast av regeringen. Den föreslagna ordningen bör lämna utrymme för sjöfartsverket att ställa kompletterande krav på utbildning och erfarenhet, där detta är påkallat av särskilda förhållanden och finnes angeläget från säkerhetssynpunkt.

En särskild fråga är hur ett mera allmänt genomförande av de intentioner om en förbättrad sjöpersonalutbildning, som ligger bakom UTSJÖ:s förslag, kommer att påverka normerna för sammansättning av minimibesättningarna. Inom en inte alltför avlägsen framtid är att räkna med att en stor del av personalen har behörigheter som bygger på en grundligare utbildning än den nuvarande. Det är enligt utredningens mening angeläget att normerna för minimibemanning inte vid denna utveckling ändras så att t. ex. ifråga om ansvarsbefattningar på däcks- eller maskinsidan personal med UTSJÖ-utbildning slår ut personal, vars behörighet är grundad på äldre utbildningsgång. Detta innebär med andra ord att tillkomsten av de modernare utbildningslinjerna medför en allmän standardhöjning av kunnandet ombord, allteftersom personal med denna utbildning rekryteras. Sjöfartsverkets minimibesättningsbeslut bör emellertid i princip ej utformas på sådant sätt att skillnad görs mellan behörigheter, t. ex. styrmansbrev, beroende av vilken utbildningsform som behörigheten grundar sig på. Detta utesluter inte att hänsyn i vissa fall kan tas till den förbättrade kompetensstandard som den nya utbildningsgången beräknas ge.

Tidigare i detta kapitel har utredningen förordat, att de nya bemanningsreglerna arbetas in i sjösäkerhetskungörelsen. Det kan då vara följdriktigt att i denna författning även ta in behörighetsbestämmelserna. Emellertid anser utredningen att en utformning av 6 kap. sjösäkerhetskungörelsen på detta sätt skulle göra kapitlet oöverskådligt och tynga det med detaljer som inte finns i motsvarande omfattning i andra kapitel. Utredningen föreslår därför att det i sjösäkerhetskungörelsen endast anges grundläggande krav för befattningshavare på fartyg, och att bestämmelserna om den utbildning och/eller den praktiska tjänstgöring som fordras för varje behörighet tas in i en särskild författning. I överensstämmelse härmed har utredningen utarbetat dels förslag till ändring av 6 kap. sjöbefälskungörelsen dels förslag till förordning om behörighet för sjöpersonal, i detta betänkande kortfattat kallad behörighetsförordning.

[1] UTSJÖ betonar i stället (UTSJÖ 2 s. 121–122) att det är lämpligt att regeringen fastställer de allmänna utbildningslinjernas omfattning och inriktning, inte minst för att det av säkerhetsskäl och med hänsyn till sjöyrkenas internationalitet är nödvändigt att ha garantier för att den som gått genom utbildningen har vissa minimikunskaper.

Behörighet

13 Generella behörighetskrav

Behörighetsfordringar enligt sjöbefälskungörelsen är av två slag, generella och speciella. De generella kraven avser syn, hörsel, medborgarskap, praktik eller annat som skall uppfyllas av allt sjöbefäl eller av alla inom en viss kategori sjöbefäl. De speciella kraven utgörs av de behörighetsfordringar som skall vara uppfyllda för viss befattning på bestämt fartyg. Motsvarande uppdelning kan göras av behörighetskraven för annan personal.

Generella behörighetskrav behövs i fortsättningen i samma utsträckning som f. n. för alla personalkategorier. De gäller vid sidan av behörighetsvillkoren för varje enskild behörighet. De är av den arten att de inte kan variera annat än i begränsad utsträckning och blir dessutom i många fall utformade i enlighet med för Sverige bindande internationella överenskommelser. De generella behörighetskraven bör därför finnas i sjösäkerhetskungörelsen och undantag alltså inte kunna göras annat än efter sådan prövning som följer med ett dispensförfarande.

13.1 Fysiska förutsättningar för sjötjänstgöring

För all personal i sjötjänst finns uppställda vissa krav beträffande hälsotillstånd och fysisk förmåga att utföra uppgifterna ombord. För att visa att dessa krav är uppfyllda skall sjömän vid mönstring förete läkarintyg (14 och 15 §§ mönstringsförordningen (1961:87)) och sedan gå igenom läkarundersökning minst en gång vartannat år (43 § samma förordning). Härutöver ges i sjösäkerhetslagstiftningen regler beträffande den syn- och hörselförmåga som skall finnas hos sjömän i vissa befattningar. Dessa regler preciseras i kungörelsen (1970:160) om läkarintyg för sjöfolk. För vaktgörande däckspersonal med navigatoriskt ansvar såsom fartygsbefäl, rorsmän och utkiksmän finns krav beträffande synskärpa, synfält och färgsinne samt hörsel. För annan däckspersonal samt för maskin- och radiopersonal finns endast krav på hörselförmåga och på synskärpa över en gräns som är något lägre satt än för den vaktgörande däckspersonalen. Beträffande övrig personal finns också regler om synskärpan, vilka dock inte är så stränga som för andra personalkategorier. Reglerna är redovisade under 2.4.

Även i befintliga förslag till internationella regler rörande minimikrav för sjöpersonal av olika kategorier betonas hälsokraven. För vaktgående däckspersonal framhålls särskilt syn och hörsel. Några rekommendationer rörande detaljkraven finns dock inte utarbetade, utan det överlåts till vederbörande

myndighet i varje land att bestämma dessa.

Mönstringsförordningen har nyligen varit föremål för översyn och i betänkandet Mönstring av sjömän (Ds K 1974:11) behandlas även hälsokontrollfrågorna. Befälsbemanningsutredningen har därför inte anledning att diskutera annat än de i säkerhetslagstiftningen upptagna särskilda kraven på syn och hörsel.

De grundläggande bestämmelserna om syn- och hörselkrav, som nu finns i sjöbefälskungörelsen och sjösäkerhetskungörelsen, bör behållas och utredningen föreslår en regel härom i 6 kap. 10 § sjösäkerhetskungörelsen. Giltighetstiden för läkarintyg är i förevarande hänseende enligt sjöbefälskungörelsen fyra år, medan läkarintyg för sjöfolk enligt 44 § mönstringsförordningen har en giltighetstid av två år. Utredningen förordar, att giltighetstiden för läkarintyg om syn och hörsel sänks till två år, så att de två bestämmelserna, vilka tjänar samma ändamål, når överensstämmelse.

Som nyss nämnts regleras syn- och hörselkraven beträffande de ombordanställda i detalj i kungörelsen (1970:160) om läkarintyg för sjöfolk. Beträffande behörighetsbevis för vägtrafik och luftfart har motsvarande bestämmelser utmönstrats ur behörighetskungörelserna och det har överlämnats åt respektive säkerhetsmyndighet att pröva syn- och hörselkraven lika väl som andra fysiska och psykiska förutsättningar för behörighet. Sålunda stadgas i 18 § körkortskungörelsen (1972:592)[1] att körkortstillstånd endast får meddelas den som har tillfredsställande trafiksyn och tillräcklig hörselförmåga och som även i övrigt uppfyller de medicinska krav som bör ställas upp med hänsyn till trafiksäkerheten. Socialstyrelsen meddelar efter samråd med statens trafiksäkerhetsverk föreskrifter beträffande tillämpningen av bestämmelserna om medicinska krav och beträffande undantag från kraven. Reglerna tillämpas i första hand av länsstyrelserna som är ansvariga för att körkort utfärdas endast till dem som uppfyller samtliga körkortskrav. Vad gäller luftfartscertifikat bestämmer luftfartsverket behörighetskraven enligt 32 § luftfartskungörelsen (1961:558). Villkor i fråga om fysisk och psykisk lämplighet bestäms i samråd med socialstyrelsen.

De nämnda reglerna i körkortskungörelsen infördes år 1975 (SFS 1975:58). Till grund för denna ändring låg en framställning från socialstyrelsen, vilken i första hand avsåg en anpassning av gällande regler till vetenskapens senaste rön beträffande syn- och hörselsinnena.

Reglerna i sjösäkerhetslagstiftningen om erforderlig synskärpa för olika personalgrupper och om färgsinne och synfält har varit oförändrade sedan år 1960 och grundar sig i huvudsak på nordiska överläggningar som hölls i mitten av 1950-talet. Sedan dess har arbetsförhållandena för både däcks- och maskinpersonal förändrats väsentligt. De tekniska hjälpmedlen för den enskilde att kompensera nedsättning i synskärpan har också förbättrats. Detta har i första hand föranlett sjöfartsverket och socialstyrelsen att i dispensärenden vara mer toleranta i förhållande till smärre syndefekter än vad man kunde vara när reglerna var nya.

Med hänsyn till vad som nu har anförts om den delegering som skett till myndighet att fastställa de medicinska kraven för behörighet att föra motorfordon och luftfartyg, anser utredningen att det inte föreligger skäl att behålla nuvarande detaljerade reglering av syn- och hörselkraven för sjömän i författning som utfärdas av regeringen. Bestämmelser härom bör i stället

[1] Bestämmelsen har i sak oförändrad flyttats över till 7 § körkortslagen (1977:477) som träder i kraft den 1 januari 1978. Se härom även not till redogörelsen i avsnitt 2.4.

utfärdas av myndighet. De två myndigheter som kan komma ifråga är sjöfartsverket, hos vilket enligt utredningens mening alla sjösäkerhetsfrågor skall samlas, och socialstyrelsen. För socialstyrelsen talar, att där finns expertisen och att denna myndighet har uppdrag enligt körkortskungörelsen att utfärda föreskrifter. Emellertid ligger även enligt körkortskungörelsen det slutliga ansvaret hos körkortsmyndigheten, länsstyrelsen. Utredningen föreslår därför att sjöfartsverket åläggs att utfärda bestämmelserna men att detta skall ske efter samråd med socialstyrelsen. Sjöfartsverket får då också rätt att i enstaka fall göra undantag från de generella normerna. Utredningen föreslår, att 6 kap. 10 § sjösäkerhetskungörelsen utformas i enlighet härmed. Som följd härav bör 2 och 3 §§ kungörelsen om läkarintyg för sjöfolk upphävas.

Sjöfartsverkets bestämmelser torde till en början få samma innehåll som kungörelsen om läkarintyg för sjöfolk. Emellertid visar dispenspraxis och utvecklingen beträffande körkort att det finns skäl för en översyn av detaljreglerna särskilt beträffande synskärpekraven. En sådan översyn bör grundas på överläggningar mellan medicinsk och sjöfartsteknisk expertis. Kontakter bör tas med övriga nordiska länder. Utredningen föreslår därför, att sjöfartsverket omgående påbörjar en översyn av gällande bestämmelser rörande syn- och hörselkrav för sjöpersonal. För det fall att delegering av beslutanderätten inte görs i enlighet med utredningens förslag, bör verket få regeringens uppdrag att låta verkställa en översyn av bestämmelserna och att lägga fram de förslag till författningsändringar som föranleds härav. I samband härmed bör också tas upp frågan om behovet att ställa upp krav på färgsinnet hos andra personalgrupper än där sådana krav nu gäller.

13.2 Medborgarskap

Enligt 7 § sjöbefälskungörelsen fordras svenskt medborgarskap för behörighet att vara befälhavare. Bestämmelsen i denna paragraf kan inte åsidosättas genom tillämpning av bristmönstringreglerna (39 §).

Skäl till ändring av nuvarande regel, som har sin grund i bl. a. sociala intressen och säkerhetskrav under krigsförhållanden, finns inte. Regeln bör tas upp i sjösäkerhetskungörelsen.

Även för radiotelegrafist finns en bestämmelse om svenskt medborgarskap. Denna återfinns i ett särskilt beslut av Kungl. Maj:t den 10 mars 1972 (se avsnitt 2.5) och har samband med särskilda sekretessregler för radiotrafik. Regeln bör nu lämpligen föras in i sjösäkerhetskungörelsen.

I mönstringsförordningen finns härjämte regler om att viss andel av besättningen skall vara medborgare i Sverige eller annat nordiskt land. Beträffande dessa regler och de bestämmelser som finns i kungörelsen (1974:262) om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg, vilka regler tjänar bl. a. arbetsmarknadspolitiska syften, hänvisas till betänkandet Mönstring av sjömän (Ds K 1974:11 s. 109 f.).

13.3 Ålder

I 7 § sjöbefälskungörelsen återfinns, utom regeln att befälhavaren skall vara svensk medborgare, även en bestämmelse att han skall ha fyllt 20 år och inte vara förklarad omyndig. Åldersgränsen 20 år gäller sedan år 1969. I promemoria med förslag om sänkning av myndighetsåldern till 18 år (Ds Ju 1973:11) hänvisades till befälsbemanningsutredningens arbete att se över behörighetskraven i sjöbefälskungörelsen och anfördes att det syntes lämpligt att frågan om behörighetsåldern närmare övervägdes inom ramen för detta arbete. Därför föreslogs i promemorian inte någon ändring av 20-årsgränsen.

I sitt remissvar beträffande denna promemoria anförde befälsbemanningsutredningen, att 20-årsgränsen har praktisk betydelse endast för behörighet att vara befälhavare på mindre handelsfartyg och på fiskefartyg, där (fiske-) skepparbrev eller sådant brev av 1:a klass ger behörighet. Vidare anfördes:

> Ehuru det inte uttryckligt framgår av förarbetena till sjöbefälskungörelsen, torde avgörande för valet av åldersgräns för befälhavare ha varit myndighetsåldern. Otvivelaktigt har man därjämte lagt sjösäkerhetsaspekter på denna gräns. Även frågor rörande befälhavarens ansvar enligt sjölagen kan ha påverkat gränsdragningen.
>
> I samarbetet mellan befälsbemanningsutredningen och den av skolöverstyrelsen tillsatta Utredningen om sjöpersonalens utbildning, UTSJÖ, har framkommit, att krav på särskild befälhavarutbildning som komplettering av den grundläggande befälsutbildningen kan komma att förordas för alla nivåer. Befälsbemanningsutredningen kommer att få överväga vilka allmänna krav som skall ställas på befälhavare, samtidigt som praktiktidskraven överses. Möjligen kan åldersgränsen helt slopas och ersättas med t. ex. krav på praktik av visst slag efter erhållen befälsbehörighet. Även andra lösningar är tänkbara.

Befälsbemanningsutredningen fann bl. a. på grund av det nu citerade att den i promemorian intagna ståndpunkten var riktig och att 20-årsgränsen alltså inte då borde ändras.

Som framgår av följande kapitel bygger utredningen i stort sina förslag om olika behörighetsbevis på nuvarande utbildningar och anger dessutom på vad sätt bevisen kan anpassas till kommande, av UTSJÖ föreslagna utbildningar. De sistnämnda är utformade på det sättet att de lägre utbildningsgångarna, nautisk utbildning III och IV, kan leda till befälhavarbehörighet utan särskild befälhavarutbildning efter den grundläggande utbildningen. Detta överensstämmer med vad som nu gäller men inte med vad som förutsattes för framtiden när nyssnämnda remissvar avgavs. Det kommer alltså att kunna finnas personer som uppnår de behörigheter som i utredningens förslag motsvarar skeppare och skeppare av första klass, både med nuvarande utbildningsgång och efter UTSJÖ-utbildning, före fyllda 20 år.

Av bestämmelserna i 7 § andra stycket sjöbefälskungörelsen jämförda med bemanningsbestämmelserna i följande paragrafer framgår att det för behörighet att vara befälhavare i stor kustfart eller vidsträcktare fart på de flesta grupperna av handelsfartyg fordras särskild praktik som styrman eller bästeman. Detta fordras dock inte av befälhavare i inre fart, på fiskefartyg eller mycket små lastfartyg (under 30 brt). Reglerna illustreras i tabell 3:1.

Utredningen föreslår i behörighetsförordningen vissa behörighetsvillkor som motsvarar 7 § andra stycket sjöbefälskungörelsen (jfr under 13.6). Enligt

förslaget skall det alltjämt krävas att befälhavaren (och överstyrmannen på större fartyg i fart bortom Sverige och dess omedelbara närhet) har viss styrmanspraktik. Men även enligt de behörighets- och bemanningsregler som utredningen föreslår kan befälhavare på de minsta fartygen komma att undantas från ett sådant krav. Den närmare bedömningen härav skall dock ligga på sjöfartsverket. En åldersgräns får alltså fortfarande en självständig betydelse, om man vill ställa upp ett visst mått av allmän mognad som ett krav på befälhavaren.

Befälhavare har enligt sjölagen, sjösäkerhetslagstiftningen och annan lagstiftning ett vittomfattande ansvar för fartyg, ombordvarande och last. De fall där det är teoretiskt tänkbart att en artonåring skulle kunna bli befälhavare är på sådana små fartyg för vilka det krävs endast kort yrkesutbildning. Även i dessa fall ställs krav på mognad hos den som för befälet ombord. Detta leder enligt utredningens uppfattning till att nuvarande åldersgräns behålls för befälhavaren oavsett fartygets storlek, användning eller fart.

I förutnämnda IMCO-dokument med förslag till konvention om utbildning av och certifikat för sjöpersonal ställs upp en åldersgräns på 18 år för vakt- och jouransvarig personal (officer in charge of a navigational watch och engineer officer in charge of a watch in a traditionally manned engine room or the designated duty engineer in a periodically unmanned engine room). Reglerna härom avses inte gälla fartyg under 50 brt vid gång i farvatten nära hemlandet (designated near-coastal waters) respektive fartyg med ett huvudmaskineri under 746 kW (ca 1 000 ehk, jfr tabell 21:2). Någon motsvarande regel finns inte i nuvarande svenska lagstiftning. Med hänsyn till gällande åldersgräns för fartygsarbete, vilken innebär att anställning inte får ske förrän det kalenderår under vilket vederbörande fyller 16 år, torde endast i undantagsfall någon uppnå behörighet som ansvarig för vakt eller jour före fyllda 18 år. Eftersom möjligheten dock föreligger och det kan förutsättas att åldersgränsen 18 år kommer att återfinnas i det slutliga IMCO-dokumentet, föreslår utredningen att en generell åldersgräns för vakt- eller jouransvarig personal om 18 år införs. En regel härom föreslås i 11 § andra stycket sjösäkerhetskungörelsen.

13.4 Omyndighet

Enligt 7 § första stycket sjöbefälskungörelsen kan inte den vara befälhavare som är förklarad omyndig. Regeln, som återfinns även i äldre författningar, torde höra samman med befälhavarens ansvar. Bakgrunden var också tidigare bestämmelser om grunderna för omyndighetsförklaring i 10 kap. 1 § föräldrabalken, dit de hade överförts oförändrade från lagen (1924:320) om förmynderskap. Dessa bestämmelser gjorde det möjligt att omyndigförklara inte bara den som var psykiskt sjuk eller utvecklingsstörd utan även den som vanvårdade sin ekonomi, den som var gravt alkoholiserad och den som var svag på grund av ålder eller sjukdom.

I samband med 1974 års ändringar i balken (SFS 1974:1038) undergick grunderna för omyndighetsförklaring en genomgripande reformering. Kvar finns endast en grund för omyndighet efter fyllda 18 år, nämligen psykisk sjukdom, hämmad förståndsutveckling eller psykisk abnormitet av annat

slag. Denna grund är i sig inte tillräcklig för omyndighetsförklaring, utan omyndighet skall tillgripas endast mot den som inte på annat, mindre ingripande sätt kan få hjälp med vården av sina angelägenheter.

Ett bibehållande av en särskild regel om förbud för omyndigförklarad att vara befälhavare framstår mot bakgrund av den nya lagstiftningen som föga ändamålsenligt. Den som är så sjuk som sägs i 10 kap. 1 § föräldrabalken kan knappast uppehålla någon befattning ombord. Det kan vara möjligt för en person som är omyndigförklarad enligt äldre regler att få ett läkarintyg, som inte visar så grava anmärkningar mot hans hälsotillstånd att han anses olämplig för sjömansyrket. En sådan möjlighet framstår som otänkbar för den som är förklarad omyndig enligt de nya reglerna. Mot bakgrund av vad nu har anförts saknas enligt utredningens mening skäl att ta upp en särskild regel om omyndigförklarade i sjösäkerhetslagstiftningen.

13.5 Grundläggande säkerhetsutbildning för sjöpersonal

Såväl i en rekommendation av internationella arbetsorganisationen (ILO) som i riktlinjer föreslagna av IMCO förutsätts att all personal före den första sjötjänstgöringen får viss introduktionsutbildning.

I ILO:s rekommendation nr 137 om yrkesutbildning av sjöfolk (se 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, orienterande 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.

Förslaget till IMCO-konvention om utbildning och certifikat för sjöpersonal innehåller en rekommendation som anvisar lämpliga kunskapsmoment vilka den som tillträder sjötjänstgöring för första gången bör känna till. Rekommendationen utesluter inte att dessa elementära kunskaper meddelas den anställde omedelbart sedan han har kommit ombord men de bör vanligen vara kända innan han börjar tjänstgöringen.

Det ställs i dag inte upp några krav på utbildning eller introduktion för nybörjare på svenska fartyg. För den del av besättningen, för vilken minimibesättningsbeslutet inte lägger fast särskilda kvalifikationskrav, kan följaktligen anställas personal utan vare sig erfarenhet eller särskild utbildning för yrket. I praktiken har dock ännu denna del av besättningen oftast någon form av utbildning för eller erfarenhet av sjömansyrket.

UTSJÖ fann i sin rapport 2 (s. 60) att det inte är realistiskt med hänsyn till arbetsförhållanden och personalstruktur på svenska handelsfartyg att förutsätta, att introduktionsutbildning kan meddelas däcks- och maskinpersonal

ombord. En säkerhetskurs i land före första sjötjänstgöringen kunde däremot enligt UTSJÖ:s mening uppfylla de internationellt ställda kraven och dessutom ge de ytterligare kunskaper av säkerhetsnatur som kan bedömas skäliga i Sverige. UTSJÖ föreslog därför i rapporten att den i avsnitt 7.2 nämnda, två veckor långa säkerhetskursen inrättas. Enligt UTSJÖ:s mening skall kursen vara en förutsättning för all sjötjänstgöring.

Befälsbemanningsutredningen delar den av ILO och IMCO rekommenderade och av UTSJÖ framförda uppfattningen att viss särskild introduktions- och säkerhetsutbildning är nödvändig 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. För de intressen som utredningen har att bevaka är det viktigt att sådan utbildning omfattar en orientering om fartyget såsom arbetsplats, om de viktigaste säkerhetsbestämmelserna till förebyggande av olycksfall samt om signaler och åtgärder vid fartygsolycka. Det är givetvis 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 till fartyget. Det förekommer emellertid inte sällan att det är praktiskt att ge den anställde informationen när han har kommit ombord. Ett sådant förfarande måste enligt utredningens mening godtas. Enligt utredningens uppfattning överensstämmer introduktion av detta slag med den första, mindre omfattande utbildningen som avses i ILO-rekommendationen.

Behovet av grundläggande introduktion av nybörjare ombord i den mindre omfattning som nu har diskuterats är så stort att utredningen förordar att utbildning av detta slag blir obligatorisk för all sjöpersonal. Detta bör komma till uttryck i författning. I 9 kap. 7 § tredje stycket sjösäkerhetslagen finns en bestämmelse om introduktion. Enligt denna skall besättningen genom befälhavarens försorg, i den mån det är möjligt, beredas tillfälle att förvärva kännedom om fartyget. Utredningen föreslår att denna bestämmelse byggs ut, så att introduktion om fartyget, om grundläggande säkerhetsbestämmelser samt om signaler och åtgärder vid fartygsolycka blir obligatorisk för all personal.

Den frågan kan ställas om det finns behov att föreskriva undantag från den obligatoriska informationen för sådana fall när t. ex. landanställd servitör eller annan servicepersonal med arbetsuppgifter som inte är avgörande för fartygets säkerhet med kort varsel anställs för en kortare resa. I dylika fall kan uppenbarligen resan hinna avslutas innan introduktionen kan genomföras. Något formellt undantag för dessa fall finner utredningen dock inte nödvändigt, då de måste höra till rena undantagen. Viktigt är emellertid att inte personal, som återkommer som tillfälligt anställda ombord, på detta sätt ställs utanför introduktionsutbildningen. Så snart som sådan personal – även om det sker oregelbundet – knyts till funktioner ombord, måste introduktionsutbildningen komma till stånd.

Introduktionsutbildningen kan variera i längd och innehåll beroende på arbetsuppgifterna. Den skall genomföras i en eller ett par omgångar i anslutning till anställningens början. Det bör ankomma på sjöfartsverket att, efter hörande av sjöarbetsmarknadens organisationer, lämna närmare anvis-

ningar beträffande innehållet i utbildningen och sättet för dess genomförande.

Den av UTSJÖ föreslagna säkerhetskursen syftar betydligt längre än den introduktion som utredningen nu rekommenderar och överensstämmer närmast med den i ILO-rekommendationen beskrivna, mer omfattande utbildningen.Befälsbemanningsutredningen anser att den föreslagna tvåveckorsutbildningen kan utgöra en god förberedelse inte bara till den första anställningen till sjöss utan till sjömansyrket överhuvud. Med hänsyn härtill och till ILO-rekommendationen anser utredningen det önskvärt att säkerhetskursen inrättas. Den är däremot alltför omfattande för att göras obligatorisk för alla som skall tillträda sin första anställning ombord på fartyg. Utredningen återkommer till kursen, när den diskuterar kraven på dem som skall ingå i minimibesättning (avsnitt 16.4.1).

Utredningen har särskilt diskuterat frågan huruvida nybörjare, direkt eller efter något slags kortare introduktion och säkerhetsutbildning, skall få ingå i minimibesättning. Enligt utredningens mening är det som regel inte lämpligt att räkna in en nybörjare i fartygets säkerhetsbesättning. Den därmed sammanhängande frågan om kvalifikationskrav för personal som ingår i minimibesättningen behandlas närmare i kap. 16.

13.6 Särskilda kvalifikationsregler för befälhavare, maskinchef m. fl.

I 7 § andra stycket sjöbefälskungörelsen återfinns ett särskilt kvalifikationskrav för befälhavare. Detta innebär att för behörighet att vara befälhavare på passagerarfartyg i stor kustfart eller vidsträcktare fart eller på annat handelsfartyg, med undantag för pråm, om minst 30 brt i sådan fart krävs minst 18 månaders tjänstgöring med föreskriven behörighet i befattning som styrman eller bästeman på handelsfartyg eller fiskefartyg. Vissa krav på fartområdet ställs också upp. Den som innehar sjökaptensbrev uppfyller detta krav genom behörighetsvillkoren för brevet. I övrigt måste den som har behörighet som fartygsbefäl komplettera sin erfarenhet med tjänstgöring som styrman eller bästeman, innan han blir behörig att vara befälhavare på sådana fartyg för vilka styrmansbrev eller lägre behörighetsbevis utgör tillräcklig behörighet för befälhavaren. För andra befattningar bland däcks- och maskinpersonal finns inte några krav som motsvarar 7 § andra stycket sjöbefälskungörelsen. I sjöingenjörsbrev ingår dock viss tids tjänstgöring som maskinbefäl.

I förslaget till IMCO-konventionen om utbildning och certifiering av sjöpersonal ställs särskilda behörighetskrav för befälhavare och dennes närmaste man (chief mate) samt för maskinchef och dennes närmaste man (second engineer officer) på fartyg över 746 kW (ca 1 000 ehk). Dessa behörighetskrav liknar dem som finns i 7 § andra stycket sjöbefälskungörelsen och innebär följande.

Vad gäller däckspersonalen indelas fartygen i tre storleksgrupper, en omfattande fartyg under 200 brt, en omfattande fartyg om 200 men ej 1 600 brt och en omfattande fartyg om minst 1 600 brt. För alla befattningshavare finns vissa grundläggande krav beträffande den teoretiska utbildningens

innehåll angivna i konventionstexten. Befälhavare på fartyg i den minsta storleksklassen i närfart (operating in designated near-coastal waters)[1] skall ha tjänstgjort minst 12 månader som styrman och kunna visa att han säkerhetsmässigt kan klara en befälhavares åligganden. För dennes närmaste man finns inga behörighetskrav. På befälhavare och dennes närmaste man på fartyg i den minsta storleksklassen som går i annan fart än närfart ställs samma krav som på motsvarande personal på fartyg i storleksklassen 200–1 600 brt. Praktikkravet för befälhavare där är 36 månaders tjänstgöring som styrman och för chief mate 18 månaders sådan tjänstgöring. För fartyg i närfart får dessa krav sättas ned till lägst 24 månader för befälhavare och till kortare tid än 18 månader (i princip till en månad) för chief mate. Vad slutligen gäller fartyg i den största gruppen utgör praktikkravet för befälhavare minst 36 månaders tjänstgöring som styrman och för befälhavarens närmaste man minst 18 månaders tjänstgöring som styrman.

Beträffande maskinpersonal indelas fartygen också i tre storleksgrupper. Den lägsta gruppen omfattar fartyg med en maskinstyrka som understiger 746 kW. För denna grupp finns inga kvalifikationskrav alls i konventionen. För större fartyg fordras maskinpersonal med angivna kvalifikationskrav. Dessa avser både teoretisk och praktisk utbildning. För fartyg med maskinstyrka mellan 746 och 3 000 kW[2] finns det kvalifikationskravet för maskinchefen att han skall ha minst 24 månaders maskinrumstjänstgöring, av vilka minst tolv månader efter det att han har blivit behörig att tjänstgöra som second engineer officer. Motsvarande krav för maskinchefens närmaste man är tolv månaders maskinrumstjänstgöring som maskinbefälsassistent eller maskinbefäl. I storleksgruppen fartyg med en maskinstyrka om 3 000 kW eller mer än praktikkraven för maskinchefens närmaste man desamma som för motsvarande befattning i den lägre storleksgruppen. Av maskinchef fordras 36 månaders maskinrumstjänstgöring och av dessa skall tolv månader fullgöras som maskinbefäl efter det att han har blivit behörig att tjänstgöra som second engineer officer.

Som framhålls i flera sammanhang bedömer utredningen det som sannolikt att konventionen kommer i kraft under 1980-talet. Det är därför lämpligt att den svenska lagstiftningen redan nu ansluter till de internationella kraven så nära som möjligt. Dessa krav är, såvitt de framgår av konventionsförslaget, enligt utredningens mening rimliga och innebär en med hänsyn till sjösäkerheten motiverad skärpning av nuvarande krav, särskilt vad gäller de lägre behörigheternas användning för befattningar som befälhavare, maskinchef och deras närmaste män på fartyg i internationell fart. Utredningen förordar därför att kvalifikationskrav som motsvarar de blivande IMCO-kraven ställs upp vid bemanningen. Såsom närmare diskuteras i kap. 14 bör detta ske på det sättet att de angivna kraven görs till behörighetsvillkor för vissa särskilda behörigheter, avsedda för personal i de nu nämnda befattningarna.

[1] I detta sammanhang används uttrycket närfart som översättning av konventionens "operating in designated near-coastal waters". Sistnämnda uttryck definieras närmare i konventionen (se bilaga A 2 under (p) i detta betänkande), men skall preciseras av varje konventionsstat för sig.

[2] Konventionens uttryck är ship powered by main propulsion machinery of between 746 kW and 3 000 kW propulsion power. För definition av propulsion power se bilaga A 2 under (o).

14 Behörigheter

14.1 Allmänna överväganden

För närvarande finns i sjöbefälskungörelsen reglerade fyra allmänna behörigheter för fartygsbefäl, nämligen sjökaptensbrev, styrmansbrev, skepparbrev av 1:a klass och skepparbrev, samt sex allmänna behörigheter för maskinbefäl, nämligen sjöingenjörsbrev, maskinteknikerbrev, fartygsmekanikerbrev av 1:a klass för ångfartyg, fartygsmekanikerbrev av 1:a klass för motorfartyg, fartygsmeknikerbrev för ångfartyg och fartygsmekanikerbrev för motorfartyg. Sjöfartsverket har i sin kvalifikationskungörelse (1968:A 18) uppställt kvalifikationskrav för två olika behörigheter för däckspersonal, matros och befaren jungman, samt för tre olika behörigheter för maskinpersonal, elektriker, motorman och eldare. Dessutom finns i verkets kungörelse (1968:A 15) om vakthållning på fartyg en behörighet, lättmatros, som inte är särskilt reglerad på annat sätt än att den kräver tolv månaders däckstjänstgöringspraktik. I vissa minimibesättningsbeslut används dessutom kvalifikationskrav för såväl däcks- som maskinpersonal på 24 månaders praktik. Särskild benämning för dessa behörigheter finns inte. Slutligen finns behörighetsregler för telegrafist.

En utveckling i riktning mot att ställa upp behörighetskrav för all säkerhetspersonal ombord påbörjades då utredningen i sitt första betänkande föreslog behörighetskrav för specialutbildad personal på fartyg med farlig last (numera 6 kap. 9–13 §§ sjösäkerhetskungörelsen i lydelse enligt SFS 1976:773 och hithörande föreskrifter av sjöfartsverket, se kap. 6). En sådan utveckling är betydelsefull som styrmedel för sjösäkerhetsarbetet, inte minst genom att författningsreglerade behörigheter innebär anvisning från statsmakterna för tillämpningen av reglerna om minimibemanning. Vidare innebär behörighetskrav för alla befattningar i minimibesättningen en anpassning till de internationella överenskommelser som Sverige har anslutit eller kan förväntas ansluta sig till inom de närmaste åren. Utredningen diskuterar därför i detta kapitel de befattningar eller grupper av befattningar, där behörighetsregler bör komma ifråga.

Utredningens utgångspunkt för bestämmande av minimibesättningen är, att alla som ingår i denna besättning har säkerhetsfunktioner att fylla och därför i regel inte kan vara rena nybörjare i yrket. Vidare bör kvalifikationskrav ställas upp för all personal i minimibesättningen, dvs. beslutet om denna bör ange den behörighet som varje enskild besättningsmedlem skall inneha. Som regel skall därvid kraven anges som krav på viss i författning reglerad

behörighet. Enligt utredningens uppfattning skall nämligen fordringarna för behörigheter finnas reglerade i författning. Denna skall utfärdas av regeringen. Behörighetssystemet skall kunna kompletteras av sjöfartsverket vid behov. Det ankommer då på verket att noga ange behörighetsfordringarna. Som tänkbara exempel kan nämnas särskilda praktikkrav för matroser på fartyg, som är så utrustade att vakt under fartygets gång får hållas på däck av endast en man förutom fartygsbefäl (sjöfartsverkets kungörelse 1968:A 15), och speciella befälhavarbehörigheter för viss fart. En annan komplettering av behörigheterna, som sjöfartsverket skall kunna göra, är utformning av kombinerade behörigheter. Härmed avses behörighet att fylla flera funktioner ombord, t. ex. såsom sker redan i dag beträffande fartygs- och maskinbefäl på de minsta fartygen (se not 2 i bilaga B till sjöbefälskungörelsen och flera noter i bilaga D). En regel av nu diskuterat innehåll har tagits upp i 1 § andra stycket behörighetsförordningen (se även specialmotiveringen i kap. 30).

I kap. 7 redovisas de utbildningar som nu förekommer vid sjömans- och sjöbefälsskolorna och de utbildningsreformer som föreslås av UTSJÖ. De av UTSJÖ föreslagna reformerna kan förväntas bli genomförda tidigast med början hösten 1978. Det kommer följaktligen att under lång tid finnas personal med den äldre utbildningen. Det kommer också att dröja länge, innan personal med den nya utbildningen i mer betydande utsträckning tjänstgör i ansvarsbefattningar på fartygen. Befälsbemanningsutredningen har i sitt arbete lagt den blivande utbildningen till grund för sina överväganden men har samtidigt beaktat att förslagen måste kunna tillämpas i förhållande till de nuvarande utbildningsvägarna. Med hänsyn till att det ännu inte finns beslut om det nya utbildningssystemet bygger författningsförslagen på de befintliga utbildningarna. I bilaga B sammanfattar utredningen hur författningsförslagen bör anpassas till den nya utbildningen. Vad gäller praktikfrågorna bygger utredningen på praktiksystemet efter 1976 års ändringar i sjöbefälskungörelsen.

När olika behörigheter utformas, måste hänsyn också tas till internationellt uppställda behörighetsfordringar. Sådana förekommer inte ännu annat än i begränsad omfattning, t. ex. för telegrafister och vissa matroser. Det arbete som pågår i den s. k. STW-kommittén inom IMCO beräknas leda till att en konvention antas av IMCO under år 1978. I detta arbete ställs upp olika behörighetskrav, särskilt vad gäller den praktiska erfarenheten. Med hänsyn till att ett praktiskt taget slutgiltigt konventionsförslag föreligger och en färdig konvention kan väntas bli antagen inom en nära framtid, bör ett nytt behörighetssystem utarbetas i så nära överensstämmelse med konventionsförslaget, att det blir möjligt att från svensk sida redan från början ansluta sig till konventionen. I kap. 9 redovisas arbetet inom IMCO och det utarbetade konventionsutkastet.

Den närmare innebörden av vissa behörighetsfordringar som IMCO-arbetet aktualiserar redovisas i avsnitt 13.6. De berör befälhavare, maskinchef och deras närmaste män på fartyg i all fart utom inrikesfart och fart som kan likställas med sådan. Enligt utredningens mening motiverar dessa krav att det skapas särskilda behörigheter för personal som berörs av dem.

Beträffande de olika behörigheternas benämning saknar utredningen anledning att skapa termer som kan användas som befattningsbeskrivningar

eller som titlar. Från denna synpunkt anser utredningen att ett kodsystem, dvs. enbart en siffer- eller bokstavskombination, skulle vara tillräckligt för behörighetsbenämningarna. Emellertid kan ett sådant system bli svårt att hantera för berörda personalgrupper och benämningarna ger dålig information för utomstående. Utredningen har därför valt att kombinera kodbeteckningen med en benämning som antingen beskriver den funktion för vilken behörigheten främst är avsedd, eller utgörs av en känd yrkesbenämning.

14.2 Behörigheter för däcks- och maskinpersonal

I kap. 12 motiverar utredningen sitt förslag att i en särskild behörighetsförordning samla fordringarna för de behörigheter som krävs för att i allmänhet fylla funktionerna i en minimibesättning. Antalet olika behörigheter bestäms ytterst av de krav som sjösäkerheten ställer på de olika befattningarna. I praktiken betyder detta att antalet bestäms av de utbildningslinjer som finns och hur utbildning och praktik kombineras. Det nära sambandet mellan utbildning, praktik och behörighet gör det i flertalet fall onödigt att närmare motivera de uppställda behörighetskraven. Övervägandena sammanfaller nämligen med skälen bakom den valda utbildningslinjen och praktikkraven. I några fall anser utredningen det dock lämpligt att närmare diskutera vilka behörigheter som skall finnas.

Vad först gäller befälhavarbehörigheterna har från Rederiföreningen för mindre fartyg begärts att det skapas en särskild behörighet för befälhavare på fartyg i inskränkt oceantrafik, dvs. huvudsakligen i fart på Medelhavet. Som motivering har anförts, att steget mellan styrmansbrev och sjökaptensbrev är långt att ta för den personal som är engagerad på mindre fartyg i fart längs Europas kuster, att styrmansbrev i allmänhet är tillräckligt för befälhavare på dessa fartyg, men att fartygen numera ibland söker sig bortom nordsjöfartsområdet till t. ex. Medelhavet varvid högre kompetens krävs hos befälhavaren. Det är svårt att rekrytera personal härför. Det har vid ett par tillfällen anordnats s. k. medelhavsskepparkurser, vilka avsett att ge kompletterande kunskaper till styrmansbrev, så att innehavaren skall kunna ges behörighet att tjänstgöra som befälhavare på fartyg i fart på Medelhavet. UTSJÖ har antytt (jfr avsnitt 7.3.2) i sin rapport 2, att sådan utbildning kan komma att behövas och visat på möjligheter att bygga in den i högskolan. Befälsbemanningsutredningen anser, att en behörighet för befälhavare på mindre fartyg i inskränkt oceantrafik bör tillskapas på sikt. För en sådan behörighet krävs särskild utbildning. Det av UTSJÖ föreslagna utbildningssystemet ger möjligheter att bygga upp en sådan utbildning med delar av de normala utbildningsgångarna. Nuvarande utbildningssystem har däremot inte denna flexibilitet. Utredningen lägger därför inget konkret förslag om behörigheten utan förordar att utbildningsgången för denna övervägs i samband med uppbyggnaden av den nya sjöbefälsutbildningen.

Inom utredningen har vidare övervägts möjligheten att slopa nuvarande skepparbehörighet och fartygsmekanikerbehörighet och använda andra behörigheter för de befattningar där dessa nu kommer ifråga. Då utredningen under arbetet med det i kap. 22 redovisade tabellmaterialet har övervägt bemanningen på olika fartyg har framkommit, att de behörigheter som

grundas på de lägsta utbildningarna är till stor praktisk nytta när det gäller bemanning med ansvarspersonal av ett betydande antal små handelsfartyg i begränsad fart, av bogserbåtar och av det stora flertalet av sjöfartsverkets, tullverkets m. fl. myndigheters fartyg. Om de nämnda behörigheterna försvinner, skulle detta betyda att bemanningskravet fick gälla närmast högre behörighet. Detta skulle emellertid vara att ställa kraven på teoretiska kunskaper onödigt högt. Det är därför inte lämpligt att ersätta de två lägsta behörigheterna med närmast högre. Det föreligger vidare enligt utredningens uppfattning ett behov av att behålla skepparexamen och fartygsmekanikerexamen inom utbildningssystemet och av att det inom den nya utbildningens ram anordnas motsvarande examination, vilken av UTSJÖ kallas nautisk utbildning IV och maskinteknisk utbildning IV. Dessa utbildningar kan få skilda användningsområden. Särskilt som fartygsmekanikerutbildning ingår som ett moment i skepparkurs av 1:a klass, har denna behörighet stor betydelse för bemanningen av mindre fartyg.

Vad slutligen gäller frågan om de två diskuterade behörigheterna kan slås samman med de behörigheter som nedan i detta avsnitt diskuteras för kvalificerad personal utan ansvarsuppgifter, bedömer utredningen även en sådan lösning ogenomförbar. Bryggtjänstens särskilda krav och befälhavarens särskilda uppgifter även på mindre fartyg gör det enligt utredningens mening inte möjligt att avvara en behörighet, som är klart inriktad på den nautiska tjänsten på mindre fartyg. Utredningen föreslår därför en behörighet, skeppare D 9, som närmast motsvarar nuvarande skepparbrev.

När det gäller maskinpersonalen på de minsta fartygen är det fråga om maskinerier med jämförelsevis ringa maskinstyrka. Det måste anses rimligt, att för skötseln av dessa lägga särskild vikt vid den praktiska erfarenheten. Den kunskapsnivå som uppnås efter avlagd fartygsteknisk kurs kan jämföras med den som hittills erhållits genom fartygsmekanikerutbildningen. Det skulle därför vara möjligt att slå samman den behörighet som erhålls genom nuvarande fartygsmekanikerbrev med en ny behörighet som erhålls genom fartygsteknisk kurs och lämplig praktik. Det skulle dock bereda stora svårigheter att rekrytera personal till de mindre fartygen enbart från dem som gått igenom fartygsteknisk kurs. Eftersom fartygsmekanikerutbildningen enligt vad nyss anförts behöver finnas även i fortsättningen, bör den alltjämt leda till särskild behörighet för maskinpersonal med ansvarsuppgifter, som har benämningen fartygsmekaniker M 7. I stället anser utredningen att behörighet uppnådd efter fartygsteknisk kurs kan användas alternativt med behörigheten fartygsmekaniker M 7. Detta diskuteras vidare i avsnitt 22.3.1.

Vad härefter gäller antalet behörigheter för personal i befattningar som inte är förenade med ansvar för vakt eller jour finns f. n. ett flertal sådana. Vissa är definierade i sjöfartsverkets kvalifikationskungörelse och används vid fastställande av minimibesättning, andra är definierade i kollektivavtal. Grunden för behörighetssystemet utgörs av en behörighet för yrkesmannen inom vardera däcks- och maskinavdelningarna, matros respektive motorman eller eldare. Sedan finns dels behörigheter för dem som har kortare tids yrkeserfarenhet, dels behörigheter för förhandsmän och annan personal med lång yrkeserfarenhet. Till den förra kategorin hör jungman, lättmatros och motorelev, till den senare båtsman, reparatör och elektriker.

Enligt utredningens mening bör i minimibesättningarna antalet olika behörigheter 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 svår att efterleva. Den kan också ge störningar i fartygsdriften som följd, genom att utbyte mellan personal med olika behörighet förutsätts i många fall inte kunna ske alls eller endast efter tillstånd av tillsynsmyndigheten. 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. Utredningen anser en indelning i tre nivåer tillräcklig för att sätta samman minimibesättningarna. Grunden för behörighetsnivåerna bör vara en behörighet för yrkesmannen med tillräckliga kunskaper och erfarenheter för allt fartygsarbete. För nybörjare och mindre erfarna bör finnas en behörighet. Slutligen bör finnas en behörighet för personal med lång tids yrkeserfarenhet, vilken kan tilldelas mer kvalificerade arbetsuppgifter och vid behov vara ledare för det dagliga arbetet med underhåll och reparationer ombord och liknande. Däremot har utredningen inte funnit anledning att bygga upp särskilda behörigheter som är grundade på högre specialkurser för erfaren yrkespersonal, t. ex. båtsmän och reparatörer.

Med de utgångspunkter som nu redovisats föreslår utredningen följande behörigheter för däcks- och maskinpersonal. Benämningarna är uppbyggda på det sätt som utredningen föreslår i avsnitt 14.1.

För befälhavare skapas tre behörigheter avsedda för fartyg av olika storlekar och i olika fartområden
befälhavare D 1,
befälhavare D 2 och
skeppare D 7.
För befälhavarens närmaste man på större fartyg föreslås två behörigheter på skilda nivåer,
överstyrman D 3 och
överstyrman D 4.
För övrig vaktansvarig personal behövs fyra nivåer, motsvarande utbildningsnivåerna och farten,
styrman D 5,[1]
styrman D 6,[1]
skeppare D 8 och
skeppare D 9.
För de tre nivåerna för personal utan vaktansvar föreslår utredningen benämningarna
båtsman D 10,
matros D 11 och
jungman D 12.
För maskinpersonalens del behövs motsvarande författningsreglerade behörigheter. Detta innebär först behörigheterna
maskinchef M 1 och
maskinchef M 2.
För maskinchefens närmaste man på större fartyg föreslås

[1] Tills vidare styrman D 5–6, se nedan.

fartygsingenjör M 3.
För behörigheter som vakt- och jouransvariga behövs liksom för däckspersonalen fyra nivåer
fartygsingenjör M 4,[1]
fartygsingenjör M 5,[1]
fartygsingenjör M 6 och
fartygsmekaniker M 7.
Vidare skall finnas två behörigheter för elpersonal (avsnitt 14.3)
elingenjör M 8 och
elektriker M 9.
För pumpman föreslås behörigheten
pumpman M 13.
Övrig maskinpersonal får tre behörigheter
reparatör M 10,
motorman M 11 och
motorelev M 12.

Som framgår av uppställningen ovan föreslår utredningen att det skall finnas fyra nivåer för vakt- och jouransvarig personal på både däcks- och maskinsidan. Utredningen biträder i detta avseende UTSJÖ:s förslag beträffande utbildning av sådan personal. F. n. finns dock bara tre utbildningsnivåer. Utredningen föreslår därför att det, tills en differentierad utbildning kommer till stånd, skall finnas bara tre behörighetsnivåer vardera för vakt- och jouransvarig däcks- och maskinpersonal. Utbildningen för de föreslagna behörigheterna styrman D 5 och styrman D 6 blir densamma och utredningen benämner den sammanslagna behörigheten styrman D 5–6. På samma sätt blir utbildningen för behörigheterna fartygsingenjör M 4 och fartygsingenjör M 5 t. v. densamma och den sammanslagna behörigheten kallas fartygsingenjör M 4–5.

14.3 Behörigheter för elpersonal

Den tekniska utvecklingen har efter hand medfört ökat antal eltekniska arbetsuppgifter ombord i fartygen. Flertalet fartyg byggs f. n. så att de skall uppfylla kraven i sjöfartsverkets kungörelse om fartyg med obemannat maskinrum (1970:A 9). I samband härmed har anläggningarna försetts med ofta komplicerade automatik- och övervakningsutrustningar. I stor utsträckning ersätts eller kompletteras pneumatiska och hydrauliska styr- och reglerutrustningar med elektriska. Också annan teknisk utrustning ombord kan ha komplicerad elteknik. Även om visst underhåll utförs av specialutbildad personal från land, ställer driften och underhållet av maskinanläggningarna och annan teknisk apparatur ombord stora krav på det eltekniska kunnandet inom besättningarna.

I utbildningen vid sjöbefälsskolan förekommer inom såväl den nautiska som den maskintekniska linjen ämnet elteknik, vari eleverna ges kunskaper om funktion, manövrering och skötsel av sådana elektriska instrument, apparater och maskiner som finns ombord i fartyg. Särskilt på den maskintekniska linjen är utbildningen inom det eltekniska området betydande. Som

[1] Tills vidare fartygsingenjör M 4–5, se nedan.

separat utbildningsväg förekommer elteknisk utbildning med direkt inriktning på fartygsarbete f. n. endast på gymnasial nivå, dvs. för fartygselektriker. Högre elteknisk utbildning avsedd för sådant arbete saknas, men nuvarande utbildningsgångar för elpersonal i olika landyrken ger otvivelaktigt kunskaper som får värde för arbete till sjöss.

Synpunkter rörande behovet av elpersonal i minimibesättningen ges i den rapport (se under 5.2.2) som dåvarande förste byråinspektören i sjöfartsverket Per Persson avgav till verket i juni 1970 efter företagen undersökning av bemanningsbehovet på automatiserade fartyg. Promemorian har visserligen inte remissbehandlats och kan inte utgöra ett fullständigt underlag för en bedömning. Utredningen anser emellertid att promemorian har sådant intresse att den refereras utförligt i kap. 5. Här bör följande slutsatser upprepas.

Vid Perssons besök på fartyg med maskinstyrka om högst 3000 ehk uppgav de ombordanställda maskinbefälen att något behov av elektriker inte förelåg medan maskinbefäl på fartyg, vars maskinstyrka varierade mellan 8800 och 24000 ehk, utan undantag förklarade att det förelåg ett mycket stort behov av elektriker ombord. Persson fann själv inte några skäl som talade för att elektriker skulle ingå i minimibesättningen i fartyg med en maskinstyrka om högst 3000 ehk eller, om man såg till elanläggningens storlek, i fartyg med en elanläggning om högst 660 KVA. På fartyg med större maskinerier förelåg otvivelaktigt behov av person med kvalificerade elektriska kunskaper som ett komplement till maskinbefälet. Det kunde inte anses realistiskt att alla de arbetsuppgifter som elektrikern utförde i fartygen skulle överföras på maskinbefälet, vilka hade en avsevärd arbetsbelastning. Detta befäl hade inte heller i allmänhet praktik och utbildning som erfordrades för felsökning i komplicerad elektrisk utrustning. Utvecklingen tycktes innebära att fartygsmaskinerierna blev mer och mer avhängiga av automatiken dvs. att allt större del av automatiken måste fungera för att maskineriet skulle kunna köras med tillfredsställande resultat. En befattning som elektrotekniker, varmed avsågs en behörighet med högre utbildning än elektrikerns, borde införas i minimibesättningsbesluten för fartyg som hade en maskinstyrka överstigande 5000 ehk och som inrättats för drift med obemannat maskinrum. Detta borde ske utan reducering av maskinbefäl eller maskinmanskap.

Det förekommer f. n. inte några krav på elpersonal i sjöfartsverkets beslut om minimibemanning. Verket öppnar dock i vissa fall en möjlighet att få elteknisk sakkunskap representerad i sådan bemanning genom rätt för redaren att byta ut en motorman mot en elektriker. Den sistnämnde skall ha viss i sjöfartsverkets kvalifikationskravskungörelse föreskriven behörighet.

Av den bemanningsstatistik som arbetsmarknadens parter använder gemensamt vid kollektivavtalsförhandlingar framgår att ett inte oväsentligt antal personer finns anställda i handelsflottan i särskilda befattningar för eltekniskt arbete vid sidan av ordinarie maskinpersonal. De anställda inom denna kategori elpersonal har skiftande utbildning bakom sig.

Utredningen anser det eltekniska arbetet utgöra en så integrerad del av drift- och underhållsarbetet ombord att det från säkerhetssynpunkt inte kan särskiljas från annat maskinarbete. Vid bedömningen av nödvändig maskinpersonal till antal och kvalifikationer måste därför behovet av både el- och maskintekniska kunskaper beaktas. Även om den ordinarie maskinperso-

nalen skulle ha tillfredsställande kunskaper måste på vissa fartyg beaktas att den eltekniska utrustningen är så arbetskrävande att arbetet härmed inte kan åläggas denna personal utan att den förstärks. Utredningen har kommit fram till att det lämpligen bör införas särskilda elpersonalbehörigheter. Dessa bör användas vid sidan av de vanliga maskinpersonalbehörigheterna på vissa fartyg. Det bör finnas två nivåer av elpersonal, en med utbildning på gymnasienivå och en med högskoleutbildning. Utredningen använder för dessa behörigheter benämningarna elingenjör M 8 och elektriker M 9.

14.4 Behörighet för radiopersonal

Såsom framgår av det som har sagts i avsnitt 2.5 förbereds f. n. såväl internationellt som nationellt förändringar av utbildning och certifiering av radiopersonal. Nyligen har internationellt införts krav på viss praktisk erfarenhet innan personalen får inneha vissa befattningar. I Sverige pågår försöksverksamhet i detta avseende. Utredningen föreslår, att bestämmelserna om behörighet för radiopersonal tas in i författning. I avvaktan på utvärdering av försöken föreligger inte tillräckliga skäl att gå ifrån den praktiktid som televerket har bestämt i samråd med sjöfartsverket och arbetsmarknadens parter.

Tidigare har godtagits innehav av certifikat över genomgången enbart teoretisk utbildning såsom behörighetskrav för alla radiotelegrafister på fartyg. Med hänsyn till vad nyss har sagts om krav på viss praktisk erfarenhet uppkommer en ny situation. Förhållandet för telegrafistpersonalen blir analogt med det för andra sjöpersonalkategorier, särskilt dem med vaktansvar i arbetsledande ställning. I dessa fall konstituterar teoretisk och praktisk utbildning en behörighet och sjöfartsverket utfärdar bevis när kraven på behörighet är uppfyllda. Det synes utredningen riktigt att ordningen för radiopersonal blir likartad vad gäller sådana befattningar där både teoretisk utbildning (certifikat) och praktisk erfarenhet skall krävas för behörighet. I behörighetsförordningen bör därför regleras en sådan behörighet.

Det synes utredningen också lämpligt att bestämma televerkets befogenheter när det gäller att utfärda certifikat i behörighetsförordningen i stället för som f. n. i instruktionen (1965:842) för televerket.

För sådana fall där innehav av certifikat utgör tillräckligt kvalifikationskrav behöver inte skapas särskilda behörigheter, t. ex. för radiotelefonist.

14.5 Behörighet för intendenturpersonal

I 1966 års beslut av sjöfartsverket angående minimibesättningar för 40 typfartyg (se 5.2.1) indelades intendenturpersonalen i tre kategorier, nämligen ekonomiföreståndare, kock och ekonomibiträde. Särskilda behörighetskrav angavs för de två förstnämnda kategorierna. Genom Kungl. Maj:ts beslut den 30 december 1966, varigenom sjöfartsverkets beslut omprövades, undanröjdes denna indelning. Härefter har i minimibesättningen angetts intendenturpersonalen endast till antal. Några behörighetskrav ställs inte upp.

Åtskilliga av intendenturpersonalens uppgifter kräver både kunskaper och

träning, särskilt i den speciella miljö som ett fartyg utgör. Vad utredningen i första hand avser är arbetet med matlagning, men även arbete med omhändertagande och förvaring av livsmedel, planering av matsedel så att maten blir omväxlande och riktigt sammansatt hör hit. Av detta följer inte utan vidare att de obligatoriska bemanningsreglerna behöver ställa upp behörighetskrav för denna personalkategori. Alltför strikta krav kan medföra orimliga konsekvenser i de fall där svårigheter uppstår att följa dem. Å andra sidan finner utredningen med hänsyn till den allmänna syn på sammansättningen av minimibesättningar som utredningen redovisar i kap. 20, att det är otillfredsställande att kvalifikationskrav helt saknas för den som skall ansvara för kosthållet ombord. Hantering av livsmedel är en viktig hälsofråga. Det är också för den sociala trivseln väsentligt att det finns matlagningsutbildad personal ombord under fartygets resor. Garanti härför kan inte ges i annan form än att intendenturpersonal i tillräckligt antal skall ingå i minimibesättningen och att någon eller några av denna personal skall uppfylla vissa minimikvalifikationer. Utredningen föreslår därför att en särskild behörighet skall inrättas för den som ansvarar för kosthållet ombord. För denna behörighet använder utredningen benämningen kockbehörighet. Av skäl som redovisas i avsnitt 16.7 har utredningen inte velat ställa upp formella krav på utbildning för denna behörighet, utan kvalifikationskraven preciseras på annat sätt.

Beträffande annan personal inom intendenturavdelningen, såsom köksbiträden, serverings- och lokalvårdspersonal, finns enligt utredningens mening inte tillräcklig anledning att ställa upp särskilda kvalifikationskrav. För denna personal, som benämns övrig intendenturpersonal, gäller därför enbart det allmänna kvalifikationskrav för anställning på fartyg, introduktionsutbildning, som behandlas under 13.5.

Den arbetsledande funktionen inom intendenturavdelningen utövas normalt antingen av kocken, som då kallas kockstuert, eller av en särskild befattningshavare, ekonomiföreståndare. UTSJÖ föreslår en särskild utbildning i gymnasieskolan, en högre specialkurs om en termin, för kockstuert och en utbildning inom högskolans ram för ekonomiföreståndare (sjöintendentlinje) om 80 poäng, dvs. två läsår. Även om utredningen inte har velat för behörighet som intendenturpersonal på fartyg ställa formellt krav på att någon av dessa utbildningsvägar skall ha genomgåtts, är utredningen angelägen om att understryka vikten av att UTSJÖ:s förslag i dessa hänseenden blir förverkligat.

15 Specialbehörigheter

Utom de i föregående kapitel diskuterade behörigheterna behövs av säkerhetsskäl en reglering i form av behörighetskrav för vissa specialfunktioner. Den personal som innehar behörigheten fullgör i allmänhet denna funktion vid sidan av andra funktioner. Behörigheterna innehas i så fall av personal som redan finns i minimibesättningen. Hit hör behörigheter för personal till fartygets livbåtar m. m. och personal med särskild säkerhetsfunktion på fartyg som för farlig last.

15.1 Båtman och brandvaktman

I 6 kap. 6 § sjösäkerhetskungörelsen i dess nuvarande lydelse finns regler om båtmän för passagerarfartyg. Med båtman avses den som blivit tillräckligt övad i livbåtars och andra bärgningsredskaps sjösättning samt årors och andra framdrivningsredskaps bruk och som äger kännedom om och färdighet i redskapens handhavande. Båtman tjänstgör som befälhavare på livbåt. Närmare bestämmelser om godkännande av båtman kan meddelas av sjöfartsverket. För båtman utfärdas särskilt intyg om behörigheten.

Som regel utbildas och övas matros som båtman men det förekommer även att annan personal fullgör båtmans funktion.

Behovet av att kunna bemanna passagerarfartyg med godkänd båtman är oförändrat och utredningen anser att den särskilda behörigheten som båtman skall behållas. Reglerna om båtman är av säkerhetskaraktär och deras innehåll av behörighetsregler är mindre framträdande. Utredningen föreslår därför att de skall stå kvar i sjösäkerhetskungörelsen. De återfinns i sak oförändrade i förslaget till 6 kap. 15 § i kungörelsen.

En annan särskild behörighet, brandvaktman, har skapats av sjöfartsverket i kvalifikationskravskungörelsen. Behörigheten erhålls av den som vid prov inför sakkunnig person befunnits ha erforderlig kunskap om fartygets lokaliteter, brandlarmsystem, brandsläckningsmateriel m. m. Särskilt intyg om behörigheten utfärdas.

Krav på brandvaktmän ställs på passagerarfartyg och dessa utgörs av däcks- eller maskinpersonal med den särskilda behörigheten. Sjöfartsverket bör ha befogenhet att även för framtiden ge bestämmelser om sådana behörigheter och om behörighetskraven.

15.2 Specialutbildad personal på fartyg med farlig last

På grund av utredningens förslag i betänkande 1 har nyligen införts bestämmelser i 6 kap. 9–13 §§ sjösäkerhetskungörelsen (ändring genom SFS 1976:773) om specialutbildad personal med särskild behörighet på tankfartyg m. fl. fartyg som transporterar farligt gods. En redogörelse för bestämmelserna lämnas i 6 kap. Genom dessa har två nya behörigheter skapats, en för personal på bulklastfartyg och en för personal på torrlastfartyg (styckegodsfartyg). Därjämte öppnas möjlighet för sjöfartsverket att tillskapa ännu en behörighet, vilken avser befattningshavare på fartyg som släpar eller skjuter farlig last.

Med hänsyn till att dessa bestämmelser nyligen kommit till, finns ingen anledning för utredningen att ompröva det sakliga innehållet i dem. De bör i sak oförändrade flyttas över till ny författning. Därvid bör de delas upp på det sättet, att 9 och 10 §§, vilka innehåller de av sjösäkerheten betingade bemanningsreglerna, står kvar i 6 kap. sjösäkerhetskungörelsen (ny numrering 18 och 19 §§). Övriga paragrafer bör ingå i den av utredningen föreslagna behörighetsförordningen där de utgör 14–16 §§.

I samband med överflyttningen av behörighetsbestämmelserna vill utredningen förorda att behörigheterna för att handha farlig last får en särskild benämning. De bör benämnas specialbehörigheter. Under detta begrepp bör falla behörigheter som till skillnad från de i kap. 14 diskuterade allmänna behörigheterna kan innehas av vem som helst bland besättningen vid sidan av dennes övriga behörighet. En specialbehörighet visar alltså att innehavaren har vissa ytterligare kunskaper. Som sådan behörighet karaktäriseras även de under 15.1 diskuterade båtman och brandvaktman. Uttrycket specialbehörighet preciseras till behörighetsbenämningar på följande sätt för personal som avses i 6 kap. 9 § sjösäkerhetskungörelsen: specialbehörighet för oljelasthantering, för kemikalielasthantering, för gaslasthantering och för torrlasthantering.

I detta sammanhang har inom utredningen aktualiserats behörighetskravet i 6 kap. 11 § sjösäkerhetskungörelsen "ha tjänstgjort minst sex månader på bulklastfartyg med last av det slag som utbildningen avser och därvid ha deltagit i minst fyra lastnings- och lossningsoperationer". Det är här fråga om förpraktik för inträde till utbildningskurs. Arbete som ger lämplig praktik härför utförs på tankfartyg inte bara av den som har ett direkt ansvar för lastning eller lossning, vilken ofta är ett fartygsbefäl, och dennes närmaste medhjälpare utan även av andra som har att ta befattning med lasten och lastanordningarna på fartyget. Till sistnämnda grupp hör sådan maskinpersonal, som reparerar och trimmar in pumpar och andra lastanordningar, inte minst på gastankfartyg, samt annan däckspersonal än den nyssnämnda, t. ex. den som avlöser den direkt ansvarige tillfälligtvis eller biträder denne genom att övervaka lastningen eller lossningen från en annan plats än där den ansvarige uppehåller sig. Också andra arbetsuppgifter kan tänkas ingå bland dem som ger lämplig erfarenhet av hantering av farlig last som förpraktik. Uttrycket "deltaga i" har emellertid givit anledning till en restriktivitet i tillämpningen som inte stämmer väl överens med de synpunkter som nu har framförts. För att person med den erfarenhet som utredningen avser skall få tillgodoräkna sig sin tjänstgöring som praktik för specialbehörighet för

lasthantering, föreslår utredningen en viss jämkning av författningstexten. Denna innebär, att den, vars verksamhet ombord på annat sätt än genom deltagande i ett visst antal lastnings- eller lossningsoperationer givit honom motsvarande praktiska erfarenhet av lasthantering eller skötseln av anordningar för lasthantering, skall anses ha tillräcklig förpraktik. Det bör understrykas, att den förpraktik som det här är fråga om förutsätter att tjänstgöringen har varit av kvalificerad art. Det räcker följaktligen inte att enbart med t. ex. enkel handräckning ha biträtt ansvarig personal vid lastning eller lossning. För att arbetet skall ge den erforderliga erfarenheten måste det vara i något avseende ansvarsfyllt. Den nya regeln bör utifrån dessa synpunkter regelmässigt anses täcka vakt- och jouransvarig personal på ifrågavarande fartyg.

16 Behörighetsvillkor

Sedan gammalt innehåller de olika behörigheterna för sjöpersonal behörighetsvillkor beträffande såväl teoretisk utbildning, företrädesvis från sjöbefälsskola eller sjömansskola, som praktisk utbildning. I praktikkraven ingår så gott som alltid arbete till sjöss. Härtill kan komma arbete på verkstäder av olika slag eller annan praktik av värde för det arbete vartill behörigheten syftar.

Utredningen anser att behörigheterna även för framtiden bör byggas upp på hittillsvarande sätt. I betänkande 2 gjorde utredningen en genomgång av sjöbefälskungörelsens behörigheter och föreslog omfattande ändringar av praktikreglerna. De mest betydelsefulla ändringarna var ett nytt sätt att räkna praktiktid för de högsta behörigheterna, sjökaptensbrev och sjöingenjörsbrev, där anställningstiden i viss befattning ligger till grund, samt ett praktiksystem för behörigheter för vakt- och jouransvarig personal som bygger på viss tids tjänstgöring som befälsassistent att fullgöras efter avslutad teoretisk utbildning och omedelbart innan behörigheten erhålls. De föreslagna ändringarna av praktikreglerna genomfördes genom 1976 års författningsändring (SFS 1976:774). Den behörighetsförordning som utredningen föreslår i detta betänkande bör med några få detaljartade ändringar bygga på det nyligen antagna systemet vad gäller både behörigheter som motsvarar dem i sjöbefälskungörelsen reglerade och andra behörigheter.

Som framgår av redogörelsen på flera ställen i detta betänkande, särskilt i kap 7, avgav UTSJÖ till skolöverstyrelsen i december 1975 och mars 1976 två rapporter (betänkanden) med förslag till ett nytt utbildningssystem för sjöpersonal. Förslagen har remissbehandlats. Denna utredning tillstyrkte i sitt remissvar att en reform av utbildningen kommer till stånd i huvudsaklig överensstämmelse med UTSJÖ:s förslag. I skrivelse den 1 december 1976 yttrade sig skolöverstyrelsen – med överlämnande av UTSJÖ:s rapporter – över dem till regeringen. Skolöverstyrelsens skrivelse har remissbehandlats och proposition i ärendet kan väntas under år 1978. – I den fortsatta genomgången av behörighetskrav för sjöpersonal utgår utredningen från UTSJÖ:s förslag och anger inte på varje särskilt ställe att det är föremål för ytterligare behandling innan det kan komma att ligga till grund för beslut om ny utbildningsgång.

Med hänsyn till att riksdagens beslut rörande den framtida sjöpersonalutbildningen kommer att dröja ytterligare någon tid och till att en utbildningsreform slår igenom i behörighetssystemet först efter flera år, anser sig utredningen inte kunna bygga sina förslag rörande behörighetsvillkor på

UTSJÖ:s förslag. I stället lägger utredningen nu förekommande utbildning till grund härför. Utredningen måste därvid förutsätta att den föreslagna behörighetsförordningen kan komma att revideras förhållandevis kort tid efter ikraftträdandet. Någon allvarligare olägenhet kan emellertid knappast följa härav. Med nytillkommande utbildningslinjer kommer i viss utsträckning nya behörigheter att kunna skapas, och det får bli en särskild arbetsuppgift att bestämma i vilken mån redan existerande behörigheter kan vara lämpliga slutmål även för den nya utbildningen. Utredningen har emellertid ansett sig redan nu kunna i sina överväganden rörande bemanningen kunna ta viss hänsyn till de av UTSJÖ presenterade förslagen.

I motiven i detta kapitel för behörighetsvillkoren för de olika behörigheterna diskuteras både den nuvarande och den föreslagna utbildningen och i bilaga B lämnas en schematisk översikt av det sätt på vilket den teoretiska utbildningen för de olika behörigheterna kan i författningen bytas ut mot ny utbildning. I samband med övergång till ny utbildning förutser utredningen för något fall att praktikkraven behöver ändras. Även detta redovisas i motiven och anmärks i bilaga B.

16.1 Gemensamma överväganden

De flesta behörighetsvillkor i sjöbefälskungörelsen och sjöfartsverkets kvalifikationskungörelse innehåller gränsvärden avseende den minsta fartygsstorlek eller det minsta fartygsmaskineri som godtas för praktiken. Beträffande däckspersonal finns värdena 20, 30, 200, 1 600 och 3 000 brt och för maskinpersonalens praktik värdena 75, 300, 350, 550, 1 500, 4 000 och 12 000 ehk. Utredningen föreslår vissa förenklingar häri.

För däckspersonalbehörigheter föreslås, att en gemensam grundstorlek skall gälla för alla behörigheter där en minsta storlek av 20 eller 30 brt nu ställs upp. Utredningen anser att det på flera andra håll inom sjösäkerhetslagstiftningen gällande värdet 20 brt kan användas. Beträffande övriga värden använder utredningen som genomgående princip att olika storleksgrupper slutar på jämnt hundratal och att nästa grupp då börjar med närmast följande siffra. Som exempel kan nämnas att de i kap. 22 diskuterade storleksgrupperna för bemanning av fartyg med däckspersonal är bl. a. 401–500, 501–1 600, 1 601–4 000 osv.

Beträffande maskinpersonalbehörigheterna föreslås att den lägsta gränsen för fartygsmaskineri vid maskinrums- eller verkstadstjänstgöring helt slopas där den nu är 75 ehk. I övrigt anges de i kW (jfr avsnitt 21.3.1) med de utjämningar som diskuteras i kap. 21 och anpassas till de för bemanningen valda gränsvärdena.

16.2 Behörighetsvillkor för befälhavare, maskinchef m. fl.

Behörigheter för befälhavare på alla fartyg samt för maskinchef och dessas närmaste män på större fartyg bör kräva viss tids tjänstgöring i befattning som vakt- eller jouransvarig. Detta krav motsvaras i sjöbefälskungörelsen av dels praktikkraven för sjökaptens- och sjöingenjörsbrev, dels de särskilda behö-

righetskraven för befälhavare i 7 § andra stycket.

För befälhavare skall enligt utredningens förslag finnas tre behörigheter. Den högsta, som benämns befälhavare D 1, motsvarar nuvarande sjökaptensbrev och avses för befälhavarbefattningar på fartyg av alla storlekar och i all fart. Nästa behörighet, befälhavare D 2, motsvarar närmast styrmansbrev jämte befälhavarkompetens enligt 7 § andra stycket sjöbefälskungörelsen och avses för befälhavarbefattningar på fartyg om högst 1 600 brt i längst nordeuropeisk trafik och på något större fartyg i mer inskränkt fart. Behörigheten skeppare D 7, slutligen, avses motsvara dagens skepparbrev av 1:a klass jämte befälhavarkompetens, och har sin användning för befälhavare på fartyg om högst 500 brt i längst utsträckt östersjötrafik.

Mot de två högre befälhavarbehörigheterna svarar två behörigheter för den näst främste bland däckspersonalen, behörigheterna överstyrman D 3 och D 4. Skillnaden mellan en befälhavarbehörighet och motsvarande överstyrmansbehörighet ligger endast i praktikkraven. För befälhavarbehörighet skall enligt utredningens mening fordras dubbelt så lång tjänstgöring i ansvarsbefattning som för överstyrmansbehörighet. Detta överensstämmer med IMCO:s kvalifikationskrav. Dessutom skall enligt utredningens mening för befälhavarbehörighet fordras viss tids tjänstgöring med överstyrmansbehörighet som den näst främste bland däckspersonalen.

När det gäller krav på teoretisk utbildning bör behörigheterna befälhavare D 1 och överstyrman D 3 bygga på nuvarande sjökaptensexamen. När den ersätts av den av UTSJÖ föreslagna utbildningen blir nautisk utbildning I allmän kurs om 80 poäng och högre kurs om 60 poäng tillämpliga. Den senare kursen är direkt inriktad på befälhavaruppgifterna. Praktikkravet för befälhavare D 1 bör stämma överens med det för sjökaptensbrev. Detta innebär att praktiken måste fullgöras efter erhållen behörighet att tjänstgöra i ansvarsbefattning. I detta avseende bör behörigheterna befälhavare D 1 och överstyrman D 3 bygga på behörigheten styrman D 5, som närmast motsvarar nuvarande styrmansbrev, när denna behörighet får nautisk utbildning I allmän kurs om 80 poäng som grund. Tills vidare bör grunden vara styrman D 5–6.[1]

Praktiktidens längd för behörigheten befälhavare D 1 föreslås vara densamma som för sjökaptensbrev. Beträffande den särskilt kvalificerade praktiken, dvs de nio månader som enligt nuvarande regler skall fullgöras som befälhavare eller främste (ende) styrman på större fartyg, föreslår utredningen vissa ändringar i förhållande till sjöbefälskungörelsen. Genom 1976 års ändringar i denna kungörelse höjdes tidigare storleksgräns för sådan tjänstgöring från 350 brt till 1 600 brt. Samtidigt togs dittillsvarande krav på att tjänstgöringen skulle fullgöras i viss fart bort. Det har visat sig att den främste styrmannen på fartyg i storlek strax under 1 600 brt ofta har sjökaptensexamen och följaktligen har ett starkt intresse av att kunna skaffa sig den praktik varom här är fråga. Tjänstgöringen på dessa fartyg ger till följd av den nya tonnagegränsen inte sådan praktik som kvalificerar till sjökaptensbrev. Den nu gällande gränsen är därför olycklig och några vägande sakliga skäl mot en sänkning föreligger inte. Utredningen förordar att gränsen ändras, så att tjänstgöringen skall ha fullgjorts på fartyg med en bruttodräktighet som överstiger 1 200 ton. Beträffande det nuvarande alternativa villkoret, tjänstgöring som lägst näst främste styrman på fartyg om minst

[1] Denna benämning används av praktiska skäl – liksom fartygsingenjör M 4–5 för maskinpersonal – tills en uppdelning sker i två behörigheter, nämligen styrman D 5 och D 6 respektive fartygsingenjör M 4 och M 5, på grund av de två olika utbildningsnivåer som UTSJÖ har föreslagit. Jfr härom avsnitt 14.2.

3 000 brt, ger detta enligt utredningens mening inte tillräckligt varierande praktik på fartyg i korta rutter eller i fart endast i Östersjön eller Nordsjön. Utredningen förordar därför, att detta alternativ förenas med krav på att tjänstgöringen skall ha fullgjorts i oceantrafik.[2]

För överstyrman D 3 bör praktikkraven göras sådana, att den som har fullgjort minst hälften av den för befälhavarbehörigheten föreskrivna praktiken uppnår överstyrmansbehörighet. Praktiktiden bör alltså sättas vid 18 månaders anställningstid och minst nio månaders tjänstgöring till sjöss i ansvarsbefattning. Utredningen anser att det är angeläget att den blivande överstyrmannen, såsom föreskrivs för befälhavare D 1, har tjänstgjort som vaktansvarig på ett större fartyg under viss del av sin sjötjänstgöring. Utredningen föreslår därför att minst sex månader av sjöpraktiken för överstyrmansbehörighet D 3 skall ha fullgjorts som ansvarig för vakt på däck på fartyg om minst 1 201 brt. Det skall påpekas, att den nu föreslagna praktiken inte kvalificerar för behörigheten befälhavare D 1 annat än när den har fullgjorts antingen i befattning som främste eller ende styrman eller i befattning som lägst näst främste styrman på fartyg om minst 3 001 brt i oceanfart.

Behörigheterna befälhavare D 2 och överstyrman D 4 bygger på styrmansutbildning respektive den av UTSJÖ föreslagna nautisk utbildning II. Den senare består av både allmän kurs om 40 poäng och högre kurs om 20 poäng och är alltså betydligt mer omfattande än den nuvarande styrmansutbildningen. Eftersom det kan ifrågasättas om styrmansutbildningen är tillräcklig för dagens sjöfart, speciellt för att ligga till grund för befälhavaruppgifter, anser utredningen det vara tillfredsställande att UTSJÖ sökt skapa en lämplig utbildning för styrmän och befälhavare på mindre fartyg i nordsjöfart. Förslaget att lägga styrmansutbildningen till grund för behörigheterna får därför ses som en tidsbegränsad lösning att gälla tills vidare. Här bör tilläggas, att det i remissvaren över UTSJÖ:s rapport 2 framkom ett förslag att nautisk utbildning II (och maskinteknisk utbildning II, se härom nedan i detta avsnitt) skall bestå av en sammanhängande kurs om 60 poäng. En sådan lösning skulle medföra vissa utbildningstekniska fördelar och innebära, att all teoretisk utbildning, även den särskilda befälhavarutbildningen fullgörs innan den lägsta på utbildningen grundade behörigheten uppnås. Skolöverstyrelsen antydde i sitt sammanfattande yttrande över UTSJÖ:s förslag (jfr inledningen till detta kapitel) att en sådan lösning kunde ha vissa fördelar. Sveriges fartygsbefälsförening har bestämt förordat en lösning i denna riktning. Befälsbemanningsutredningen betonade i sitt i april 1977 avgivna remissyttrande över skolöverstyrelsens skrivelse behovet av att även nautisk och maskinteknisk utbildning II kommer till stånd, eftersom dessa kommer att efterfrågas av vissa personalgrupper. Utredningen fortsatte:

> Om man väljer den av SÖ förordade vägen, bör det alltså skapas en "sidoutgång" för dem som så önskar. Detta kan t. ex. ordnas på det sättet att eleverna efter det första studieåret kan välja mellan en fortsatt fullständig utbildning om två eller två och ett halvt år samt en avkortad utbildning om ett halvt år. En modell av detta slag lär ha diskuterats inom H 75 och enligt utredningens mening talar vägande skäl för att man slutligen bör stanna för en sådan lösning.

I övervägandena i betänkandet utgår utredningen från UTSJÖ:s ursprung-

[2] De två redareorganisationerna och Sveriges fartygsbefälsförening har i skrivelse den 9 september 1977 till chefen för kommunikationsdepartementet föreslagit att praktikkraven för sjökaptensbrev ändras till att bli desamma som här föreslås för behörigheten befälhavare D 1. Utredningen tillstyrkte framställningen i yttrande den 18 november 1977 och föreslog att författningsändringen skulle genomföras utan att dess förslag i detta betänkande avvaktades.

liga förslag. Om i stället utbildningen skulle anordnas enligt den nu diskuterade modellen, kommer de tre behörigheterna befälhavare D 2, överstyrman D 4 och styrman D 6 alla att bygga på samma utbildning om 60 poäng.

Praktikkravet för befälhavare D 2 bör vara minst 24 månaders anställningstid och minst tolv månaders sjötjänstgöring i ansvarsbefattning. För överstyrman D 4 bör krävas minst tolv månaders anställningstid och minst sex månaders sjötjänstgöring i ansvarsbefattning. På samma sätt som för de i det föregående behandlade behörigheterna befälhavare D 1 och överstyrman D 3 skall praktiken bygga på redan erhållen lägre behörighet. Närmast motsvarande lägre behörighet är styrman D 5–6. När den av UTSJÖ föreslagna utbildningen föreligger, bör behörigheten styrman D 6, som bygger på nautisk utbildning II, allmän kurs om 40 poäng, utgöra grundbehörighet. Även personal med kommande styrmansbehörighet D 5 kan tänkas söka sig till fartyg, där bemanningen normalt sker med personal som har behörighet i serien befälhavare D 2, överstyrman D 4, styrman D 6. Genom praktik på dessa fartyg skall givetvis de högre behörigheterna i denna serie kunna uppnås av den som har styrmansbehörighet D 5. – I övrigt byggs praktikkraven för de nu diskuterade behörigheterna upp efter samma mönster som praktiken för behörigheterna befälhavare D 1 och överstyrman D 3. I fråga om kraven för befälhavare D 2, vilken skall användas främst på mindre fartyg i närfart, bortfaller skälen att kvalificera viss del av tiden med hänsyn till fartygsstorlek och fartområde. Emellertid bör ett krav på viss tids tjänstgöring som den näst främste bland däckspersonalen ställas upp.

Behörigheten skeppare D 7, som är avsedd för befälhavare, motsvaras inte av någon överstyrmansbehörighet. Den teoretiska utbildningen för denna behörighet bör vara skepparutbildning av 1:a klass respektive den av UTSJÖ föreslagna nautisk utbildning III om 20 poäng. Behörighetsvillkoren vad gäller praktik byggs upp efter samma mönster som övriga befälhavarbehörigheter med 24 månaders anställningstid, varav minst tolv månaders sjötjänstgöring, i befattning som ansvarig för vakt på däck efter uppnådd behörighet skeppare D 8. Av tjänstgöringstiden skall en del fullgöras i befattning som den näst främste bland däckspersonalen.

Bland maskinpersonalbehörigheterna motsvarar maskinchef M 1 och fartygsingenjör M 3 närmast nuvarande sjöingenjörsbrev. Båda föreslås bygga på sjöingenjörsexamen eller den av UTSJÖ föreslagna maskinteknisk utbildning I, maskinteknisk variant. Praktikkraven för maskinchef M 1 bör så långt som möjligt vara desamma som gäller för sjöingenjörsbrev, dvs. sex månaders kvalificerad verkstadstjänstgöring och 30 månaders anställningstid i befattning som ansvarig för vakt eller jour i maskinrummet. Halva denna tid, 15 månader, skall utgöras av sjötjänstgöring i befattningen. Sjöpraktiken skall fullgöras efter uppnådd behörighet fartygsingenjör M 4, när denna behörighet har utformats på det sätt som förutsätts efter införandet av UTSJÖ:s utbildningssystem. Till dess bygger de diskuterade behörigheterna på fartygsingenjör M 4–5. Nuvarande behörighetsvillkor innebär tjänstgöring i befattning som kräver innehav av maskinteknikerbrev. Även enligt utredningens förslag skall tjänstgöringen ha skett i befattning som är förenad med vakt- eller jouransvar. Befattningen skall vidare vara av så kvalificerad art att det f. n. krävs lägst maskinteknikerbrev för att få utöva den. Med

hänsyn härtill föreslår utredningen att den nedre gränsen för maskineriets storlek sätts vid 1 501 kW, vilket motsvarar den gräns över vilken maskinchefen enligt utredningens bemanningstabeller i kap. 22 normalt skall ha behörigheten maskinchef M 1. För minst tolv månader av den föreskrivna sjötjänstgöringen skall gälla särskilda, kvalificerade villkor beträffande fartygets maskinstyrka. Nuvarande regler har fyra alternativ, tjänstgöring som maskinchef på fartyg med lägre maskinstyrka (minst 1 500 ehk eller omkring 1 100 kW), tjänstgöring som den näst främste bland maskinpersonalen på fartyg i oceanfart med samma maskinstyrka, tjänstgöring på fartyg i annan fart med maskinstyrka om lägst 4 000 ehk (2 943 kW) eller tjänstgöring som den tredje i ordningen på mycket stora passagerarfartyg under vissa förhållanden. Av dessa alternativ är tjänstgöring som maskinchef utesluten, eftersom på fartyg i de maskinstyrkeklasser det här kan bli fråga om enligt utredningens mening skall fordras särskild praktik och, efter UTSJÖ-systemets genomförande, maskinchefsutbildning. Övriga alternativ har behållits i förslaget med en anpassning av gränsvärdet 1 500 ehk till den av utredningen förordade serien av värden (se tabell 21:2), vilket innebär en höjning till 1 501 kW (ca 2 000 ehk).

För behörigheten fartygsingenjör M 3, som är avsedd för den näst främste av maskinpersonalen på större fartyg, bör som nämnts teorikravet vara detsamma som för maskinchef M 1. Den för maskinchefsbehörigheten föreskrivna kvalificerade verkstadstjänstgöringen bör ligga före tillträde av befattning som den näst främste. Övervägandena vid bestämmande av minsta anställningstid och tjänstgöringstid är desamma som ovan redovisats beträffande förhållandet mellan behörigheterna befälhavare D 1 och överstyrman D 3. Särskilt kvalifiktationskrav för viss del av tjänstgöringen behöver inte ställas upp.

Den andra särskilda behörigheten för maskinchefer, maskinchef M 2, är avsedd för fartyg med maskinstyrka om högst 1 500 kW i fart längst på Nordsjön och bör dessutom kunna användas för fartyg med något kraftigare maskinerier i mer inskränkt fart. Kravet på teoretisk utbildning för denna behörighet bör vara maskinteknikerutbildning eller den av UTSJÖ föreslagna maskinteknisk utbildning II. Kvalificerad verkstadstjänstgöring, alltså av samma slag som för maskinchef M 1, bör krävas. Övriga praktikkrav bör följa samma modell som tidigare behandlats, vilket innebär krav på viss tids anställning och tjänstgöring som ansvarig för vakt och jour efter uppnådd fartygsingenjörsbehörighet M 4–5 (efter genomförande av utbildning enligt UTSJÖ:s system, fartygsingenjör M 4 eller M 5; jfr vad som ovan i detta avsnitt sägs om behörighetsvillkoren för befälhavare D 2).

Utredningen föreslår ingen särskild behörighet som är avsedd för maskinchefens närmaste man på sådant mindre fartyg där maskinchefen har behörigheten maskinchef M 2. Inte heller är det nödvändigt att skapa särskilda behörigheter för maskinchef motsvarande behörigheten för däckspersonal skeppare D 7. För denna personal kan övriga maskinpersonalbehörigheter användas på sätt som närmare redovisas i kap. 22.

16.3 Behörighetsvillkor för vakt- och jouransvarig personal

Utredningen föreslår i kap. 14 att det skall finnas fyra nivåer för vakt- och jouransvarig personal. Detta mål kan dock inte vinnas förrän det av UTSJÖ föreslagna utbildningssystemet har genomförts. T. v. får man bygga på dagens utbildning och behålla tre behörighetsnivåer för vardera däcks- och maskinpersonal. Behörighetsvillkoren kan med de ändringar som föranleds av ny fartområdesindelning flyttas över från sjöbefälskungörelsen. Den högsta behörighetsnivån inom denna kategori däckspersonal kallar utredningen styrman D 5–6. Den bygger på styrmansutbildning. Med UTSJÖ-utbildning övergår den i två behörigheter, styrman D 5 som föreslås bygga på nautisk utbildning I, allmän kurs om 80 poäng, och styrman D 6 som föreslås bygga på nautisk utbildning II, allmän kurs om 40 poäng. Praktikkraven för styrman D 5–6 är i stort sett oförändrade i förhållande till sjöbefälskungörelsen. Genom att de avsedda användningsområdena är olika, bör för den framtida behörigheten styrman D 5 ingå viss tids tjänstgöring på fartyg om minst 1 201 brt. Tjänstgöring i nordeuropeisk trafik bör krävas för både styrman D 5 och D 6 och för båda bör finnas alternativ med eller utan befälsassistenttjänstgöring.

Behörigheten skeppare D 8 bygger på skepparutbildning av 1:a klass eller den av UTSJÖ föreslagna nautisk utbildning III. F. n. gäller att minst 18 månader skall fullgöras på fartyg i stor kustfart eller vidsträcktare fart, däri inräknad eventuell befälsassistenttjänstgöring. Det av utredningen föreslagna fartområdet kusttrafik inkluderar ungefär halva Östersjön. Detta medför, att krav på att viss praktik skall fullgöras på fartyg i utsträckt östersjötrafik, vilket närmast motsvarar stor kustfart, är hårdare än det tidigare. Utredningen anser dock att sådan praktik måste ställas upp som behörighetsvillkor. En viss kompensation ligger i att utredningen föreslår att tiden för denna kvalificerade praktik minskas till tolv månader.

Behörigheten skeppare D 9 bygger på skepparexamen eller nautisk utbildning IV. Praktikkraven är desamma som för skepparbrev.

Vad härefter angår maskinpersonalbehörigheter avsedda för vakt- och jouransvarig personal bygger den högsta som hittills på maskinteknikerutbildning. Utredningen kallar den fartygsingenjör M 4–5. Efter den nya utbildningens införande delas den i två, fartygsingenjör M 4 som skall bygga på maskinteknisk utbildning I, allmän kurs om 80 poäng, och fartygsingenjör M 5 som skall bygga på maskinteknisk utbildning II, allmän kurs om 40 poäng. För de föreslagna behörigheterna bör krävas praktik i samma omfattning som för nuvarande maskinteknikerbrev. Behörighetsvillkoren för fartygsingenjör M 4–5 föreslås bli desamma som för maskinteknikerbrev. Dessa villkor bör även behållas för den senare behörigheten fartygsingenjör M 4 och vissa modifieringar göras beträffande fartygsingenjör M 5. Det är således enligt utredningens mening inte praktiskt lämpligt att kräva kvalificerad elpraktik för båda de diskuterade behörigheterna, eftersom det råder stor brist på praktikplatser. Kvalificerad elpraktik som nu krävs för maskinteknikerbrev, bör därför förbehållas behörigheten fartygsingenjör M 4, medan den för fartygsingenjör M 5 får ersättas med allmän elpraktik. För sistnämnda behörighet behöver inte krävas praktik från fartyg med starkare motorer (nu 1 500 ehk) utan all praktik kan fullgöras på samma slag av fartyg.

Ytterligare en ändring i förhållande till maskinteknikerbrev föreslås, nämligen vad gäller befälsassistenttjänstgöring. Sådan kan enligt sjöbefälskungörelsen förekomma på fartyg med en maskinstyrka om minst 1 500 ehk. Utredningen föreslår en gräns vid 1 501 kW, dvs. ca 2 000 ehk. Detta är i första hand en teknisk anpassning till de av utredningen i övrigt använda gränsvärdena. Möjligheterna att anordna befälsassistenttjänstgöring på fartyg med maskinstyrkor mellan 1 500 och 2 000 ehk bedöms som mycket små, varför ändringen knappast kan ses som en skärpning. Skulle befälsassistenttjänstgöring ha anordnats på ett fartyg i denna storleksgrupp eller anordningar vidtas för att inrätta assistentplatser på sådant fartyg, har sjöfartsverket möjlighet att med stöd av 10 § andra stycket behörighetsförordningen, som motsvarar 28 a § andra stycket sjöbefälskungörelsen, medge detta.

Fartygsmekanikerbrev av 1:a klass för ångfartyg och sådant brev för motorfartyg motsvaras i utredningens förslag av behörigheten fartygsingenjör M 6. Som grund för denna skall ligga fartygsmekanikerutbildning av 1:a klass eller den av UTSJÖ föreslagna maskinteknisk utbildning III. Behörigheten bör som för fartygsmekanikerbrev av 1:a klass avse antingen ångfartyg eller motorfartyg. Utredningen föreslår att praktikkraven ändras i vissa avseenden i förhållande till vad som nu gäller.

Genom 1976 års ändringar i sjöbefälskungörelsen gjordes verkstadstjänstgöring obligatorisk för fartygsmekanikerbrev av 1:a klass. Därvid behölls den dittillsvarande definitionen av tjänstgöringens inriktning, vilket medför att verkstaden skall vara betydligt mer speciellt inriktad än vad som krävs för maskinteknikerbrev. Utredningen har funnit att detta medför praktiska svårigheter för berörd personal och anser att de praktiska kunskaper som eftersträvas genom kravet på verkstadstjänstgöring kan erhållas i tillräcklig omfattning genom verkstadstjänstgöring av samma slag som för maskinteknikerbrev. Det särskilda kravet på arbete med sjöångmaskiner för "ångbrevet" kan också slopas. Behörighetsvillkoren blir härigenom mer enhetliga än tidigare.

Nuvarande fartygsmekanikerbrev motsvaras av behörigheten fartygsmekaniker M 7. Behörighetsvillkoren föreslås vara oförändrade och den teoretiska utbildningen skall i framtiden utgöras av maskinteknisk utbildning IV.

16.4 Behörighetsvillkor för övrig däcks- och maskinpersonal

I avsnitt 14.2 anger utredningen skälen till sitt förslag att dela in däcks- och maskinpersonal utan vakt- eller jouransvar i tre nivåer vardera. Det kan dock inte uteslutas, att det för särskilda fall kan finnas behov av ytterligare behörigheter. Sjöfartsverket skall ha möjligheter att ställa upp regler för dessa eller att i beslut om minsta bemanning ange vilka speciella villkor som skall vara uppfyllda inom besättningen eller av viss medlem av denna.

16.4.1 *Jungman D 12 och motorelev M 12*

Det kan inte förväntas att den som är nybörjare i ett sjömansyrke skall kunna omedelbart delta i alla förekommande arbetsuppgifter på fartyget på ett

tillfredsställande sätt. Den introduktionsutbildning som föreslås i avsnitt 13.5 blir inte av den omfattning som behövs för att nybörjaren i tillfredsställande utsträckning skall kunna fullgöra säkerhetsuppgifter ombord. Den ger inte heller praktisk erfarenhet. Av dessa skäl bör som regel nybörjare inte ingå i minimibesättningen, förrän de fått ytterligare utbildning. Utredningen föreslår ett kvalifikationskrav, som innebär att introduktions- och säkerhetsutbildning skall ha genomgåtts, för alla nybörjare inom däcks- och maskinavdelningarna. Först när nybörjaren gått igenom denna utbildning och sålunda uppfyller kvalifikationskravet, skall han få ingå i minimibesättningen. Utredningen benämner den behörighet som nybörjaren får på detta sätt jungman D 12 respektive motorelev M 12. Beträffande möjligheten att efterge behörighetskraven i viss mån på mindre fartyg hänvisas till avsnitt 22.3.3.

Den nu diskuterade introduktions- och säkerhetsutbildningen är avsedd att göra det möjligt för nybörjare att tillträda befattning som ingår i minimibesättning inom fartygs däcks- eller maskinavdelning. Utbildningen bör omfatta kännedom 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. Den av UTSJÖ föreslagna säkerhetskursen om två veckor (se härom avsnitt 13.5 och UTSJÖ 2 s. 60) anser utredningen vara lämplig såsom en i land anordnad kurs för personal som skall ingå i minimibesättning. Säkerhetskursen avses uppfylla de av ILO i rekommendation nr 137 uppställda kraven på en mer omfattande introduktionsutbildning (se avsnitt 13.5) och dessutom ge de ytterligare kunskaper av säkerhetsnatur som bedöms erforderliga och skäliga i Sverige. Genomgången sådan kurs bör därför omedelbart ge behörighet som jungman D 12 eller motorelev M 12.

Fartygsteknisk kurs ger redan efter första årskursen kunskaper i säkerhetsfrågor som är mer omfattande än den nämnda säkerhetskursen och ger dessutom en värdefull introduktion i fartygsarbete. Också denna kurs fyller kraven för att ge de båda diskuterade behörigheterna.

Den skisserade introduktions- och säkerhetsutbildningen bör kunna ersättas av viss tids praktiskt arbete ombord. Även om en sådan ordning inte kan anses vara helt tillfredsställande, måste den accepteras av praktiska skäl. Kravet på praktik för den som inte har gått igenom denna utbildning för behörigheterna jungman D 12 och motorelev M 12 i land bör enligt utredningens mening sättas vid tre månaders tjänstgöring till sjöss. Det nu uppställda kravet på viss tids utbildning eller praktik för nybörjare i en minimibesättning innebär en betydande skärpning i förhållande till vad som nu gäller och utredningen anser sig därför inte böra föreslå den ytterligare skärpningen, att den praktiska tjänstgöringen ombord skall vara på något sätt kvalificerad. Däremot kan det finnas anledning för sjöfartsverket att i samarbete med redarnas och de ombordanställdas organisationer utarbeta rekommendationer för genomförandet av introduktionen av nybörjare ombord med särskild betoning på säkerhetsfrågorna.

16.4.2 *Matros D 11 och motorman M 11*

Enligt utredningens förslag motsvarar behörigheterna för yrkesmän med allsidig erfarenhet matros D 11 och motorman M 11 huvudsakligen nuvarande matros respektive motorman/eldare. För dessa behörigheter anser utredningen att nuvarande, av sjöfartsverket uppställda behörighetsvillkor skall behållas i huvudsak. Dessa innebär för behörigheten matros D 11 minst 18 månaders däckstjänstgöring och för behörigheten motorman M 11 minst 18 månaders maskinrums- eller verkstadstjänstgöring. Nio månaders maskinrumstjänstgöring utgör ett minimivillkor. För behörighet att tjänstgöra på ångfartyg fordras att maskinrumstjänstgöringen under minst nio månader fullgjorts på oljeeldat fartyg eller annat fartyg med större ånganläggning. Enligt utredningens mening är nuvarande regel om på särskilt sätt kvalificerad verkstadstjänstgöring onödigt inskränkande och verkstadstjänstgöring av samma slag som för övriga behörigheter bör kunna godtas.

Fartygsteknisk kurs och annan utbildning, t. ex. i sjömansskola eller gymnasieskola, som är av värde för arbetet, bör få tillgodoräknas för behörigheterna matros D 10 och motorman M 10 på samma sätt som för övriga reglerade behörigheter (se kap. 4). I praktiken måste dock alltid ingå viss tid i arbete till sjöss för att den behörige yrkesmannen skall ha tillräckligt omfattande kunskaper och erfarenheter. Enligt utredningens uppfattning bör sjötjänstgöringen omfatta minst nio månader inom vederbörande avdelning.

Huvudprinciperna i fråga om den tid som erfordras för att få nu behandlade behörigheter bör enligt utredningens mening ställas upp i den föreslagna behörighetsförordningen, vilken utfärdas av regeringen. Övriga villkor, t. ex. rätt att tillgodoräkna viss utbildning som praktisk tjänstgöring, bör regleras av sjöfartsverket.

16.4.3 *Båtsman D 10 och reparatör M 10*

I avsnitt 7.3.1 lämnas en redogörelse för den fartygstekniska kursen i gymnasieskolan och de förslag som UTSJÖ avgivit beträffande de ändringar som förordas, då linjen görs permanent. Fartygsteknisk kurs är en tvåårig linje som är inriktad på sjötjänst och som därutöver, i likhet med de flesta linjer i gymnasieskolan, ger allmän behörighet för högre utbildning. Utbildningen avser att genom den yrkesinriktade undervisningen (ämnet fartygsteknik) ge eleven kunskaper om fartyg, fartygsutrustning, maskinens konstruktion, funktion och verkningssätt samt arbetsuppgifterna ombord på fartyg samt färdigheter att utföra olika arbetsuppgifter. Den är alltså inriktad på att ge yrkesutbildning och ersätter därvid tidigare sjömansskola. Den syftar däremot inte till att ge sådana kunskaper om författningar, navigation och maskinkunskap som den måste ha som skall tjänstgöra som vakt- eller jouransvarig. Kursplanerna innehåller sådana ämnen endast i mindre omfattning. Examination förekommer inte. Fartygsteknisk kurs är alltså i första hand tillkommen för dem som avser att tjänstgöra i befattningar på nivå under den för vakt- och jourtjänsten ansvariga personalen.

Enligt utredningens uppfattning behövs det en behörighetsnivå över D 11-

och M 11-nivån för särskilt kunniga yrkesmän, som skall kunna utföra underhållsarbeten och mera specialinriktade arbeten och i viss utsträckning leda arbetet härmed. För att uppnå sådana kunskaper behövs självfallet lång erfarenhet i yrket. Utbildningen i fartygsteknisk kurs är så värdefull att det bör prövas särskilt, om genomgången sådan kurs kan leda till denna behörighetsnivå.

Beträffande till en början frågan om en särskild behörighet för dem som gått igenom fartygsteknisk kurs gör utredningen följande överväganden. En grundläggande strävan, när det gäller sjömansutbildningen, bör vara att personalen inom kategorin yrkesmän har verkligt gedigna yrkeskunskaper. Enligt utredningens mening fyller den fartygstekniska kursen ett stort behov i detta avseende. Kompletterad med en grundlig praktisk tjänstgöring utgör kursen en värdefull yrkesutbildning, som samhället bör stimulera dem som vill ägna sig åt sjöyrkena att tillägna sig. En förutsättning för detta är att sådan utbildning blir beaktad på ett rättvisande sätt i samband med sjöfartsverkets utformning av minimibesättningarna för fartygen. Detta kan lämpligen ske på det sättet, att fartygsteknisk kurs ställs upp som behörighetskrav för vissa befattningar. I nuvarande läge, innan man har fått en överblick över hur många som i framtiden kan tänkas gå igenom fartygsteknisk kurs, har utredningen inte ansett sig böra göra några kategoriska rekommendationer rörande ovillkorligt krav på genomgången sådan kurs för vissa befattningshavare i minimibesättningen. Det är emellertid viktigt att den fartygstekniska kursens värde som behörighetsgrundande utbildning klart definieras. I det följande utvecklar utredningen riktlinjer för en sådan värdering.

Det bör observeras, att fartygsteknisk kurs anordnas försöksvis sedan läsåret 1972/73 och att vissa ändringar i läroplanen sannolikt kommer att genomföras samtidigt med att utbildningslinjen görs permanent. Försökskurserna har ett första gemensamt läsår för alla. Andra årskursen delas upp i en gren för fartygsteknik, dvs. för däcks- och maskinpersonal, och en gren för fartygselektriker. Enligt den ändring av läroplanen som är föreslagen av UTSJÖ delas grenen för fartygsteknik i sista terminen i två delar, en variant för däckstjänst och en variant för maskintjänst (UTSJÖ 2 sid. 53). Detta oaktat får grenen enligt UTSJÖ anses ge tillräckliga yrkeskunskaper för både däcks- och maskinarbete oberoende av vald variant och kan därför tillgodoräknas på samma sätt för alla däcks- och maskinpersonalbehörigheter.

För behörighet grundad på fartygsteknisk kurs skulle i och för sig kunna krävas, att däckspersonal gått igenom kursens variant för däckstjänst och maskinpersonalen varianten för maskintjänst. Befälsbemanningsutredningen anser dock att man i hög grad skall se till den allmänna yrkesmässiga träning som eleverna ges i fartygsteknisk kurs och mindre till variantuppdelningens möjlighet till påbörjad specialisering. Det är visserligen troligt att den som gått igenom kursen i första hand söker sig till sådant arbete ombord som motsvarar hans utbildning, men han bör inte vara bunden vid sitt val av variant under fjärde skolterminen för sin möjlighet att förvärva särskild behörighet. Viktigt i detta sammanhang är också den möjlighet till tjänstgöring i s. k. allmän tjänst som kollektivavtalen har öppnat. En sjöman i allmän tjänst kan få arbeta med uppgifter i både däcks- och maskinavdelningarna. Enligt utredningens uppfattning bör denna utveckling stimuleras. Fartygsteknisk kurs, gren för fartygsteknik, bör oberoende av variant och

kursplan kunna läggas till grund för behörighet inom däcks- och maskinavdelningarna. Däremot är grenen för fartygselektriker så specialiserad, att den inte kan jämställas med den för däcks- och maskintjänst. Grenen för fartygselektriker leder i stället, som framgår av avsnitt 16.5, till särskild behörighet för elpersonal ombord.

För att den som har gått igenom fartygsteknisk kurs skall få någon av de nu skisserade behörigheterna bör även fordras praktik. Tjänstgöringstiden bör vara så lång att man kan utgå ifrån att praktiken hinner bli allsidig. När det gäller det praktiska arbetet bör endast få räknas tjänstgöring i den avdelning, däcks- eller maskinavdelningen, ombord där behörigheten skall gälla.

När utredningen på detta sätt har dragit upp riktlinjerna för behörigheter grundade på fartygsteknisk kurs, har åsyftats en form av behörighet som väl motsvarar de uppställda kraven för den tredje nivån av personal utan vakt- eller jouransvar, den mer kvalificerade yrkesmannen. Det är emellertid viktigt att den ifrågavarande behörigheten kan uppnås även av andra än personal med fartygsteknisk kurs. Behörigheten skall sålunda kunna vinnas även av den som skaffat sig grundliga yrkeskunskaper genom lång tids sjötjänstgöring.

Behörighetsvillkoren för behörigheterna ställs upp som två alternativ. Som krav för behörighet båtsman D 10 förordar utredningen fartygsteknisk kurs jämte 30 månaders däckstjänstgöring, alternativt enbart 42 månaders däckstjänstgöring. För behörighet reparatör M 10 förordas fartygsteknisk kurs jämte 30 månaders maskinrumstjänstgöring, alternativt 42 månaders tjänstgöring till sjöss i fartygs maskinrum eller i annan befattning inom fartygs maskinavdelning. Av denna tjänstgöring bör i båda fallen högst tolv månader kunna ersättas med verkstadstjänstgöring. Alternativet med 42 månaders sjöpraktik är avsett att kunna utnyttjas bl. a. av personal som rekryteras från varv eller verkstäder i land och som har goda yrkeskunskaper därifrån. Dessa anställs f. n. för underhålls- och reparationsuppgifter vid sidan om den egentliga driften av maskineriet. För att reparatören M 10 skall få goda och allsidiga kunskaper bör därför enligt utredningens mening alltid fordras viss tids maskinrumstjänstgöring. Teoretisk utbildning utöver den fartygstekniska kursen bör inte få tillgodoräknas som praktik, utan de angivna praktikfordringarna avser ren sjötid respektive verkstadstid. Dock bör styrd manskapspraktik enligt utredningens förslag i betänkande 2 (avsnitt 6.4.3) i minst två och högst sex månader få tillgodoräknas med två gånger den verkliga tiden.

16.5 Behörighetsvillkor för elpersonal

I avsnitt 14.3 redovisar utredningen sitt förslag att det skall finnas elpersonalbehörigheter av två slag. Den ena bör grundas på utbildning på gymnasieskolans nivå och den andra avse högskolenivå. Det finns f. n. flera utbildningsvägar som kan leda fram till den avsedda kompetensen och dessa bör stå öppna för rekryteringen. Om särskilda, på sjöyrken inriktade utbildningar anordnas i framtiden, bör behörighetsvillkoren i första hand ta sikte på dessa och det överlåtas på sjöfartsverket att efter samråd med skolöverstyrelsen och arbetsmarknadens parter ge anvisningar om det sätt på

vilket andra utbildningsvägar kan utnyttjas för ifrågavarande behörigheter. T. v. får anges den eller de vanligaste utbildningsvägarna för denna personalkategori.

För elingenjör M 8 bör fordras utbildning antingen på högskolenivå eller från fyraårig teknisk linje i gymnasieskolan (vad som tidigare kallades tekniskt gymnasium). Med högskoleutbildning avses i främsta rummet teknisk högskolas utbildning inom elteknisk sektion. Även andra på drift inriktade kombinationer bör kunna godtas. Utredningen föreslår dock att i författningen enbart gymnasieskoleutbildningen anges. Av de utbildningsvägar som föreslås av UTSJÖ anser utredningen att maskinteknisk utbildning I, allmän studiekurs om 80 poäng, elteknisk variant skall ligga till grund för behörigheten.

I fråga om praktikkrav skiljer sig bedömningarna väsentligt mellan nuvarande utbildning och UTSJÖ-utbildning. Detta hänger samman med att den av UTSJÖ föreslagna utbildningsvägen syftar till en elspecialist som har så mycket vanlig maskinteknisk utbildning att han kan få behörighet att ansvara också för sedvanlig vakt eller jour i maskinrummet. Med sådan behörighet blir en befattningshavare betydligt mer användbar ombord. Behörigheten förutsätter allsidig praktik. För behörigheten elingenjör M 8 i den form som den nu skall regleras bör fordras enbart praktik från elektriskt arbete. Kvalificerad tjänstgöring i elektrisk verkstad bör ingå i samma omfattning som för behörigheten fartygsingenjör M 4–5. Vidare bör ingå tolv månaders praktiskt yrkesarbete av sådant slag, som kan förekomma på fartyg. Det kan fullgöras delvis till lands, men minst sex månaders sjötjänstgöring bör uppställas som behörighetsvillkor. – För elingenjör M 8 med UTSJÖ-utbildning och den nyssnämnda mer vidsträckta behörigheten bör praktikkraven omfatta lika lång tid som för fartygsingenjör M 4–5 och likna dem som föreslås för den framtida behörigheten fartygsingenjör M 4. Det bör således ingå tolv månaders verkstadspraktik, därav sex månaders kvalificerad tjänstgöring i elektrisk verkstad, tolv månaders elpraktik varav minst sex månader till sjöss, nio månaders maskinrumstjänstgöring och sex månaders befälsassistenttjänstgöring.

Behörigheten elektriker M 9 föreslås bygga på minst ettårig utbildning till fartygselektriker inom sjömansskolan eller på fartygsteknisk kurs, gren för fartygselektriker. Praktikkraven bör innebära allsidig praktik på sådant sätt att befattningshavaren får en kompetens som liknar den i avtalet mellan Sveriges Redareförening och Svenska sjöfolksförbundet beskrivna förste elektrikern. Utredningen föreslår därför att praktiktiden fastställs till 30 månader, vilken kan fullgöras antingen till lands eller till sjöss. Dock måste minst tre månader utgöras av sjötjänstgöring för att befattningshavaren skall få erforderlig miljöpraktik och säkerhetsutbildning.

16.6 Behörighetsvillkor för pumpman M 13

Såsom framgår av avsnittet 22.5 om bemanning av tankfartyg med pumpman uppvisar befattningarna inom denna personalkategori stora olikheter med avseende på arbetsuppgifterna. Pumpmansbefattningen kan inte sägas på alla tankfartyg vara en säkerhetsbefattning, och krav på särskild behörighet

aktualiseras därför endast för pumpman i befattning med ansvar för säkerhetstillsyn och liknande säkerhetsmässigt betingade arbetsuppgifter. Det är också för fartyg där säkerhetsarbetet förutsätter en befattning som pumpman som sjöfartsverket har anledning att i minimibesättningsbeslutet särskilt ange kravet på pumpman.

F. n. har pumpman endast sällan särskild teoretisk utbildning för säkerhetsarbetet. Vid något tillfälle har vid sjömansskola organiserats särskild utbildning om fem veckor för pumpmän. Kurstiden har ansetts vara för kort och UTSJÖ föreslår (UTSJÖ 2 s. 66) att en högre specialkurs om tio veckor anordnas inom gymnasieskolans ram. En kombination av reparatörsutbildning med pumpmanskurs anges vara lämplig i vissa fall och väl svara mot arbetsuppgifterna på somliga tankfartyg. Den specialutbildning som förekommer i form av s. k. tankoperativa kurser (se kap. 6) för säkerhetspersonal på tankfartyg vänder sig bl. a. till pumpmän.

Utredningen är medveten om att det kan vara svårt att ställa upp behörighetsvillkor för den särskilda behörighet, kallad pumpman M 13, som utredningen sålunda anser böra finnas, därför att rekryteringen av pumpmän hittills har skett i huvudsak efter utbildning och träning i arbete ombord på tankfartyg. Teoretisk utbildning i form av pumpmanskurs kan inte ställas upp som ett krav. Detta gäller i vart fall till dess utbildning av pumpmän har börjat anordnas regelbundet och ett tillräckligt antal personer hunnit gå igenom denna utbildning. Kommer den av UTSJÖ föreslagna högre specialkursen för pumpmän till stånd, vilket utredningen förordar, bör den självfallet tillgodoräknas då behörighetskraven ställs upp.

Kvalifikationskraven för behörighet pumpman M 13 bör omfatta en förhållandevis lång sjötid, vari ingår praktik från tankfartyg, särskilt erfarenhet från arbete med pump- och rörsystem på sådana fartyg, samt kunskaper om arbetets art och riskerna därmed och om de tekniska uppgifter som ingår i pumpmannens tjänst. Även utbildning till och arbete som reparatör bör därvid beaktas. Pumpman, som inte har särskild teoretisk utbildning för yrket, bör på samma sätt som likartade behörigheter, t. ex. båtsman D 10 och reparatör M 10 ha god erfarenhet av arbete till sjöss. Utredningen föreslår som behörighetsvillkor 36 månaders tjänstgöring till sjöss. Denna kan fullgöras inom fartygs däcks- eller maskinavdelning och avser att ge allmänna yrkeskunskaper. Av denna praktik bör krävas att tolv månader fullgjorts på tankfartyg. Dessa skall innefatta arbete med pump- och rörsystem.

Kurstiden för den av UTSJÖ föreslagna pumpmanskursen bör få tillgodoräknas på ett sätt som gynnar dem som har gått igenom kursen. Det synes lämpligt att avdrag från den angivna kvalifikationstiden om 36 månader får ske med nio månader och att tiden för tjänstgöring på tankfartyg minskas till hälften. Närmare föreskrifter härom bör utfärdas av sjöfartsverket.

Med hänsyn till att särskild utbildning för pumpman hittills inte har funnits annat än i undantagsfall måste förutsättas, att de som f. n. tjänstgör som pumpmän har mycket olika bakgrund. Den praktik för pumpmansbehörighet som utredningen nu anger måste ses som en lämplig väg att förvärva erforderliga kunskaper. Självfallet kan också annan praktisk bakgrund tänkas förekomma. För framtiden kan behörighetsvillkoren för pumpman tänkas komma att påverkas av behörighetskrav som ställs upp i annex till den

blivande IMCO-konventionen om utbildning och certifiering av sjöpersonal (se kap. 9). Utredningen har emellertid inte funnit anledning att på denna grund ställa upp krav på särskild teoretisk utbildning för pumpmän, t. ex. i form av den tankoperativa kursen.

16.7 Villkor för radiotelegrafistbehörighet

För radiopersonal behövs enligt utredningens i avsnitt 14.4 redovisade uppfattning endast en särskild behörighet. I övrigt är certifikat utfärdade av televerket tillräckliga behörighetshandlingar.

Villkoren för behörighet som radiotelegrafist bör bestämmas till särskilt certifikat jämte praktik. För den som har avlagt prov över teoretisk utbildning utfärdar televerket radiotelegrafistcertifikat av första eller andra klass. För behörighet bör krävas certifikat av lägst andra klass, eftersom detta är tillräckligt som grund för tjänstgöring på alla svenska fartygsradiostationer.[1] Närmare bestämmelser om certifikat finns i den internationella sjösäkerhetskonventionen (SOLAS) och det internationella radioreglementet.

Som praktikkrav bör t. v. gälla det som nu tillämpas försöksvis. Detta innebär styrd praktik, som beräknas kunna genomföras under en tid av 6–8 veckor beroende på fartygets trad och hamnuppehåll m. m. samt tidigare erfarenhet (jfr redogörelsen i avsnitt 2.5). I behörighetsförordningen bör anges att praktiken skall genomföras som biträde åt personalen på ett fartygs radiotelegrafstation och vara minst sex veckor. Sjöfartsverket bör fastställa det närmare innehållet i sådan praktiktjänstgöring efter samråd med televerket och arbetsmarknadens parter. En utvärdering av nuvarande försöksverksamhet och därpå följande ändringar i praktiksystemet behöver då inte medföra ändring av förordningen. Tidigare praktik, t. ex. från militärtjänst, kustradiostation e. d., bör få tillgodoräknas i den omfattning som kunskaperna från denna praktik motsvarar radiotelegrafistpraktikantens arbetsuppgifter och en särskild regel härom föreslås i 18 § andra stycket behörighetsförordningen, den paragraf där tillgodoräknande i övrigt också regleras. I enlighet med det anförda föreslår utredningen i 11 § behörighetsförordningen villkor för radiotelegrafistbehörighet.

Televerkets befogenhet med avseende på alla de certifikat som behövs för fartygsradiostationer, alltså även t. ex. radiotelefonistcertifikat, föreslås reglerade i 12 § behörighetsförordningen.

16.8 Villkor för kockbehörighet

I avsnitt 14.5 förordar utredningen att en särskild behörighet skapas för den bland intendenturpersonalen ombord som ansvarar för kosten, kockbehörighet. Vad gäller kvalifikationskraven för denna behörighet skall erinras om att sjöfartsverket i 1966 års sedermera upphävda beslut angående minimibesättning på 40 typfartyg (se 5.2.1) uppställde följande fordringar: För kock att ha styrkt sig besitta godtagbara kunskaper i matlagning samt att ha fullgjort minst fyra månaders tjänstgöring till sjöss i ekonomiavdelningen på fartyg; för förste kock att ha genomgått grundkurs för skeppskockar vid sjömans-

[1] På passagerarfartyg i oceanfart krävs i vissa fall telegrafist med certifikat av första klass. Sådana fartyg finns f. n. inte inom den svenska handelsflottan.

skola eller erhållit godkänd likvärdig utbildning samt att ha fullgjort minst 18 månader i fartygskök eller minst 14 månader som kock i restaurangkök och minst fyra månader i fartygskök.

F. n. finns en ettårig utbildning för fartygskockar vid gymnasieskolan. Denna är den enda grundläggande utbildning som finns med direkt inriktning på tjänstgöring i fartygs intendenturavdelning. Alla ombordanställda kockar har inte denna utbildning, utan det finns såväl självlärda kockar som de med annan utbildning t. ex. för storkök och restauranger i land. UTSJÖ föreslår att nuvarande utbildning ersätts med en tvåårig kurs för intendenturpersonal. Denna föreslås under andra läsåret delad i en gren för fartygskockar och en gren för intendenturteknik. Sistnämnda gren är inriktad på servering, lokalvård och annan serviceverksamhet.

Enligt utredningens uppfattning är det av praktiska skäl inte möjligt att ställa som obligatoriskt krav att den som är ansvarig för kosten har gått igenom den av UTSJÖ föreslagna tvåårigа utbildningen. Inte heller har utredningen velat ställa upp andra formella krav på utbildning för kockbehörighet. De främsta skälen härför är dels att detaljerade kompetensbestämmelser skulle komma att försvåra tillämpningen av minimibesättningsbesluten, dels att matlagningskunnighet och erfarenhet av livsmedelshantering kan vinnas på många sätt och att tidigare praktiskt arbete med mathållning ombord bör kunna godtas som grund för kompetens.

Enligt utredningens mening kan det kvalifikationskrav för kock godtas, som man kom fram till inom sjöfartsverket i 1966 års ovannämnda beslut. Det innebär att för behörighet som kostansvarig (kockbehörighet) skall fordras, att sökanden dels styrker att han har godtagbara kunskaper i matlagning, hantering och förvaring av livsmedel och kostens riktiga sammansättning, dels har tjänstgjort viss tid till sjöss i fartygs ekonomiavdelning. Praktiktiden till sjöss bör vara densamma som fordras för tjänstgöring i befattning som ingår i minimibesättning inom däcks- eller maskinavdelningarna, alltså tre månader. Den syftar alltså till miljöpraktik och grundläggande utbildning om sjösäkerhet m. m. Till skillnad från de flesta behörighetsvillkor som utredningen föreslår blir villkoren för kockbehörighet på detta sätt tämligen allmänna. Det får ankomma på sjöfartsverket att vid behov för särskilda fartyg utveckla kraven t. ex. genom att föreskriva bestämd utbildning och praktiktider.

17 Rätt att tillgodoräkna utbildning vid marin utbildningsanstalt och tjänstgöring till sjöss på annat fartyg än handelsfartyg

17.1 Inledning

För behörighet som sjöbefäl fordras enligt 3 kap. sjöbefälskungörelsen att ha fullgjort praktisk tjänstgöring och avlagt kunskapsprov vid sjöbefälsskola. Praktiktjänstgöringen skall vara fullgjord på handelsfartyg eller fiskefartyg, om annat inte föreskrivs. Bestämmelserna har nyligen reviderats (SFS 1976:774) i anledning av befälsbemanningsutredningens förslag i betänkande 2. Tjänstgöring på pråm eller vägfärja får, trots att dessa fartyg är handelsfartyg, tillgodoräknas som praktik endast i den mån sjöfartsverket prövar skäligt. Härutöver får tjänstgöring på sådana fartyg tillhöriga sjöfartsverket, tullverket eller försvarsmakten som inte är handelsfartyg tillgodoräknas i den utsträckning som sjöfartsverket bestämmer. Bestämmelserna om sjötjänstgöringens art återfinns dels i 16 § andra stycket sjöbefälskungörelsen och dels i de olika paragrafer vilka reglerar praktikfordringarna för varje enskild behörighet.

Med kunskapsprov vid sjöbefälsskola jämställs enligt 16 § tredje stycket sjöbefälskungörelsen utbildning vid marin utbildningsanstalt jämte sådant kunskapsprov som enligt 53 § sjöbefälsskoleförordningen har förklarats utgöra förutsättning för likvärdighet med motsvarande utbildning vid sjöbefälsskola.

17.2 Tillgodoräknande av utbildning vid marinen

Vid sin bedömning av den marina teoretiska och praktiska utbildningens betydelse för vinnande av behörighet inom handelsflottan har utredningen haft som en självklar utgångspunkt att denna utbildning också i fortsättningen skall kunna räknas till godo som både civil sjöpraktik och teoretisk utbildning. Utredningens överväganden hänför sig därför till avvägningsfrågorna i vilken omfattning som den teoretiska och praktiska utbildningen inom marinen skall kunna tillgodoräknas som motsvarande utbildning inom den civila sjöfarten.

17.2.1 *Teoretisk utbildning*

Som har redovisats under 3.3.2 gavs i 1936 års befälsförordning noggranna bestämmelser hur och i vad mån marin utbildning och praktik fick

tillgodoräknas för erhållande av behörighetsbevis, medan det i sjöbefälskungörelsen ursprungligen inte fanns motsvarande bestämmelser. Sådana infördes genom en författningsändring år 1966 (SFS 1966:496), då 16 § tredje stycket lades till. Systemet för tillgodoräknande reformerades år 1969 genom ändring av sjöbefälsskoleförordningen så att tillgodoräknande kan ske av enskilt ämne i den marina utbildningen.

Den i 16 § tredje stycket gjorda hänvisningen till 53 § sjöbefälsskoleförordningen är numera föråldrad (se redogörelse för paragraferna i avsnitt 3.3.2). I praktiken går det i stället till på det sättet, att den marint utbildade tillgodoräknar betyg i ämne som av skolöverstyrelsen förklarats likvärdigt motsvarande ämne på sjöbefälsskolans kursplan och får betyget omskrivet vid sjöbefälsskola, samt att han tenterar vid sjöbefälsskola i återstående ämnen. Sedan han på detta sätt fått betyg i alla ämnen i den avsedda kursen och visat att praktikkraven för inträde i kursen är uppfyllda, får han ett avgångsbetyg av samma slag som ordinarie elever vid sjöbefälsskola. Detta system är enligt befälsbemanningsutredningens mening praktiskt. Det kräver överhuvud ingen reglering i behörighetsförordningen.

Chefen för marinen har uttalat intresse för att anordna utbildningen för vissa befattningshavare så att de har kunskaper för sjöbefälsbehörighet. Detta gäller t. ex. utbildningen för vissa plutonsofficerare så att den kan leda till nuvarande fartygsmeknikerbrev av 1:a klass och för vissa kompaniofficerare så att den kan leda till nuvarande styrmansbrev. Det finns därför anledning att räkna med att det framdeles kommer att finnas marina utbildningsvägar som syftar till att ge kunskaper motsvarande dem som krävs för vissa civila behörigheter. Om likvärdighet konstateras, bör det militära betyget godtas som vitsord avgivna efter genomgången motsvarande utbildning vid sjöbefälsskola och sålunda beaktas vid meddelande av behörighet som sjöbefäl. Någon formell omskrivning av de militära betygen vid sjöbefälsskola behöver då inte ske. Det bör åligga sjöfartsverket att efter samråd med skolöverstyrelsen pröva frågor om likvärdighet som aktualiseras av chefen för marinen. Utredningen föreslår, att bestämmelser härom tas in i 6 § behörighetsförordningen.

Eftersom den marina utbildningen i de flesta fall inte motsvarar fullständig kurs vid sjöbefälsskola, blir det hittills tillämpade och i sjöbefälsskoleförordningen anvisade systemet alltjämt av stor betydelse. Enligt utredningens mening är det av vikt att det omedelbart efter en omläggning av den militära eller den civila utbildningen görs en genomgång av förutsättningarna för överföring av betyg utan tentamen. Den osäkerhet hos eleverna som blir en följd av att bestämmelser saknas är till men för rekryteringen och bör därför enligt utredningens mening undanröjas så snabbt som möjligt.

17.2.2 *Praktisk tjänstgöring*

Som framgår av avsnitt 5.1.2 får tjänstgöring på marinens fartyg tillgodoräknas som praktik för behörighet under förutsättning att författningarnas krav på fartygets fart och storlek resp. maskinstyrka är uppfyllda. Härav följer också att det inte görs några undantag från sjöbefälskungörelsens krav på praktik från handelsfartyg. Vissa av marinens fartyg har sådan funktion att de uppfyller kungörelsens krav på handelsfartyg.

Utredningen har haft överläggningar med representanter för chefen för marinen och de fyra organisationer – Kompaniofficersförbundet, Plutonsofficersförbundet, Reservofficerarnas centralorganisation och Svenska officersförbundet – som representerar det fast anställda befälet vid försvarsmakten angående frågor som hör samman med tillgodoräknande av praktik på marinens fartyg. De synpunkter som därvid kom fram redovisas under en särskild rubrik i avsnitt 5.1.2. Chefen för marinen och organisationerna har betonat behovet av en klar reglering av tillgodoräknandebestämmelserna. Gränsdragningen mellan "marina handelsfartyg" och andra fartyg har kritiserats. Det har därvid gjorts gällande att den är godtycklig och ger obehöriga favörer till viss personal. Vidare har betonats det praktiska värdet av all utbildning inom marinen, även sådan som genomförs till lands t. ex. i övningsanläggningar och simulatorer. Härvid har från den militära sidan understrukits att utbildningen, såväl den teoretiska under lektionstimmar som praktiska övningar av olika slag i fartygen, är hårt styrd och instruktörsledd.

Den utbildning i land som ges militär personal, värnpliktiga och fast anställda, har hittills inte fått tillgodoräknas som praktik för handelsfartygsbehörighet (angående värdet av utbildningen som teori se avsnitt 17.2.1). I viss omfattning är denna utbildning emellertid inriktad på fartygsarbete. I den grundläggande värnpliktsutbildningen ingår sålunda moment av sjömanskap, fartygskunskap, säkerhetskunskap m. m. av samma slag som i sjömansskolan. För de värnpliktiga dokumenteras utbildningens civila meritvärde genom en utbildningsbeskrivning som var och en får vid utryckningen. Däri beskrivs sådana avsnitt ur utbildningen som har väsentliga inslag av civil natur eller med civil tillämpbarhet. Vidare får delar av den militära yrkesutbildningen, särskilt utbildningen på maskinsidan, anses vara användbara även för civilt bruk. Utbildningen till plutonsofficer överensstämmer till viss del med utbildningen i fartygsteknisk kurs.

Enligt utredningens uppfattning är det rimligt att man tillgodoräknar militär utbildning som har inslag av praktiskt värdefulla delar. Efter förslag i utredningens betänkande 2 (avsnitt 6.6.5) har sjöfartsverket utfärdat en ny tillgodoräknandekungörelse (jfr kap. 4), som ansluter sig till 1976 års ändringar i sjöbefälskungörelsen och sjöbefälsskoleförordningen. I tillgodoräknandekungörelsen finns bl. a. bestämmelser om tillgodoräknande av civil utbildning såsom praktik. I den utsträckning som militär utbildning kan anses vara likvärdig med civil utbildning, bör den militära få tillgodoräknas på samma sätt som den civila. Om t. ex. plutonsofficersutbildning inom marinen helt eller i väsentliga delar ger kunskaper och färdigheter motsvarande fartygsteknisk kurs, bör utbildningen få tillgodoräknas i motsvarande mån som fartygsteknisk kurs. Prövning av likvärdighet skall göras av sjöfartsverket. F. n. finns bemyndigande härtill i 33 § sjöbefälskungörelsen. Detta flyttas enligt utredningens förslag över till 18 § i den föreslagna behörighetsförordningen. I 5 § tillgodoräknandekungörelsen ges anvisningar beträffande formerna för sådan prövning, vilka utredningen anser vara tillräckliga.

Vad härefter angår praktikvärdet av sjötjänstgöring på marinens fartyg vill befälsbemanningsutredningen till en början erinra om den uppdelning av marinens fartyg som blir följden av nuvarande regler. Viss del av nuvarande

sjöpraktik skall fullgöras på sådana fartyg som sjöbefälskungörelsen definierar som handelsfartyg. Övrig praktik kan fullgöras på vilket fartyg som helst. Till handelsfartyg är att hänföra vissa marina fartyg såsom tank- och bogserfartyg. Vidare får den militära personal som bemannar isbrytare och sjömätningsfartyg tillgodoräkna tjänstgöring på dessa fartyg som praktik på handelsfartyg. Andra militära fartyg anses inte som handelsfartyg och tjänstgöring där tillgodoräknas som sjöpraktik men inte som praktik från handelsfartyg.

Frågan om ett av marinens fartyg är handelsfartyg eller inte har huvudsaklig betydelse för däckspersonalens del. För maskinpersonalen finns f. n. inga krav på handelsfartygspraktik annat än för de högsta maskinchefsbehörigheterna. Dessa är knappast aktuella i detta sammanhang. Den gränsdragning mellan handelsfartyg och andra fartyg som nuvarande sjöbefälskungörelse anger utgår från civila värderingar. Den kan inte generellt göras tillämpbar på marinens fartyg. Tjänstgöringen på dessa innehåller i vissa avseenden moment som är av värde för handelsfartygsbehörighet. Dessa moment förekommer i mindre eller större utsträckning beroende på fartygens användningsområde. Sålunda är det uppenbart att huvuddelen av tjänstgöringen på försvarsmaktens tank- och bogserfartyg stämmer nära överens med vad som förekommer på motsvarande civila fartyg. Liknande jämförelse kan göras när det gäller isbrytare och sjömätningsfartyg som är bemannade med militär personal. Men också när det gäller övriga marinfartyg, bland dem stridsfartygen, förekommer väsentliga moment av arbetsuppgifter som också återfinns på handelsfartyg.

Utredningen anser att den del av sjöpraktiken för däckspersonalbehörigheter som inte fordrar tjänstgöring på handelsfartyg skall liksom hittills kunna fullgöras på marinens fartyg. När det gäller rätt att jämställa tid från marint fartyg med tid på handelsfartyg bör enligt utredningens uppfattning den ändringen vidtas i förhållande till nuvarande regler att marinens fartyg inte delas upp schematiskt i en del som är likställd med handelsfartyg och en annan del som inte är det. I stället bör det finnas möjlighet att värdera tjänstgöringen på marinens fartyg från fartyg till fartyg. En sådan ordning bör inte bli betungande eftersom fartygen kan föras samman i grupper efter användningsområde. Det blir emellertid möjligt att ta hänsyn till särskilda förhållanden som gäller ett enstaka fartyg. Sålunda kan finnas anledning att särskilt beakta om fartyg har använts för utbildning i samband med en längre resa eller under längre tid samverkat med civila fartyg, t. ex. svenska fiskefartyg. I viss utsträckning bör sådan tjänstgöringstid kunna få räknas som handelsfartygstid.

Som tidigare har framhållits ställs f. n. inte upp krav på handelsfartygstid när det gäller maskinpersonal annat än när det gäller de högsta behörigheterna. Utredningen går inte i sina förslag från denna ordning, varför den för däckspersonal diskuterade uppdelningen saknar betydelse för maskinpersonalen.

Utredningen vill också framhålla behovet av att kraven på tjänstgöring i de särskilda fartområdena upprätthålls.

Slutligen anser utredningen det vara nödvändigt att riktlinjer för tillgodoräknande av olika slag av marin tjänstgöring fastställs i särskilda bestämmelser. Därigenom stadgas praxis, samtidigt som den enskilde ges bättre

möjligheter än f. n. att beräkna vilken praktik han skall skaffa sig för att uppnå viss behörighet. Riktlinjerna bör utformas av sjöfartsverket efter samråd med chefen för marinen. Självfallet bör handelssjöfartens partsorganisationer och personalorganisationer inom marinen ges tillfälle att yttra sig, innan bestämmelserna fastställs.

Marinen har inte samma bokföring av tid till sjöss som sjömansregistret. Den tid vederbörande har varit sjökommenderad registreras emellertid särskilt. I denna tid ligger dock tid också när fartyget har befunnit sig vid kaj. Sådan tid kan sammantagen under en period vara längre än tid som handelsfartygen normalt ligger i hamn för lastning och lossning. Under den tid som marinens fartyg ligger i hamn består tjänstgöringen av underhåll och vidareutbildning av personal ombord. För att uppnå så god överensstämmelse som möjligt med den civila praktiktidsberäkningen bör chefen för marinen undersöka möjligheten av att närma det militära registreringssystemet till det som används inom handelssjöfarten. Om chefen för marinen inte bedömer det praktiskt möjligt att justera systemet på detta sätt, får i stället undersökas från fall till fall hur lång tillgodoräkningsbar sjötid som finns.

17.3 Tillgodoräknande av praktik på vissa tjänstefartyg m. m.

I detta avsnitt behandlas tjänstgöring på vissa fartyg som används för andra ändamål än handelssjöfart, oavsett om de räknas som handelsfartyg enligt definitionen i 2 § sjöbefälskungörelsen eller inte, nämligen sjöfartsverkets och kustbevakningens fartyg samt fiskeriundersökningsfartyg och liknande fartyg. Vidare behandlas tjänstgöring på pråm och vägfärja, vilka visserligen är handelsfartyg men som ändå f. n. särbehandlas i praktikhänseende enligt 16 § andra stycket andra punkten sjöbefälskungörelsen.

Sjöfartsverket har byggnadsfartyg, distriktsfartyg m. fl., vilka har en dräktighet på 20 brt eller däröver och som i fråga om tillgodoräknande av praktik av verket har räknats till gruppen handelsfartyg. Sjöfartsverket har också lotsbåtar och andra mindre fartyg. Tullverket (kustbevakningen) har bevakningsfartyg och oljesaneringsfartyg av olika storlekar och med skiftande huvuduppgifter och utrustning. Såsom närmare utvecklas under 5.1.2 föreligger ett intresse hos både myndigheter och personal att tjänstgöringen på fartygen skall kunna tillgodoräknas i större utsträckning än f. n. som praktik för behörighet. Motiven till dessa och andra önskemål, vilka redovisats vid kontakter mellan utredningen och representanter för myndigheter och organisationer, framgår av redogörelsen i nämnda avsnitt.

Det kan enligt utredningens mening inte bestridas, att betydande likheter föreligger mellan sådana tjänstefartyg som diskuteras i detta avsnitt, t. ex. sjöfartsverkets och kustbevakningens fartyg, och mindre handelsfartyg vad beträffar såväl arbetsuppgifter ombord som fart. Sjöfartsverket har i sin tillämpning av sjöbefälskungörelsen emellertid endast i begränsad omfattning tagit hänsyn härtill. Detta hänger samman med den stela uppdelningen av fartyg i två grupper, handelsfartyg och annat fartyg. Såsom nämns även i föregående avsnitt (17.2) beträffande tjänstgöring på marinens fartyg,

uppfattas denna uppdelning av den berörda personalen ofta som irrelevant. Vidare bör uppmärksammas, att personalen kan ha ett berättigat intresse av att från en ansvarsbefattning på t. ex. ett kustbevakningsfartyg gå över till en liknande befattning på ett likartat handelsfartyg.

Syftet med praktik är att den skall utgöra en komplettering till den teoretiska utbildningen och göra sjöpersonalen väl förtrogen med dess arbetsuppgifter. En viktig synpunkt på praktikens utformning är vidare, att praktik i manskapsbefattning ombord är av stort värde för personal som skall uppehålla förmans- och andra ansvarsbefattningar. Dessa synpunkter bör vara vägledande för bedömningen av frågan om och i vad mån tjänstgöring på visst fartyg skall kunna tillgodoräknas för behörighet.

Allmänt kan sägas, att tjänstgöring på fartyg, som är så stora att tjänstgöring på ett handelsfartyg av motsvarande storlek skulle tillgodoräknas, ger erfarenheter av värde som praktik, t. ex. kännedom om miljö, sjömanskap och arbetsuppgifter som är likartade på alla fartyg. Därför bör liksom hittills sådan tjänstgöring kunna tillgodoräknas som praktik, oavsett fartygets utrustning och uppgifter.

Vad gäller frågan huruvida tjänstgöring på nu ifrågavarande fartyg skall kunna tillgodoräknas som praktik på handelsfartyg, bör avgörande vara i vilken mån tjänstgöringen ger de erfarenheter som åsyftas med kravet på praktik på handelsfartyg. Otvivelaktigt är arbetsuppgifter och arbetsmiljön i övrigt på vissa av sjöfartverkets och andra statliga fartyg sådana att tjänstgöring ombord på dessa inte kan sägas skilja sig från tjänstgöring ombord på vissa handelsfartyg. I den mån detta är fallet – och det kan avgöras endast genom en individuell prövning av varje enskilt fartyg – bör tjänstgöring få tillgodoräknas såsom tjänstgöring på handelsfartyg. Utredningen föreslår därför, att samma ordning skall gälla för dessa fartyg som i avsnitt 17.2 föreslås gälla för marinens fartyg. Denna ordning innebär att fartygen inte delas upp schematiskt enligt den gängse definitionen av handelsfartyg, utan att tjänstgöringen värderas från fartyg till fartyg med utgångspunkt i bl. a. fartygets sysselsättning.

Vid en prövning enligt det föreslagna systemet kan för varje fartyg eller grupp av likartade fartyg bestämmas praktikvärdet av däcks- resp. maskintjänstgöring med hänsyn till fartygens eller fartygets storlek, utrustning, användning, fart m. m. I många fall torde man vid en sådan prövning komma fram till samma bedömning som gäller i dag, t. ex. att tjänstgöring på kustbevakningens oljeskyddsfartyg anses jämställd med tjänstgöring på handelsfartyg. Bedömningen kan dock ibland ge annat resultat. Sålunda synes tjänstgöring på större fiskeriundersökningsfartyg efter den föreslagna principen böra godtas som tjänstgöring på handelsfartyg för alla behörigheter.

På grund av övervägandena i detta avsnitt och avsnitt 17.2 föreslår utredningen en generell bestämmelse i 7 § andra stycket behörighetsförordningen av innehåll att tjänstgöring på sådana fartyg som nu har diskuterats får tillgodoräknas i den mån sjöfartsverket anser det vara skäligt. Det synes vara lämpligt att sjöfartsverket därvid utfärdar riktlinjer för tillgodoräknande av sådan tjänstgöring. Under arbetet med riktlinjerna skall samråd hållas med berörda myndigheter och personalorganisationer.

Reglerna för tillgodoräknande av tjänstgöring på pråm eller vägfärja bör vara oförändrade. Särskilt bör framhållas att det inte kan komma ifråga att tillgodoräkna tjänstgöring på vägfärja i inre fart enligt nuvarande fartbegrepp såsom däcktjänstgöring. Nuvarande regler har i utredningens förslag flyttats över till 7 § första stycket behörighetsförordningen.

17.4 Tillgodoräknande av tjänstgöring som lots

En särskild fråga har väckts av lotsarnas fackliga organisationer om rätt att tillgodoräkna tjänstgöring som lots för erhållande av sjökaptensbrev. Sedan flera år rekryterar sjöfartsverket lotspersonal bland dem som har sjökaptensbrev. Det finns emellertid också, framför allt bland de äldre, lotsar som inte har sådant brev. De har i allmänhet styrmansutbildning och lång sjötid i styrmansbefattning men uppfyller inte kraven i 22 § sjöbefälskungörelsen på tjänstgöring i kvalificerad befattning. Med sådan tjänstgöring avses tjänstgöring som befälhavare eller främste (ende) styrman på fartyg om minst 1 600 brt eller som lägst näst främste styrman på fartyg om minst 3 000 brt.[1] Lotsarna har framfört flera argument för att lotstjänstgöring skall få tillgodoräknas som sådan kvalificerad tjänstgöring. Närmare redogörelse för dessa och för lotsarnas framställning i övrigt finns i ett särskilt avsnitt under 5.1.2.

Utredningen föreslår i detta betänkande två olika behörigheter, befälhavare D 1 och D 2, för vilka praktikkraven i stort sett överensstämmer med dem för sjökaptensbrev. Endast den förstnämnda behörigheten grundas på sjökaptensexamen och har samma vidsträckta användbarhet som nuvarande sjökaptensbrev. Med hänsyn till de motiv som måste anses ligga bakom lotsarnas önskemål, bl. a. bättre jämställdhet mellan lots och befälhavare på större fartyg som söker svensk lots, utgår utredningen från att i första hand endast behörighet som befälhavare D 1 behöver diskuteras i detta sammanhang. Utredningens synsätt gäller emellertid också praktikkraven för behörigheten befälhavare D 2.

För behörighet befälhavare D 1 krävs enligt utredningens förslag i bilaga till behörighetsförordning bl. a. minst 18 månaders tjänstgöringstid i befattning som ansvarig för vakt på däck. Av denna tjänstgöringstid skall nio månader utgöras av antingen tjänstgöring på fartyg om minst 1 201 brt i befattning som den näst främste bland däckspersonalen, eller av tjänstgöring på fartyg om minst 3 001 brt i oceantrafik i befattning som den tredje i ordningen bland däckspersonalen. Enligt utredningens uppfattning ger tjänstgöring i kvalificerad befattning på större fartyg sådana erfarenheter beträffande hantering av fartyg och last, att man inte kan göra avkall på kravet på sådan tjänstgöring. Lots får i sitt arbete erfarenhet av navigering av större fartyg i besvärliga farvatten. Detta kan under långlotsning bli fallet under lång tid och under varierande förhållanden. Ändå kan enligt utredningens mening inte lotsarbetet ge sådana erfarenheter av t. ex. lasthantering och navigering i främmande farvatten som det uppställda kvalifikationskravet avser att ge. Utredningen har därför inte sett tillräckliga skäl för att, på sätt som lotspersonalen har önskat, öppna möjlighet att ersätta praktik på handelsfartyg med lotstjänstgöring.

[1] Paragrafen refereras i lydelse enligt SFS 1976:774. Tidigare gällde dels ingen storleksbegränsning för tjänstgöring som befälhavare eller främste styrman, dels krav på att tjänstgöring som näst främste styrman fullgjorts på fartyg i oceanfart.

En helt annan sak är att lotstjänstgöring i vissa fall skall kunna åberopas som skäl för dispens, när någon kortare tids tjänstgöring saknas för att kravet på praktik skall vara uppfyllt för behörighet befälhavare D 1 eller annan behörighet på samma nivå, t. ex. befälhavare D 2 och överstyrman D 3. Sådan dispens kan komma i fråga enligt 19 § första stycket i förslaget till behörighetsförordning, motsvarande 34 § andra stycket sjöbefälskungörelsen.

18 Tidsbegränsning av behörighet

Behörigheterna för sjöbefäl och manskap gäller utan tidsbegränsning. Inte ens om innehavare av behörighet helt upphör att utöva sitt sjöyrke, går behörigheten förlorad. I 1976 års ändring av 6 kap. 13 § sjösäkerhetskungörelsen infördes en nyhet i detta avseende. Regeln innebär nämligen för den som har behörighet att handha farlig last i fartyg, att behörigheten är begränsad att gälla i endast fem år. I paragrafen ges också bestämmelser om villkor för förnyelse.

I förslaget till IMCO-konvention om utbildning av och certifikat för sjöpersonal (se kap. 9) finns bestämmelser om att giltighetstiden för ett behörighetsbevis (certificate) skall vara begränsad. Enligt förslaget är giltighetstiden satt till fem år. Skäl till krav på förnyelse är främst önskemål om fortlöpande kontroll av fysisk sjöduglighet genom läkarundersökning och av yrkeskunnandet, särskilt med hänsyn till förändringar i säkerhets- och miljöskyddsregler. Reglerna skall därför omfatta såväl nya som äldre bevis. Regeln om begränsad giltighet gäller enligt konventionen endast behörigheter för personal med ansvar för vakt eller jour (master, deck officer, engineer officer) samt specialbehörigheter.

För förnyelse av behörighetsbevis anvisar konventionsförslaget vissa sätt att styrka yrkeskunskaperna. (Utredningen bortser i detta sammanhang från kravet på fysisk hälsa.) För däckspersonal utgörs dessa av antingen sjötjänstgöring (approved seagoing service) utan längre uppehåll än två år under femårsperioden eller, för det fall avbrottet överstiger två år, prov eller kurs rörande förhållanden som är av direkt betydelse för sjösäkerheten och miljöskyddet. För maskinpersonal anvisas flera vägar, dels sjötjänstgöring under minst två år under femårsperioden, dels annat arbete som är likartat det som utförs av maskinpersonal med den innehavda behörigheten, dels en lämplig kurs och dels sjötjänstgöring under minst tre månader som övertaligt maskinbefäl eller i lägre befattning än den som den tidigare innehavda behörigheten berättigar till. Reaktiveringskurser av avsett slag skall vara godkända av landets sjöfartsmyndighet, som också skall se till att lämpliga kurser för personal med olika behörigheter anordnas i behövlig omfattning.

Som redan har framhållits bör Sverige enligt utredningens mening ansluta sig till den blivande konventionen och det är därför naturligt att redan nu anpassa de svenska bestämmelserna så långt som möjligt till konventionsförslagets regelsystem. När det gäller utformningen av förnyelsebestämmelser vill utredningen emellertid framhålla att de föreslagna konventions-

reglerna enligt utredningens mening i vissa delar ger anledning till betänkligheter. Särskilt gäller detta förutsättningarna för förnyelse av behörigheterna och den administrativa apparat som förefaller nödvändig för att genomföra förnyelserna. Det bör enligt utredningens mening eftersträvas från svensk sida att konventionen vid den avslutande konferensen år 1978 får ett sådant innehåll att inte enbart några få års frånvaro från yrket skall medföra bortfall av behörighet samt att de praktiska administrativa sidorna av tidsbegränsad behörighet uppmärksammas särskilt. Med dessa reservationer begränsar sig utredningen till att i det följande diskutera några av de tillämpningsfrågor som följer av det nu föreliggande konventionsförslaget.

Med hänsyn till de nämnda förhållandena och till att konventionen inte kan beräknas träda i kraft förrän på 1980-talet framlägger emellertid utredningen inte något författningsförslag. Enligt utredningens mening bör en framtida reglering av behörigheternas giltighet inte komma till stånd förrän konventionen har trätt i kraft.

Enligt utredningens mening bör svensk rätt följa konventionens regler om tidsbegränsning av vissa behörigheter till fem år. Förnyelse bör kunna ske på sätt som nära ansluter till konventionsförslaget. Det normala bör vara att förnyelse sker så gott som automatiskt på grund av att sjömannen arbetar i sitt yrke. En förutsättning härför bör vara att han har haft anställning till sjöss och sålunda aktivt utövat sitt yrke. Bortovaro från tjänstgöring till sjöss medför att kunskaper inte upprätthålls. Ju längre denna tid är, desto svårare är det att följa med, särskilt i fråga om förändringarna i yrket. Utredningen anser emellertid en bortovaro som obetydligt överstiger två år för kort för att, som konventionsförslaget utgår från, medföra förlust av behörigheten. Utredningen föreslår i stället att sådan förlust skall inträda först när sjömannen varit borta från yrket under minst fem år. När det har gått en period om fem år utan att sjömansregistret innehåller uppgift om sjötjänstgöring under denna tid, bör behörigheten förverkas försåvitt inte vederbörande går igenom en sådan kurs som avses i IMCO-förslaget. Det måste självfallet ankomma på sjöfartsverket att efter samråd med vederbörande skolmyndighet söka utforma generella regler för när sådan kurs skall genomgås och innehållet i kursen. Ett kortare gästspel i sjömansyrket under de ifrågavarande fem åren kan inte motivera ett avstående från kravet på kurs för behörighetens behållande. Viss betydelse måste ges vad vederbörande sysslar med när han inte är till sjöss. Tjänstgöring som t. ex. lärare vid sjöbefälsskola medför självfallet att yrkeskunskaperna behålls i högre grad än om man har ett yrke som ligger helt vid sidan av sjömansyrke. Det som nu sägs får särskilt stor betydelse när det gäller behörighet inom maskinavdelningen. Det finns – som IMCO-förslaget också tar hänsyn till – betydligt större möjligheter att arbeta till lands i ett yrke där arbetsuppgifterna nära ansluter till maskinarbetet till sjöss. De svenska reglerna bör i detta hänseende ansluta till det nuvarande konventionsförslaget.

Enligt utredningens mening bör en regel om tidsbegränsning av giltigheten av behörighetsbevis i första hand gälla alla behörigheter för vilka krävs viss teoretisk utbildning, dvs. behörigheterna befälhavare D 1 t. o. m. skeppare D 9 och maskinchef M 1 t. o. m. elektriker M 9. Vidare bör tidsbegränsningen gälla vissa speciella behörigheter, för vilka kraven på aktuella teoretiska kunskaper är stort, nämligen pumpman M 13 och specialbehörighet för

lasthantering på fartyg med farlig last.

Det räcker emellertid inte med att ställa upp krav på sjötjänstgöring. Det måste också krävas att den befattning som har uppehållits har betydelse för behörigheten. För förnyelse av behörigheterna befälhavare D 1 eller D 2 bör alltså fordras att innehavaren har uppehållit befattning som befälhavare eller dennes närmaste man, för behörigheterna överstyrman D 3 eller D 4 befattning som den andre eller tredje i ordningen bland däckspersonalen osv. Sjöfartsverket bör ges en vid rätt att pröva och godta olika former av sjötjänstgöring och, särskilt för maskinpersonal, tjänstgöring till lands för förnyelse av behörighetsbevis.

Förnyelsen bör som tidigare har sagts ske så automatiskt som möjligt. Dock måste fordras att den enskilde får ett bevis om förnyelse, antingen genom påstämpling av sitt behörighetsbevis eller genom nytt behörighetsbevis. Det enklaste skulle vara om sjömansregistret genom automatisk databehandling av de däri lagrade uppgifterna tar fram grunduppgifter och överlämnar dem till sjöfartsverket för förnyelse av behörighetens giltighet utan särskild ansökan från den enskildes sida. Den närmare utvecklingen av metoderna för förnyelse och för avisering till och kontakter med den enskilde bör utredas av sjöfartsverket i nära samverkan med arbetsmarknadens parter. De administrativa rutinerna måste emellertid vara enkla och kräva ett minimum av arbete för den enskilde och myndigheten.

Om innehavaren av behörighetsbevis inte har varit anställd för fartygsarbete i sådan omfattning att beviset kan förnyas direkt, uppkommer fråga om reaktiveringsutbildning. Denna bör ta sikte på sjösäkerhets- och miljöbestämmelser, framför allt nyheter inom nationell och internationell lagstiftning på dessa områden, samt nya tekniska hjälpmedel. För maskinpersonal kan den också utgöras av sjötjänstgöring i befattning som förutsätter en lägre grad av behörighet. Sådan tjänstgöring bör omedelbart föregå behörighetens förnyande. Det bör ankomma på sjöfartsverket att utfärda närmare bestämmelser om den utbildning eller tjänstgöring som krävs. Utom generella bestämmelser, vilka bör fastställas efter samråd med vederbörande skolmyndigheter och sjöfartens berörda organisationer, kan individuella beslut om utbildningens omfattning i många fall komma ifråga. Dessa får bygga på självstudier och prov, lämpligen vid sjöbefälsskola.

IMCO-konventionen kommer att avse även behörighetsbevis som har utfärdats före dess ikraftträdande. I överensstämmelse härmed bör giltighetstiden för äldre behörighetsbevis också begränsas. Giltighetstiden för dessa bör första gången räknas från den dag då de nya bestämmelserna träder i kraft. Med hänsyn till att en stor mängd behörighetsbevis härigenom kommer att upphöra att gälla samma dag och till de administrativa svårigheter detta kan komma att medföra, bör sjöfartsverket ha rätt att, om det behövs med hänsyn till dessa svårigheter, förlänga giltighetstiden för äldre behörighetsbevis, som är giltiga när bestämmelserna träder i kraft, till högst åtta år från nämnda ikraftträdandetidpunkt. Verket bör medges rätt att pröva för vilka behörighetsbevis en sådan förlängning kan godtas utan att principerna för tidsbegränsningen åsidosätts i alltför hög grad. Enligt utredningens uppfattning bör en sådan förskjutning inte godtas för behörigheter som ger befälhavare- eller maskinchefskompetens på större fartyg, dvs. sjökaptens- och sjöingenjörsbehörigheter. Vad nu har anförts innebär, att för aktiv sjöpersonal prövningen

sprids ut under en längre tidsperiod utan att olägenhet av betydelse vållas för de berörda. En förutsättning för att sträcka ut tiden på detta sätt är att det inte kommer i strid med konventionens innehåll. Skulle det inträffa, finns möjlighet att gå motsatt väg, dvs. att förkorta vissa äldre behörighetsbevis giltighet till exempelvis fyra år.

I regeln i 6 kap. 13 § sjösäkerhetskungörelsen om specialbehörigheter för lasthantering på fartyg som för farlig last anvisas ett något annorlunda system för förnyelse av behörighetsbevis. Behörighet förnyas utan speciella krav, om inte sjöfartsverket föreskriver att innehavaren skall gå igenom prov eller ytterligare utbildning. Avsikten är att sådan föreskrift skall lämnas, när utvecklingen beträffande farliga ämnen eller skyddsåtgärder har gått så långt att det anses nödvändigt att det teoretiska underlaget för behörigheten förnyas. Utredningen anser att detta system bör behållas för denna behörighet och tillämpas för andra likartade behörigheter, t. ex. pumpman M 13.

Bemanning

19 Allmänna synpunkter rörande bemanning av fartyg

19.1 Bemanningsbeslut

Enligt sjösäkerhetslagen är sjöfartsverket tillsynsmyndighet när det gäller säkerheten på fartyg. Ett viktigt led i säkerhetsarbetet är att se till att fartygen är rätt bemannade. I detta arbete ligger att fastställa minimibesättningen. För att ansvaret för bemanningen av det enskilda fartyget helt skall ligga på sjöfartsverket, fordras att nuvarande generella befälsbemanningstabeller i sjöbefälskungörelsen slopas och att sjöfartsverket inom ramen för i sjösäkerhetslagstiftningen givna riktlinjer får befogenhet att fastställa hela minimibesättningen med utgångspunkt från de särskilda förutsättningar som gäller för varje fartyg. Ett sådant sammanförande av ansvarsfunktionerna till verket bör, som utredningen konstaterar i 12 kap., främja en enhetlig bemanningspolitik, vilken kan ta hänsyn till skiljaktigheter mellan fartyg, fartområde, fartygets användningssätt m. m. och till en mängd skilda utvecklingsfaktorer. För detta system talar också att sjöfartsverket noga kan följa vad som sker inom sjöfarten och anpassa sin praxis efter fartygsutvecklingen.

Enligt utredningens mening kan de nuvarande författningsmässiga detaljbestämmelserna om bemanning undvaras. De bör ersättas med allmänna riktlinjer för sjöfartsverket när det skall fastställa minimibesättning. Med detta system läggs hela ansvaret för minimibesättningen på sjöfartsverket.

De principer som skall ligga till grund för bestämmande av fartygs minimibesättning redovisas i kap. 20. Vad där sägs ger vid handen, att man vid beslut om minsta bemanning har att ta hänsyn till fler omständigheter än f. n. och att besluten därför blir mer individuellt anpassade till fartygets utrustning, fartygsarbetets omfattning och i land befintliga anordningar än hittills. Dessa principer bör liksom hittills komma till uttryck i sjösäkerhetslagens bestämmelser om fartygs bemanning. Av flera skäl bör bestämmelserna moderniseras. Ett viktigt skäl är att joursystem införs i maskinavdelningen i samband med att det kontinuerliga vaktsystemet avskaffas på det nyare tonnaget. Ett annat är att större hänsyn än hittills skall tas till miljöfaktorer och sociala faktorer.

När minimibesättningen bestäms är det betydelsefullt att man ser till de arbetsfunktioner som behöver täckas in av de olika medlemmarna av besättningen. Sammansättningen skall bestämmas med hänsyn till de krav som ställs på den sammantagna besättningen och hur dessa kan uppfyllas genom personal med olika utbildning och erfarenhet. De normer som gäller

f. n. för att fastställa minimibesättning bör alltjämt gälla som huvudprincip. Sålunda skall det självfallet finnas personal i befälhavare- och maskinchefsfunktionerna. Vidare behövs personal som är ansvarig för vakt på bryggan och vakt- eller jourtjänstgöring i maskinrummet. Övriga funktioner till sjöss, t. ex. arbetsledning, lastövervakning, matlagning och säkerhetsunderhåll, måste likaledes tillgodoses.

Sedan gammalt gäller att fartygspersonal är uppdelad i tre huvudkategorier, däcks-, maskin- och intendenturpersonal. Under senare tid har förekommit försöksverksamhet för att söka komma fram till en mer enhetlig besättning. Några få bland sjöbefälet har gått igenom både fartygsbefäls- och maskinbefälsutbildning och man har försökt att ge dem uppgifter inom både däcks- och maskinavdelningen. Någon egentlig sammansmältning har emellertid inte kunnat ske. Med hänsyn till de grundläggande skillnader som finns i utbildningshänseende och till fartygens beskaffenhet har dessa försök inte varit framgångsrika. I det internationella arbetet utgår man också från den traditionella uppdelningen. Väsentliga förändringar i fråga om skeppsbyggnadsteknik och utrustning erfordras, innan det finns tillräcklig anledning att genomföra en mera omfattande sammanjämkning av däcks- och maskinbefälsuppgifterna. Enligt utredningens uppfattning kan det inte uteslutas att en sådan utveckling sker i framtiden. Det finns emellertid inte anledning att f. n. ta hänsyn till denna fråga i bemanningshänseende utom för det mindre tonnaget. I sina bemanningsöverväganden utgår utredningen därför från att nuvarande avdelningsuppdelning finns kvar. En särskild fråga gäller uppdelningen av den personal som inte har vakt- eller jouransvar i arbetsledande ställning. Här finns möjlighet att avtalsvägen låta personalens arbetsuppgifter omfatta både däcks- och maskinarbete, s. k. allmäntjänst. Enligt utredningens uppfattning är detta emellertid i huvudsak en löneförmånsfråga och några följder från bemanningssynpunkt har hittills inte uppkommit.[1] Om förändringar skall uppnås, fordras givetvis krav på utbildning, erfarenhet från både däcks- och maskinarbete samt arbetsorganisatoriska förbättringar. Det är vidare utredningens uppfattning att förändringar endast kan ske försöksvis och med biträde från både arbetsgivare och arbetstagare samt skol- och säkerhetsmyndigheterna. Utredningens förslag bör emellertid utformas så att förändringar i denna riktning möjliggörs.

När det gäller det mindre tonnaget innehåller sjöbefälskungörelsen regler om att maskinpersonal får undvaras om maskinen kan manövreras på betryggande sätt från fartygets brygga och inte kräver ständig tillsyn i maskinrummet under gång. Detta innebär att arbetet i huvudsak tas över av däckspersonal. Det fordras dock, att det bland sistnämnda personal finns personer som har maskinutbildning. Enligt utredningens uppfattning finns det nu skäl att vidga tillämpningen av detta bemanningssystem. Det finns möjlighet att med moderna maskiner och modern teknik låta systemet bli tillämpligt på väsentligt större maskineri än vad som förutsattes när sjöbefälskungörelsen kom till.

Beslut om minsta besättning utformas f. n. som en tabell, varav framgår antalet befäl samt antal och kompetens hos den övriga besättningen. En närmare beskrivning av besluten har lämnats i kap. 5. Utredningen finner detta ändamålsenligt och förutsätter att denna allmänna utformning består.

[1] Jämför dock de under 19.2 nämnda hösten 1977 slutna bemanningsavtalen.

Beträffande sjöbefälets behörighet hänvisas f. n. i minimibesättningsbesluten till sjöbefälskungörelsen. Med utredningens förslag blir detta inte längre möjligt. I stället bör anges för varje person vilken behörighet som krävs, i huvudsak på det sätt som i dag sker i fråga om manskapet. Därvid skall i författning reglerade behörigheter användas i största möjliga utsträckning. Denna reglering skall finnas i den behörighetsförordning som utredningen föreslår. Behöver tilläggskrav eller särskilda behörighetsregler tillskapas, får dessa krav eller regler anges uttryckligen i beslutet.

19.2 Inflytande för sjöfartens organisationer vid bemanning

Enligt sjösäkerhetslagen fastställs minimibesättning av sjöfartsverket. Som regel föreligger en ansökning från redaren med uppgifter om fartyget och den minimibemanning som redaren anser lämplig. Det åligger verket att samråda med organisationer som representerar redare och ombordanställda, innan beslut om minimibesättning träffas. Sjöfartsverket gör därvid i allmänhet upp ett förslag till besättning som underställs organisationerna för yttrande. På grundval av de uttalanden som görs beträffande förslaget fastställer verket besättningen. Det förekommer att verket under denna procedur ändrar sitt första förslag och ställer ut ett nytt förslag. Vid mera principiella avgöranden förekommer muntlig förhandling i verket med redaren och organisationerna.

Det nu beskrivna systemet har använts sedan bestämmelserna om minimibesättning kom till. Under senare tid har förekommit att redaren också begär ett förhandsbesked om minimibesättning för ett visst fartyg. Det kan gälla ett begagnat fartyg som redaren har för avsikt att köpa från utlandet eller ett fartyg som projekteras eller är under byggnad eller ombyggnad. Sjöfartsverket tillämpar också i dessa fall den beskrivna handläggningsformen. Något författningsmässigt stöd för sjöfartsverket att meddela förhandsbesked finns dock inte.

Det är givet, att den nuvarande ordningen leder till en viss schablonbehandling av ärendena. Flertalet förslag till minimibesättningsbeslut, som sjöfartsverket remitterar för yttrande, bygger på mallar som gjorts upp inom verket. Detta är ofrånkomligt och bör ej föranleda kritik. En onödig stelbenthet följer emellertid av den nuvarande sjöbefälskungörelsen med dess tvingande detaljbestämmelser med avseende på befälet ombord. Denna olägenhet undanröjs emellertid, om utredningens förslag om att slopa sjöbefälskungörelsen genomförs.

I detta sammanhang finns anledning att framhålla betydelsen av att samverkan mellan sjöfartsverket och de ombordanställdas organisationer fungerar på ett tillfredsställande sätt. Tyvärr lämnar remissförfarandet åtskilligt att önska. Många gånger konstaterar remissorganen endast att de har tagit del av sjöfartsverkets förslag, något som i allmänhet tolkas som en tillstyrkan. Det är heller inte ovanligt att svar uteblir på verkets förfrågan.

Det är självfallet att innehållet i ett minimibesättningsbeslut har störst betydelse för dem som skall arbeta på fartyget och för redaren. De ombordanställda har intresse av att fartyget är utrustat med arbetsbesparande och driftsäkra arbetsredskap och hjälpmedel. Ett välutrustat fartyg kan

emellertid drivas på flera sätt. Av stor betydelse för att arbetet skall ske rationellt och till de ombordanställdas bästa är att besättningen till antal och kvalifikationer är sammansatt på ett väl avvägt sätt. Dessa frågor måste kunna påverkas framför allt inom det rederi som fartyget tillhör. Vad nu har sagts gäller självfallet både vid inköp av begagnat fartyg och vid ny- eller ombyggnad. På ett så tidigt stadium som möjligt av händelseförloppet bör enligt utredningens mening diskussioner tas upp om bemanningen mellan representanter för arbetsgivaren och för de anställda i rederiet. Någon gång blir det aktuellt att också entreprenör och dennes anställda har intresse av saken. Utredningen avser här framför allt de större passagerarfartygen, där intendenturtjänsten i vissa fall handhas av annan arbetsgivare än redaren.

För att de ombordanställda skall vinna ett verkligt inflytande på bemanningsfrågorna krävs att de fackliga organisationerna påtar sig ett ansvar i detta hänseende. Så har redan skett i viss omfattning och flera exempel finns på att den minsta bemanningen ombord har bestämts med utgångspunkt i överenskommelser som träffats mellan redaresidan och facklig organisation för de ombordanställda.

Enligt utredningens mening är tiden mogen för ett vidgat inflytande från arbetsmarknadens parter på sjöfartsverkets bemanningspraxis. Det är för det första tydligt att en väsentlig förutsättning för att kunna fullt 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 de kollektivavtalsbärande 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 ett ökat utrymme för organisationerna att påverka sjöfartsverkets bemanningsbeslut.

De närmare formerna för ett sådant inflytande kan diskuteras. Till en början bör göras klart, att ett breddat inflytande från arbetsmarknadsparterna inte får skjuta åt sidan det primära ansvar som sjöfartsverket har att bära för att minimibesättningsbesluten motsvarar rimliga krav på säkerhet. Sjöfartsverkets självständiga prövningsrätt får ej naggas i kanten.

I praktiken bör emellertid denna principiella ståndpunkt låta sig väl förena med en ordning enligt vilken minimibemanningen ombord i ökad utsträckning bestäms av överenskommelser mellan redare och ombordanställda. Det måste höra till undantagsfallen att en sådan överenskommelse kommer i strid med säkerhetskraven. En komplikation i detta sammanhang är, att en överenskommelse för att ha normerande verkan bör i normalfallet omfatta redaresidan och samtliga organisationer på arbetstagaresidan. 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 bemanningsfrågorna ombord 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. Det skall i sammanhanget påpekas, att en överenskommelse beträffande en personalkategori ombord kan komma att negativt påverka arbetsbördan för en annan grupp ombordanställda och att detta är förhållanden som

bör uppmärksammas av sjöfartsverket vid den slutliga bedömningen av minimibesättningen ombord.

Befälsbemanningsutredningen vill peka på den möjlighet att systematisera samverkan mellan redare och ombordanställda i bemanningsfrågor som ett tillskapande av fartygsmiljönämnder kan tänkas erbjuda (se fartygsmiljöutredningens betänkande Bostäder, medinflytande och miljö ombord på fartyg, Ds K 1976:1). Utredningen lägger emellertid inte fram något förslag om hur dessa nämnder kan utnyttjas. I den mån arbetsmarknadsparterna finner nämnderna lämpliga för detta syfte bör de själva ta erforderliga initiativ i denna riktning. Förfarandet i nämnderna för handläggningen av bemanningsfrågor bör likaledes bestämmas av kollektivavtalsparterna.

Bemanningsfrågorna behandlades särskilt av kollektivavtalsparterna i samband med den senaste löneuppgörelsen i maj–juni 1977. Därvid gjordes uttalanden till protokollen över förhandlingarna med envar av de avtalsslutande organisationerna för de ombordanställda. Innehållet i dessa uttalanden framgår av bilagorna C 1–3.

Under utredningsarbetets slutskede har fortsatta överläggningar tagits upp mellan organisationerna för redare och ombordanställda om skilda bemanningsfrågor. Mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet har slutits ett den 1 oktober 1977 dagtecknat Ramavtal för bemanningsavtal (bilaga C 4). Detta skall kompletteras genom särskilda avtal beträffande visst eller vissa fartyg. Den 30 september 1977 hölls förhandlingar i detta syfte mellan sjöfolksförbundet och Broströms Rederi AB (förhandlingsprotokollet bifogas som bilaga C 5). Därvid slöts tre bemanningsavtal, vilka är fogade till betänkandet som bilagor C 6–8.

Av intresse i detta sammanhang är också det förhandsutlåtande som sjöfartsverket har avgivit med anledning av Broströms' begäran om ställningstagande till ett bemanningsförslag avseende de av rederiet beställda fartyg vilka de träffade bemanningsavtalen rör. Utlåtandet bifogas betänkandet som bilaga C 9. Ytterligare synpunkter på de i utlåtandet behandlade bemanningsfrågorna har framförts i en skrivelse av den 12 oktober 1977 från verket till rederiet (bilaga C 10).

Diskussionerna mellan redaresidan samt Sveriges fartygsbefälsförening och Svenska maskinbefälsförbundet har hittills (oktober 1977) inte resulterat i någon överenskommelse i bemanningsfrågorna.

19.3 Fartyg som omfattas av regleringen

Minimibesättningen skall enligt 6 kap. 2 § första stycket sjösäkerhetslagen fastställas för fartyg om minst 20 brt som befordrar gods eller passagerare. Regeringen kan enligt andra stycket i samma lagrum bestämma, att minimibesättning skall fastställas även för annat fartyg, men sådant beslut har inte fattats. Större delen av handelsflottan är alltså underkastad reglerna om minimibemanning. Undantagna är sådana handelsfartyg som bogserbåtar, isbrytare och bärgningsfartyg samt den stora gruppen fiskefartyg. Statliga eller kommunala fartyg är däremot inte ställda i särställning, utan t. ex. statens vägverks färjor har beslut om minsta bemanning liksom

fiskeristyrelsens undersökningsfartyg, då dessa används på sådant sätt som nämns i 6 kap. 2 § sjösäkerhetslagen.

Följden av den särskilda gräns för fartyg som anges i nämnda lagrum är att sjöbefälskungörelsen kan gälla beträffande bemanningen av ett fartyg, även om inte minimibesättning skall fastställas för fartyget. Detta gäller t. ex. motorbåtar, som befordrar passagerare, och andra små handelsfartyg (under 20 brt). Detta gäller även fiskefartyg, när det används till fiske. På dessa skall alltså finnas sjöbefäl till det antal och med de behörigheter som anges i sjöbefälskungörelsen, medan bemanningen i övrigt inte är reglerad.

Beslut om minsta bemanning kan också gälla fartyget endast under vissa användningsförhållanden. Som exempel kan nämnas fiskefartyg, som när det används för passagerarbefordran har att följa ett minimibemanningsbeslut, och fiskeriundersökningsfartyg, som när det har så många forskare och studerande ombord att det betraktas som passagerarfartyg, måste ha ett sådant beslut att följa. Det kan också finnas två olika användningsområden för ett fartyg vilka fordrar olika bemanning. Sådana förhållanden kommer också till uttryck i minimibemanningsbesluten.

Sjöfartsverket har inte möjlighet att göra generella undantag från sjöbefälskungörelsen eller sjösäkerhetskungörelsens bemanningsregler, utan verket kan bara för särskilt fall avvika från regleringen. Däremot har Kungl. Maj:t, såsom redovisas under 3.5, beslutat om generellt undantag från sjöbefälskungörelsen för bogserbåt i flottningsarbete under vissa förhållanden. Undantag från reglerna om minimibesättning var inte aktuellt, eftersom beslut om sådan besättning enligt nuvarande regler inte skall meddelas i fråga om bogserbåt.

19.3.1 *Generella överväganden*

Enligt utredningens mening är nuvarande regel, enligt vilken minimibesättning skall fastställas endast för fartyg som befordrar gods eller passagerare, inte tillfredsställande. En sådan gränsdragning ger ett tämligen godtyckligt resultat, eftersom såväl stora fartyg som fartyg med uppgifter i nära kontakt med sådana fartyg, för vilka minimibesättning måste fastställas, faller utanför. Utredningen anser att i princip alla fartyg över en viss storleksgräns bör behandlas lika i bemanningshänseende, oavsett användningssättet. Denna gräns bör bibehållas vid 20 brt, den storleksgräns som anges i 6 kap. 2 § sjösäkerhetslagen för fastställande av minimibesättning. Vid sidan av denna gräns bör kunna användas den gräns som anges i 1 kap. 2 § sjölagen som gräns mellan skepp och båt, nämligen en största längd hos skrovet av minst tolv meter och största bredd av minst fyra meter.

Med en reglering som den nu redovisade skulle fartyg vars storlek understiger de uppställda gränsvärdena förbli helt oreglerade i bemanningshänseende, eftersom sjöbefälskungörelsen föreslås skola upphävas. En sådan effekt är emellertid inte önskvärd. Utredningen föreslår därför, att lagstiftningen får ett sådant generellt innehåll att bestämmelserna om minimibesättning kommer att gälla alla fartyg, om inte särskilt undantag gjorts för fartyget eller den grupp av fartyg som det tillhör. Av praktiska skäl skall regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket ha möjlighet att undanta sådana fartyg som inte omfattas av nuvarande bestämmelser om

minimibesättningsbeslut, dvs. fartyg som inte befordrar gods eller passagerare och fartyg om mindre än 20 brt. Med sistnämnda grupp bör likställas fartyg som inte uppfyller nyssnämnda storlekskrav vad avser längd och bredd. För fartyg som undantas från reglerna om minimibemanning skall i stället erforderliga föreskrifter rörande bemanningen kunna ges på annat, enklare sätt, t. ex. om befälhavaren, maskinchefen eller viss annan ansvarspersonal. Vad nu sagts motiverar utredningens förslag till ny lydelse av 6 kap. 2 § första och tredje styckena sjösäkerhetslagen.

Utredningen föreslår att undantagen från skyldigheten att fastställa minimibesättning preciseras av regeringen i 6 kap. 4 § sjösäkerhetskungörelsen och att det samtidigt uppdras åt sjöfartsverket att meddela erforderliga bemanningsföreskrifter för de fartyg som undantas. Dessa bör preciseras till fiskefartyg, fritidsfartyg och bogserfartyg som går i viss fart samt små fartyg. Till sistnämnda kategori räknas fartyg, vars dräktighet understiger 20 brt, eller vars största längd eller bredd understiger tolv respektive fyra meter.

För fiskefartyg gäller f. n. enligt 12 § sjöbefälskungörelsen vissa regler om befälsbemanningen. Minimibesättning fastställs inte. Det finns enligt utredningens mening inga skäl att gå ifrån detta system utan det är lämpligt och smidigt för de olika förutsättningar som föreligger beträffande fiskefartyg. Systemet kan bibehållas inom ramen för utredningens förslag. Då skulle för fiskefartyg fastställas behörighet för befälhavare, maskinchef och eventuellt ytterligare en som har vaktansvar. Antalet besättningsmän fastställs inte.

Undantaget för fritidsfartyg bör gälla alla nöjesbåtar oavsett storleken. Utanför regleringen faller då även fritidsfartyg, som hyrs ut yrkesmässigt. Den enda reglering som nu finns är den särskilda regeln om kompetens hos föraren av större fritidsfartyg i kungörelsen (1970:344) om kompetenskrav för förare av större fritidsbåtar. Storleksgränsen är densamma som den som dras i sjölagen mellan skepp och båt. Beträffande de närmare övervägandena om bemanningen av fritidsfartyg hänvisar utredningen till fritidsbåtsutredningens betänkande Båtliv (SOU 1974:95). Enligt utredningens mening behöver bemanningsföreskrifter enligt det system som föreslås bli reglerat i 6 kap. 8 § sjösäkerhetskungörelsen inte meddelas för fritidsfartyg, varken generella eller – annat än i något enstaka speciellt sammanhang – individuellt för visst fartyg.

Beträffande bogserfartyg, som nu faller helt utanför regleringen, torde vissa föreskrifter om bemanningen behövas. Detta gäller särskilt ansvarsbefattningarna. Däremot är tjänstgöringen ofta av sådan karaktär att fullständiga minimibesättningsbeslut inte erfordras. Den speciella fart som utgörs av långbogseringar ut i Nordsjön och längre bort belägna vatten synes dock böra jämställas med annan handelssjöfart och kräva beslut om minsta bemanning.

De minsta fartygen, som utgör den sista gruppen bland de föreslagna undantagen, finns av varierande art. Minimibesättningsbeslut bör enligt utredningens mening finnas för t. ex. små passagerarfartyg i reguljär trafik. För andra fartyg kan vissa bemanningsföreskrifter behövas, medan bemanningsförhållandena för t. ex. fartyg på insjöar och annorstädes, där annan sjötrafik knappast förekommer, vanligen kan lämnas helt oreglerade.

Det närmare avgörandet om vilka bemanningsföreskrifter som erfordras bör överlämnas till sjöfartsverket. Dessa kan ta sig uttryck som individuella

föreskrifter för visst fartyg, alltså liknande ett minimibesättningsbeslut, eller generella föreskrifter för viss typ av fartyg eller viss grupp av fartyg. I det senare fallet kan bemanningsföreskrifter ges formen av en sjöfartsverkets kungörelse och komma att få en utformning som liknar sjöbefälskungörelsens bemanningsbestämmelser. Enligt utredningens mening bör även det förhållandet att föreskrifter överhuvud inte anses erforderliga, t. ex. för fritidsbåtar, komma till uttryck i särskild bestämmelse.

Den föreslagna lydelsen av 6 kap. 8 § första stycket sjösäkerhetskungörelsen täcker inte hela den grupp fartyg som kan undantas från reglerna om skyldighet att fastställa minimibesättning enligt den föreslagna lydelsen av 6 kap. 2 § tredje stycket sjösäkerhetslagen. Möjlighet öppnas dock att senare undanta andra större fartyg än fiskefartyg, fritidsfartyg och bogserfartyg. Samtliga staten tillhöriga fartyg kommer alltså att t. v. generellt omfattas av de nya reglerna om minimibesättning. Det kan dock vara motiverat att senare undanta sådana fartyg från regleringen oavsett storleken. Detsamma kan bli aktuellt beträffande andra fartyg t. ex. sådana som tillhör samma typ och har en storlek, som varierar kring gränsen 20 brt eller kring de angivna metertalen i storleksregeln och som därigenom kan behandlas lika.

19.3.2 *Särskilt rörande vissa mindre fartyg*

I avsnitt 5.2.4 framhålls, att det råder osäkerhet om tillämpningen av gällande bemanningsbestämmelser på olika slag av tjänstefartyg och arbetsfartyg. Detta gäller t. ex. sjöfartsverkets och kustbevakningens fartyg, som kan vara förhållandevis stora och som går i alla svenska farvatten. Tveksamhet råder också beträffande mindre båtar, som används av kommuner inom bl. a. brandväsendet och av arbetsgivare för transporter till arbetsplats t. ex. över en sjö eller älv. Genom att den av utredningen föreslagna regleringen görs tillämplig på alla fartyg kommer denna osäkerhet att upphöra och sjöfartsverket får uppgifter även beträffande de nämnda fartygen (angående beslutande myndighet för statliga fartyg jfr dock avsnitt 19.4). Den nu svårtillämpade gränsen mellan fartyg, som är att anse som handelsfartyg och för vilka sjöbefälskungörelsen gäller, och andra fartyg försvinner.

Den föreslagna regleringen innebär alltså att för sjöfartsverkets och kustbevakningens fartyg och andra liknande fartyg skall finnas antingen minimibemanningsbeslut eller bemanningsföreskrifter beroende på fartygets storlek. Större delen av dessa fartyg är inte mätta enligt bestämmelserna i kungörelsen (1954:550) angående skeppsmätning. Det får därför ankomma på sjöfartsverket eller annan tillämpande myndighet att uppskatta bruttodräktigheten på grundval av kända uppgifter om fartygets storlek. Enligt inhämtade uppgifter från sjöfartsverket är en sådan uppskattning möjlig att göra. En annan möjlighet som ställer sig enklare, är att utgå från fartygets största längd och bredd. – För polisens båtar torde vissa bemanningsföreskrifter lämpligen utfärdas medan det för små, på land bildragna räddningsbåtar, tillhörande t. ex. brandväsendet, knappast kan fordras sådana föreskrifter.

Utredningen anser, 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 sjösäker-

heten. För andra mindre båtar kan en föreskrift angående förarens kompetens ibland vara erforderlig men många gånger kan föreskrifter helt undvaras. Det får ankomma på sjöfartsverket att följa utvecklingen, samordna olika myndigheters arbete och vid behov ingripa, även om tidigare har bestämts att bemanningsföreskrifter inte skall utfärdas.

19.4 Beslutande myndighet

Utredningen utgår i sina resonemang i detta betänkande ifrån, att ansvaret för bemanningsfrågorna skall ligga på sjöfartsverket och att detta klart skall framgå av författningstexten. Därför bör, liksom hittills, det direkt i sjösäkerhetslagen uppdras åt sjöfartsverket att fastställa minimibesättning.

Såsom också har gjorts i 1 kap. 4 § sjösäkerhetslagen i fråga om andra säkerhetsfrågor än bemanningen, förordar utredningen visst undantag från sjöfartsverkets beslutanderätt i fråga om statliga fartyg. För sådana statliga fartyg som inte används för att i allmän trafik befordra gods eller passagerare kan det som regel överlåtas åt den förvaltande myndigheten att bestämma minimibesättningen. Detta gäller t. ex. tullverkets kustbevakningsfartyg, sjöfartsverkets tjänstefartyg, polisfartyg och fiskeristyrelsens undersökningsfartyg. Regeringen bör dock kunna bestämma att minimibesättningen skall fastställas av annan myndighet än den under vars förvaltning fartyget står. Detta bör gälla beträffande myndighet som har ringa erfarenhet av sjöfart och inte kan förväntas ha tillräckliga kunskaper om vad sjösäkerheten kräver. Författningsförslaget i denna del finns i 6 kap. 2 § andra stycket sjösäkerhetslagen.

20 Principer vid fastställande av fartygs minimibemanning

Författningsbestämmelser om bemanningen på fartyg återfinns i 6 kap. sjösäkerhetslagen. Huvudregeln innebär att för fartyg om minst 20 brt som befordrar gods eller passagerare sjöfartsverket skall fastställa den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas (minimibesättning). Sammansättningen av denna besättning till antal och kvalifikationer skall bestämmas med hänsyn till fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning och användning samt den fart vari fartyget nyttjas. En redogörelse för tillämpningen av dessa regler lämnas i kap. 5.

Utredningen redovisar i kap. 12 och 19 sin syn på hur författningsregleringen av bemanningsfrågorna bör ske och sjöfartsverkets roll vid bemanningsbeslut och bemanningskontroll. En huvudlinje i utredningens förslag är att den nuvarande detaljregleringen i författning av bemanningen upphör och att sjöfartsverket får en motsvarande vidgad befogenhet att bestämma den minsta bemanningen på fartygen. Utredningen har emellertid också sett som sin uppgift att redovisa sin syn på de väsentliga grunderna för att bestämma minimibesättning. I det följande lämnar utredningen därför en allmän redogörelse för huvudsynpunkter som bör beaktas vid fastställande av minimibesättning. Utredningen återger också i kap. 22 i tabellform sin grundsyn på besättningskraven med hänsyn till storlek, maskinkraft och fart, vari fartygen framföres.

Syftet med tabellerna och de därtill knutna kommentarerna och kompletterande synpunkterna är i första hand att visa hur bemanningen i praktiken kan påverkas av de grundläggande utgångspunkter som utredningen 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. Verket skall vid sin tillämpning kunna 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 att utvecklingen bl. a. i fråga om tekniken ombord kan leda till att här skisserade principer måste prövas om. Utredningen har vid flera tillfällen understrukit vikten av att verket skall kunna anpassa bemanningen efter utvecklingen på skilda områden. Detta

innebär också en rätt och skyldighet för sjöfartsverket att medverka i bemanningsförsök, t. ex. när man inom sjöfartsnäringen vill pröva organisatoriska förändringar. Genom möjligheten till förhandsbesked från sjöfartsverket kan tillsynsmyndigheten kopplas in på ett tidigt stadium.

20.1 Minimibesättningens arbetsuppgifter

För att komma fram till minimibesättningens storlek behöver först dess arbetsuppgifter behandlas. Ombord på ett fartyg utförs en mängd arbeten för dess lastning, lossning och navigering och för vakthållning, underhåll, matlagning m. m. Alla dessa arbeten är inte sådana att de med nödvändighet måste utföras för fartygets säkra framförande. Vissa arbetsuppgifter kan sägas mera ensidigt vara inriktade på fartygets transportuppgift eller på sådant underhåll eller tillsyn som av ekonomiska skäl lämpligen görs medan fartyget är i drift. Ofta kan en bestämd gräns inte dragas mellan arbetsuppgifter som har betydelse för säkerheten och andra. Vården av lasten kan vara betydelsefull också från säkerhetssynpunkt. Det kan inte heller bortses från vid bedömningen av säkerhetsaspekterna att en otillräcklig personal för uppgifter i samband med säkerheten lätt medför att i praktiken säkerhetsfrågorna blir åsidosatta. Med dessa synpunkter för ögonen bör det vara en riktlinje vid bedömningen av minimibesättning att denna bestäms med hänsyn enbart till sådana arbetsuppgifter som har samband med säkerheten.

I 1965 års proposition med förslag till sjösäkerhetslag (prop. 1965:132, se närmare kap. 2) görs en genomgång av minimibesättningens arbetsuppgifter. Där nämns först betryggande skötsel av fartygets framdrivningsmaskineri, hjälpmaskiner och andra anläggningar samt en tillfredsställande vakttjänst. Detta bör enligt utredningens uppfattning alltjämt vara vägledande och innebära bl. a. att vakt skall kunna hållas i den utsträckning som är erforderlig såväl på bryggan som i maskinrummet. Vidare skall behövliga underhålls- och reparationsarbeten kunna utföras. Vad gäller arbeten som traditionellt hör till däcksavdelningen avses sådant underhåll av skrov, livbåtar och liknande som har direkt betydelse för säkerheten. För fartygsmaskineriet och övrig teknisk utrustning är regelbundet underhåll och flertalet reparationer av betydelse för säkerheten. Liksom hittills är det även viktigt att besättningen är tillräckligt stor för en snabb och säker användning av fartygets räddnings- och brandsläckningsanordningar.

Enligt utredningens mening hör vidare till de arbetsuppgifter som bör kunna utföras med hjälp av minimibesättningen fartygets förtöjning. Detta utgör en principiell avvikelse från sjöfartsverkets hittillsvarande praxis, vilken innebär att förtöjningsarbetet inte beaktas vid bestämmande av minimibesättningen. Denna praxis lär vila på en snäv tolkning av begreppet resa. Enligt utredningens mening omfattar emellertid detta begrepp även fartygets förtöjning vid bestämmelseorten lika väl som dess lossande från förtöjningarna. Arbete härmed tillhör de tyngsta uppgifterna ombord och förorsakar enligt den olycksredovisning som lämnas av sjöfartsverket en stor del av de olycksfall i arbetet som förekommer. En följd av utredningens synsätt på begreppet resa är, att förtöjningsarbete skall bedömas på samma vis

som annat arbete av sådant slag som har betydelse för fartygets och de ombordvarandes säkerhet. Detta innebär dock inte i och för sig att den minimibesättning som bedöms erforderlig för fartygets drift i öppen sjö skall utökas med den personal som behövs för förtöjningsarbetet. Frågan blir i stället i vilken mån den personal som erfordras för fartygets drift till sjöss är tillräcklig vid förtöjningsarbete i samband med fartygets ankomst till eller avgång från hamn. Denna fråga kan inte besvaras entydigt utan får bedömas från fall till fall beroende bl. a. på fartygets storlek och graden av förtöjningsarbetets automatisering.

Vissa arbeten med last och lastanordningar hör till de uppgifter som minimibesättningen skall kunna utföra. Det är därvid fråga om arbete för fartygets säkerhet i vid mening, däremot inte normal lastning och lossning eller förberedelser härför. Till minimibesättningens arbete hör alltså verksamhet som har samband med fartygets stabilitet och med kontroll av lastning av farligt gods, i sistnämnda fall inte minst samlastningsfrågor. Arbete på tankfartyg, som har fört petroleumprodukter eller kemikalier, för att befria fartygets lastutrymmen från farlig gas skall kunna utföras i erforderlig omfattning. Samma krav behöver inte ställas när fråga är om sådana arbeten som inte rör fartygets säkerhet men t. ex. är betingade av det ekonomiska intresset av att till sjöss förbereda intagning av nytt slags last. Till arbete för fartygets säkerhet skall däremot räknas kontroll av att säkerheten ombord inte eftersätts och att föreskrifter om oljeskydd och annat miljöskydd iakttas. Häri ingår även att de säkerhetsuppgifter, vilka enligt 6 kap. 9 § sjösäkerhetskungörelsen (se kap. 6) åligger befattningshavare som har behörighet för hantering av farlig last, skall kunna utföras av personal i minimibesättningen.

En ytterligare betydelsefull uppgift för minimibesättningen är förebyggande av ohälsa och olycksfall. Häri kan ingå vädring och viss rengöring av lastrummen, reparationer, renhållning i maskinrummet m. m.

Fartygets byggnad, utrustning och användning kan på ett avgörande sätt påverka storleken av minimibesättningen. Samma arbetsuppgift kan lösas på olika sätt på skilda fartyg beroende på fartygets storlek och konstruktion, på de tekniska hjälpmedel som finns och på liknande faktorer. Detta innebär att hänsyn tas till sådana tekniska anordningar som på tillfredsställande sätt kan ersätta mänsklig arbetskraft, t. ex. autopilot och utrustning för drift med periodvis obemannat maskinrum. Samtidigt bör dock enligt utredningens mening beaktas behov som kan föreligga att vid vissa tillfällen ersätta automatisk övervakning med manuell betjäning.

Vid bestämmandet av minimibesättningen bör vidare hänsyn tas till sådana hjälpmedel i form av maskiner och arbetskraft vilka finns i hamnar som fartyget vanligen anlöper och vilka kan anlitas för arbetsuppgifter som eljest skulle ha åvilat minimibesättningen. Inte minst blir detta av betydelse för fartyg i regelbunden trafik mellan ett begränsat antal hamnar där särskilda anordningar för fartygets skötsel kan byggas upp. På detta sätt kan med viss rätt påstås att även den fart, vari fartyget används, jämte viss utrustning ombord blir av betydelse för säkerhetsarbetets omfattning. Detta kan även bli av betydelse för förtöjningsarbetet, där personalförstärkning från land, t. ex. i en terminal, kan påverka besättningens storlek.

Den uppräkning av arbetsuppgifter som nu gjorts kan inte vara uttöm-

mande utan är avsedd att vara endast exempel på de arbetsuppgifter avseende säkerheten som skall kunna lösas av fartygets minimibesättning. Detta innebär, såsom nämnts inledningsvis i detta avsnitt, att vissa arbeten ombord faller utanför. Det kan vara stora uppgifter, t. ex. underhållsmålning, eller mindre av den art att de inte kan tidsberäknas särskilt. Ytterligare att beakta vid bestämmande av minimibesättningens arbetsuppgifter är vissa sociala krav. Dessa behandlas under 20.2. Allmänt kan redan här påpekas att en minimibesättning inte kan utgöra en säkerhetsbesättning om inte arbetsförhållandena blir drägliga. Ett stressande arbetstempo och för litet vila ger ett arbetsklimat som motverkar säkerheten ombord.

20.2 Sociala synpunkter

Det står helt klart att minimibesättningens storlek och sammansättning skall bestämmas med hänsyn till den för fartyget gällande ordinarie arbetstiden, vilken framgår av arbetstidsregleringen i sjöarbetstidslagen eller i med stöd av lagen träffade avtal. En faktor som är av betydelse för arbetstidsregleringen på det enskilda fartyget är då i vilken fart det nyttjas. Detta inverkar på om personal måste finnas för treskiftsarbete eller om förutsättningar finns att indela arbetet i färre skift. Det arbete som ingår i minimibesättningens uppgifter måste således kunna utföras på ordinarie arbetstid. Det skall inte vara tillåtet att i normalfallet räkna med möjligheten till övertidsuttag när besättningen fastställs.

Samma bedömningsgrunder för förhållandet mellan minimibesättningens storlek och arbetstidsregleringen bör självfallet i princip tillämpas också på sådana fartyg, där de som arbetar ombord helt eller delvis står utanför kollektivavtalsreglering på grund av att de inte befinner sig i anställningsförhållande.

Även inom ett annat område av fartygsarbetet är de sociala aspekterna av stor betydelse, nämligen inom intendenturavdelningen. Hittills har personalen inom denna avdelning inte blivit tillräckligt uppmärksammad i minimibesättningsbesluten. Intendenturarbetets betydelse för de ombordanställda motiverar en ändring härvidlag. Vid bestämmande av personalstyrkan inom intendenturavdelningen bör emellertid beaktas inte enbart arbetet med lagning och servering av maten, det s. k. kosthållet, utan även de hygieniska förhållandena i bostäder och andra personalutrymmen. Rengöring och städning fordrar personal som är avdelad härför så att uppgifterna inte eftersätts. Vidare bör frågan om ersättare för den ordinarie kocken vid sjukdom, fridagar och andra kortare ledigheter uppmärksammas.

Också andra sociala aspekter skall enligt utredningens mening anläggas, då minimibesättningen bestäms. Fartygsarbetet kan många gånger vara pressande. Det gäller arbetet t. ex. på ett torrlastfartyg med täta hamnanlöp, som måste klaras av snabbt, och på ett fartyg som framförs i dåligt väder i ett område med intensiv trafik. Vidare bör nämnas de växlande klimatförhållanden under vilka besättningen arbetar samt buller- och temperaturförhållandena i maskinrummet. Dessa faktorer låter sig inte utan vidare översättas i generella bemanningsformler. Men innehållet i de individuella minimibesättningsbesluten bör avvägas så att man tar hänsyn till de särskilda

egenskaperna från arbetssynpunkt hos just det fartyget, den trad som fartyget skall gå i, den last som fartyget företrädesvis skall föra etc.

20.3 Fartområdet

Minimibesättning fastställs enligt 6 kap. 2 § sjösäkerhetslagen för den fart vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. Om fartyget nyttjas i flera fartområden skall minimibesättning fastställas för varje sådant område. Enligt utredningens mening skall minimibesättningen även i fortsättningen bestämmas på detta sätt. Det bör ske så, att minimibesättning anges för vart och ett av de fartområden för vilka fartcertifikat har utfärdats. Det skall alltså inte kunna förekomma att ett fartyg ens tillfälligtvis används i fart för vilken minimibesättning inte finns fastställd.

Den nu redovisade principen innebär, att kravet på minimibesättning för ett fartyg kan växla i och med att fartyget förs från ett fartområde till ett annat. Detta gäller oavsett om fartyget befinner sig på samma resa eller ny resa kan anses ha påbörjats inom det nya fartområdet. En annan fråga är i vad mån ett fartyg under samma resa faktiskt ändrar besättningens sammansättning i samband med att fartgräns passeras. Även om teoretiskt ett fartyg på färd från Göteborg till passagen av Vinga går i inre fart blir de praktiska möjligheterna under den återstående färden att förändra besättningens storlek små. För fartyg i oceantrafik kan det emellertid finnas förutsättningar att minska besättningens antal under färd inom ett mer inskränkt fartområde.

Minimibesättning bör normalt anges för kontinuerlig drift av fartyget under helt dygn. I tabellerna i kap. 22 visas vilken bemanning övervägandena i detta och andra kapitel enligt utredningens mening i generella termer kan komma att ge som resultat. En utgångspunkt för tabellerna är att de skall gälla dygnet-runt-resa. Om två- eller treskifts arbetsgång skall tillämpas beror som tidigare sagts på lag- och/eller kollektivavtalsregler. En anledning till avvikelser från tabellerna blir följden, om fartygets resa inte innebär dygnet-runt-drift. Minimibesättningen bör då kunna anpassas till detta, vilket kan ske på två olika sätt dels i korta trader, dels tillfälligtvis under en kort resa.

Det kan således vara naturligt att anknyta ett minimibemanningsbeslut till en specifik fart i vilken fartyget utnyttjas. Detta kan vara motiverat i lägen, t. ex. i viss färjetrafik, där ett fartyg går i sådan regelbunden fart mellan bestämda hamnar att arbetstidsförhållandena på ett avgörande sätt avviker från dem som eljest tillämpas inom fartområdet. En sådan reglering får knappast betydelse utanför de mer begränsade fartområdena och därmed jämförlig fart.

Resans längd bör också, som nyss nämnts, kunna tillfälligtvis påverka minimibesättningens storlek. Om således ett fartyg, som normalt är bemannat för dygnet-runt-trafik, tillfälligtvis gör en kortare förflyttning, varvid inte hela dygnet-runt-kapaciteten behöver tas i anspråk, kan besättningen bestämmas med hänsyn härtill. Givetvis kan då inte göras avkall från de andra krav på minimibesättningen som behandlats i det föregående. Så t. ex. skall säkerhetsarbete av olika slag kunna utföras i maskin- och lastrum och även personalkrävande arbetsuppgifter som förtöjning skall kunna skötas

på samma sätt som eljest. Den påverkan som resans längd i här avsedda hänseende kan ha på minimibesättningen, behandlas närmare under 22.2.2.

21 Parametrar

Med parametrar avses i det följande de storheter som utnyttjas vid utformningen av normerna för fartygs bemanning med personal med olika slag av utbildning och erfarenhet. 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, t. ex. livbåtarnas antal för bestämning av antalet matroser på passagerarfartyg, behöver inte behandlas särskilt.

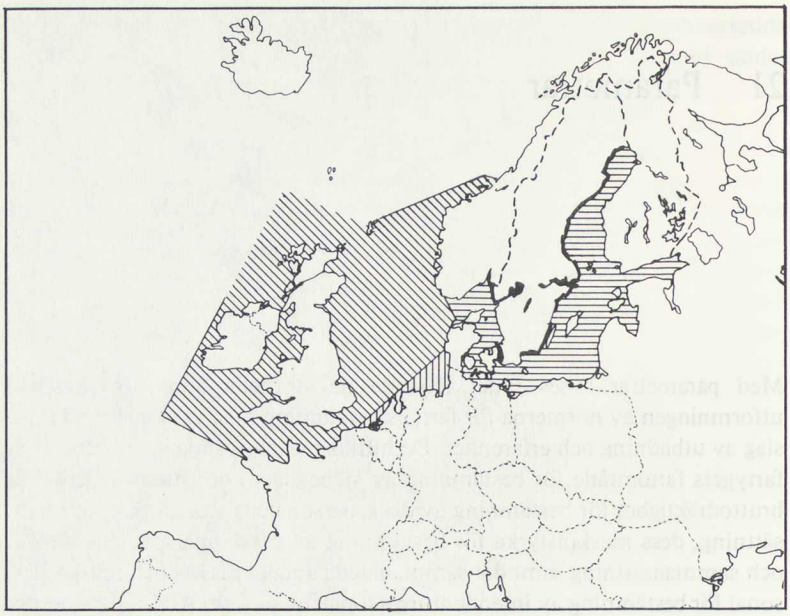
21.1 Fartområden

21.1.1 *Allmänna överväganden*

Sjöbefälskungörelsen räknar med fyra fartområden, kallade inre fart, stor kustfart, nordsjöfart och oceanfart. Fartområdena är närmare beskrivna i avsnitt 3.1 och bild 21:1 visar dem schematiskt. Samma fartområdesindelning förekommer i 1 kap. 10 § sjösäkerhetslagen. Den används bl. a. då fartygs minimibesättning bestäms, eftersom besättningen relateras till det eller de fartområden vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas.

Som också redovisas under 3.1 används i sjöbefälskungörelsens bilagor två ytterligare fartområden, ett begränsat område av inre fart och ett delområde av nordsjöfart som medger trafik längs den europeiska kusten till Rotterdam och hamnar i floden Scheldes mynning längst till fyren Blankenberghe. Härtill kommer att sjöfartsverket vid tillämpningen av bemanningsreglerna tillskapat ett fartområde som delar oceanfartområdet i två. Det tillskapade, begränsade området används vid fastställande av bemanningen för mindre fartyg och beskrivs som fart längst till orter vid Medelhavet och Svarta havet samt fart på Nordafrikas västkust norr om 25 grader nordlig latitud, på Kanarieöarna och ön Madeira. Detta motsvarar medelhavsfart och inskränkt oceanfart enligt 1936 års befälsförordning (jfr beskrivning i avsnitt 3.1).

I arbetet med den blivande IMCO-konventionen rörande utbildning och certifiering av sjöpersonal används två uttryck som anspelar på fartområden, "designated near-coastal waters" och "sea-going ship". Uttrycken skall definieras i konventionen (se härom bilaga A 2). Det förra avser fart inom ett område som ligger i närheten av det egna landet. En rimlig tolkning innefattar



x) Härmed avses den del av fartområdet Nordsjöfart som som anges i bilaga C till sjöbefälskungörelsen not 4 "fart hitom linjen Esbjerg-53 grader nord 4 grader ost - fyren Blankenberghe"

Bild 21:1

för svensk del fart på Östersjön och Nordsjön. Uttrycket har dock ibland internationellt givits en betydligt mer vidsträckt tolkning. Uttrycket "seagoing ship" tar sikte på andra fartyg än sådana som enbart trafikerar insjöar, hamnområden eller skyddade kustfarvatten.

Enligt utredningens mening talar starka skäl för att fartområdesindelningen vid en allmän revision av bemanningsreglerna ses över och blir sådana att den någorlunda korrekt motsvarar de geografiskt betingade trafikeringsvillkor som sjöfartsverket av praxis ställer upp för viss bemanning. Annorlunda uttryckt bör den författningsmässigt fastlagda fartområdesindelningen kunna användas vid det stora flertalet av sjöfartsverkets minimibemanningsbeslut. Avvikelser därifrån bör förbehållas särfallen. Det finns också anledning att ompröva fartområdesindelningen med hänsyn till den tekniska utveckling som ägt rum sedan sjöbefälskungörelsens tillkoms. Självfallet kommer också handelsflottans faktiska sysselsättning i olika farvatten att återverka på synen på en lämplig fartområdesindelning.

Särskilt följande förhållanden är värda beaktande. Fartygsstorekarna 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.

Fartområdesindelningen har inte betydelse enbart för bemanningen. Fartområdena får också betydelse för fartygens byggnad, utrustning m. m. Fartcertifikat enligt 2 kap. 2 § sjösäkerhetslagen utfärdas för fartyget med tillämpning av samma fartområdesindelning. En ny indelning måste, om den skall påverka alla dessa säkerhetsfaktorer, ta hänsyn till fler omständigheter än dem som gäller bemanningsfrågorna. I och för sig kunde finnas anledning att göra en översyn av samtliga fartområdesbestämmelser för att försöka nå fram till största möjliga samstämmighet. Olägenheterna av att fartområdesindelningen i olika författningar skiljer sig skall emellertid inte överdrivas och vissa skiljaktligheter torde vara svårfrånkomliga av rent sakliga skäl. Utredningen har därför inte sett några större hinder för att i detta sammanhang bedöma fartområdesindelningen enbart med hänsyn till bemanningsaspekterna. I utredningens förslag upptas de nya bestämmelserna härom i 6 kap. sjösäkerhetskungörelsen.

Bemanningen med hänsyn till trafikerat fartområde har stor praktisk och ekonomisk betydelse för rederierna. Om man väljer den av utredningen nu förordade lösningen beträffande fartområdesindelningen, ankommer det på sjöfartsverket att, där förutsättningar föreligger, anpassa även fartcertifikat och utrustningsbestämmelser för de nya fartområdena. En anpassning till dessa kan enligt utredningens mening göras smidigt under hand i den mån välmotiverade anspråk på detta ställs upp. En slutlig anpassning av sjösäkerhetslagens regler i detta hänseende kan göras senare efter utredning och framställning från sjöfartsverket.

Vad härefter gäller själva uppdelningen av farvattnen i skilda områden ligger det i sakens natur att uppdelningen måste bli schematisk. Den bör också vara någorlunda enkel att tillämpa. Till att börja med kan särskiljas tre huvudområden. Ett område omfattar i huvudsak svenska farvatten, ett nordeuropeiska och ett övriga farvatten. En sådan indelning i tre fartområden överensstämmer med UTSJÖ:s målgrupper för de föreslagna utbildningarna. Såsom framgår av kapitel 7, särskilt tabell 7.1, avses för nautisk och maskinteknisk utbildning I ingen begränsning av fartområdet, för utbildning II nordsjöområdet, för utbildning III Sverige omgivande kustnära farvatten och utbildning IV lokal trafik.

En indelning i tre fartområden utgör emellertid inte ett tillräckligt smidigt instrument för bemanningsbesluten. Om man valde denna indelning, skulle i alltför många fall sjöfartsverket behöva gå ifrån de fartområden som har lagts fast i författning och då förlorar fartområdesindelningen sin styrande effekt. På grund härav och med hänsyn till den mindre sjöfartens behov av att kunna gå i trafik även på nordsjökusten genom Kielkanalen och till övervägandena om den lämpligaste bemanningen för sådan trafik har utredningen funnit det lämpligt att föreslå att nordsjöområdet delas i två fartområden. Ett av dessa omfattar nordsjökusten till Blankenberghe på belgiska kusten och förs

samman med Östersjön, Kattegatt och Skagerack till ett fartområde och ett avser övriga Nordsjön. Vidare bör i överensstämmelse med nuvarande praxis oceanfartområdet delas, så att ett inskränkt fartområde bildas. Slutligen bör särskilda fartområden finnas eller kunna avdelas av sjöfartsverket för den helt lokala farten. För att skilja de nu diskuterade fartområdena från dem i 1 kap. sjösäkerhetslagen bör de ha särskilda benämningar och utredningen föreslår att dessa bildas som sammansättningar med ordet trafik. De gjorda övervägandena leder fram till sex fartområden, nämligen närtrafik, kusttrafik, utsträckt östersjötrafik, nordeuropeisk trafik, inskränkt oceantrafik och oceantrafik.

Den valda fartområdesindelningen får den praktiska konsekvensen, att fartygen kan röra sig inom större områden med en och samma minimibesättning. Det innebär också att nuvarande inre fart försvinner, så att man i det lägsta fartområdet kan trafikera hela den svenska kusten. I detta sammanhang skall erinras om att utredningens bemanningsrekommendationer innefattar i viss utsträckning skärpta krav på kompetens hos dem som skall trafikera fartygen i de sålunda utvidgade fartområdena.

Det skall slutligen framhållas att fartområdesindelningen enligt förslaget inte är absolut bindande för sjöfartsverket vid utfärdandet av minimibesättningsbesluten eller eljest vid tillämpningen av säkerhetslagstiftningens bestämmelser. Där sakliga skäl talar för att ett fartområde avgränsas på annat sätt än fartområdesindelningen innebär, har sjöfartsverket möjlighet att gå ifrån författningens gränsdragning och bestämma gränserna med hänsyn till förhållandena i det aktuella fallet. Utredningen föreslår i 6 kap. 5 § sjösäkerhetskungörelsen en regel i detta syfte. Denna regel tillgodoser också det behov som föreligger att – på sätt som nu regleras i 4 § andra stycket sjöbefälskungörelsen och 1 kap. 10 § andra stycket sjösäkerhetslagen – bestämma att ett fartyg som nyttjas enbart i fart mellan utländska orter, skall anses nyttjat i därmed jämförlig, mindre vidsträckt fart än som skulle gälla med tillämpning av fartområdesindelningen, om detta befinnes lämpligt.

21.1.2 *Ny fartområdesindelning*

I föregående avsnitt motiverar utredningen sitt förslag till en fartområdesindelning i sex områden. Beträffande gränsdragningen mellan fartområdena och andra detaljfrågor gör utredningen följande överväganden (se även bild 21:2).

Ett betydande antal fartyg inom den svenska handelsflottan sysselsätts i utpräglat lokal trafik. För dessa fartyg föreslår utredningen ett speciellt fartområde, *närtrafik*. Fartygen kan gå i trafik på en insjö, älv eller annat inre farvatten eller ha ett hamnområde, skärgårdsområde eller annat begränsat geografiskt område som sitt naturliga fartområde. De fartyg som här kommer ifråga är dels bogserbåtar, bunkerfartyg, färjor och arbetsbåtar av olika slag, dels vissa passagerarfartyg såsom sightseeingbåtar och lokaltrafikföretagens fartyg. Den minsta bemanningen från säkerhetssynpunkt på sådana fartyg blir som regel mindre beroende av fartygens bruttodräktighet och framdrivningsmaskineriets styrka och mera av fartygens sysselsättning och de lokala förhållandena på platsen. I många fall, t. ex. ifråga om bogserbåtar och arbetsfartyg, kan uppdragen skifta från dag till annan och besättningarna kan

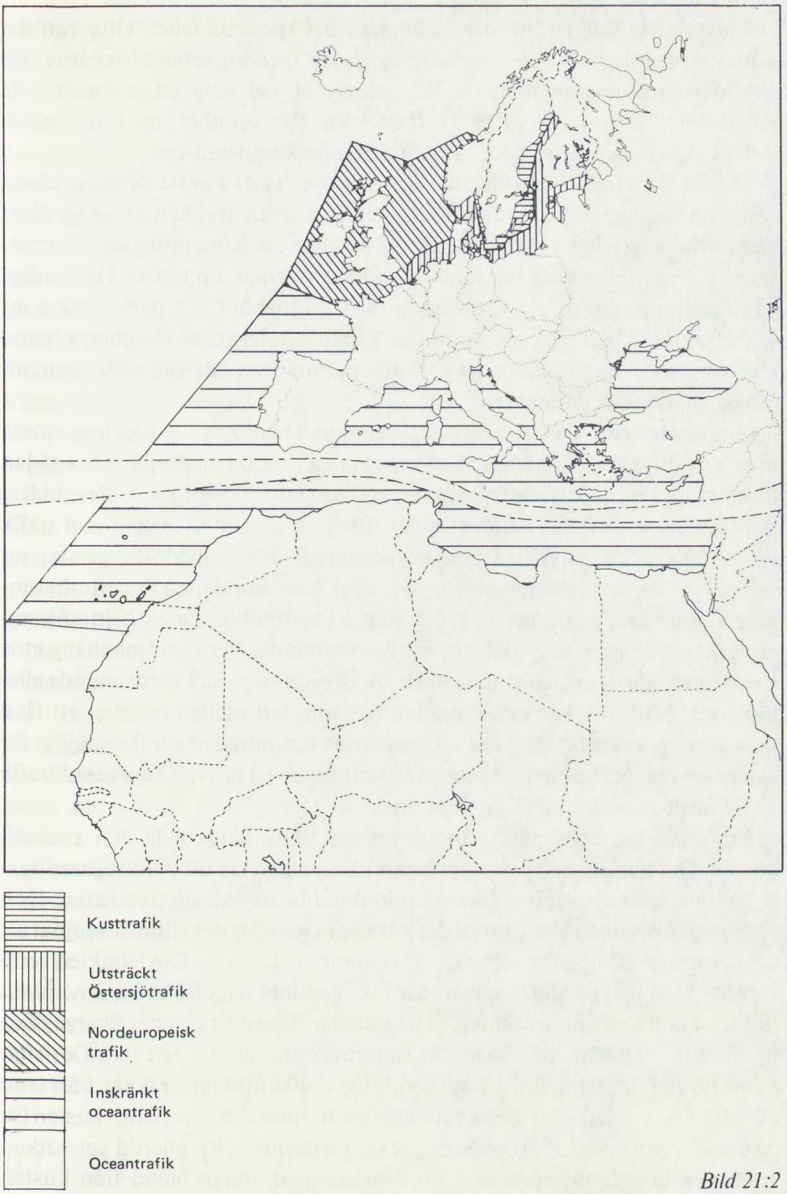


Bild 21:2

böra bestämmas helt olika för att säkerheten skall vara betryggande. Dessa uppdrag i närtrafik avser regelmässigt ett arbetsskift, en vakt. Fartygen är normalt inte utrustade med hytter och andra besättningsutrymmen för mer än ett skift. Arbetet skall kunna fullgöras av arbetsstyrkan under ordinarie arbetstid i enlighet med det som tidigare (kap. 20) har sagts om bestämmandet av minimibesättning. Det är tydligt att för fartyg som går i sådan begränsad fart säkerheten med avseende på bemanningen ofta inte går att tillgodose med generella föreskrifter. I stället måste säkerhetslagstiftningen här förutse att sjöfartsverkets bemanningsföreskrifter kan böra begränsas till att gälla någon eller några personer i ansvarsställning. Kraven på behörighet får

bedömas med hänsyn till förhållandena i det speciella fallet. Ofta kan det finnas anledning att vid bedömningen av behörighetsfordringarna för ansvarsbefattningarna ombord fästa stor vikt vid lång erfarenhet av de arbetsuppgifter som kommer i fråga och förtrogenhet med de lokala förhållandena och se mindre till den formella kompetensen.

För att den trafik som det här är fråga om skall kunna särbehandlas i bemanningshänseende fordras först och främst att trafiken är geografiskt klart och otvetydigt avgränsad. Detta betyder att bemanningsbestämmelserna i dessa fall måste hänföras till väl definierade områden. De vanliga hamnbegreppen är alltför obestämda till sin innebörd och därför krävs att sjöfartsverket även för t. ex. hamntrafik i Stockholms eller Göteborgs hamn klart anger vilken utsträckning som hamnområdena har vad gäller bemanningsregleringens giltighet.

Utredningen anser att till närtrafik alltid skall hänföras svenska inre vatten med undantag för Mälaren och Vänern, vilka i trafikhänseende står i sådan förbindelse med kusttransporterna att de bör inbegripas i det vidare fartområdet kusttrafik. Behovet av att för viss geografiskt begränsad trafik kunna skapa ett särskilt avpassat fartområde bör tillgodoses genom att sjöfartsverket får möjlighet att för viss trafik bestämma särskilt närtrafikområde och däri innefatta delar av det vidare kusttrafikområdet. Närtrafikområde måste avgränsas tydligt till ett hamnområde, flera sammanhängande hamnområden (t. ex. på svenska sidan av Öresund), ett skärgårdsområde eller liknande. Närtrafik kan också bestämmas som fart mellan två eller ett fåtal hamnar eller bryggor. På detta sätt bestämda fartområden gör det möjligt för sjöfartsverket att bestämma minimibesättningen på fartyg i begränsad trafik så flexibelt som det visar sig vara önskvärt.

Kusttrafik bör som nyss nämnts medge trafik längs hela den svenska kusten. Det bör inte vara snävare än att hänsyn kan tas till trafikseparering-sregler och andra bestämmelser som är avsedda att öka sjösäkerheten. Den yttre begränsningen av fartområdet bör vara sådan att det alltid är möjligt att ta närmaste eller säkraste väg i Bottenhavet, över Gävlebukten och Hanöbukten och på andra ställen där fartygen inte nära följer kusten. Även trafik på Gotland bör inneslutas i fartområdet. Utredningen har övervägt att bestämma området till Sveriges sjöterritorium jämte fart på Gotland. Sjöterritoriet är normalt 4 sjömil (omkring 7 400 m) brett, räknat från land eller från räta linjer, som förenar uddar, öar, holmar och skär, längs kusten (se närmare lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium). Emellertid ger varken ett så bestämt fartområde eller ett område med annan bredd från kusten räknat naturliga gränser för sjöfarten, utan det skulle komma att tvinga fartyg med bemanning eller fartcertifikat för enbart kusttrafik att ta onödiga och ibland t. o. m. farliga vägar längs kusten. För östersjötrafikens del återstår då att dra en begränsningslinje ungefär mitt i Bottenviken och Bottenhavet, över Ålands hav, runt Gotland till Bornholm. Fartområdet bör omfatta farvattnet mellan den svenska kusten och Bornholm. På Sveriges västsida bör Öresund utgöra begränsning och gränsen dras från Danmark rakt över till norska sydkusten så att Oslofjorden ingår i fartområdet.

Det får anses vara en brist att man i nuvarande bestämmelser saknar bestämt angivna gränser. I sitt författningsförslag anger utredningen sådana gränser. Dessa bestäms med hänsyn till de faktorer som nämns ovan, särskilt

befintliga och planerade trafikseparering sområden. I fråga om Öresund har följts de begränsningar av sundet som finns i deklarationen den 30 januari 1932 (SÖ 1932:1) mellan Sverige och Danmark angående vissa gränsförhållanden i Öresund. Beträffande fart på Oslofjorden gäller f. n. att trafik t. o.m. Larvik är tillåten. Vid inseglingen till Larvik ligger Stavern. För att båda dessa orter otvetydigt skall kunna trafikeras på ett säkert sätt inom fartområdet har utredningen satt gränsen till omedelbart söder om Larvik.

Nästa fartområde, som utredningen kallar *utsträckt östersjötrafik,* omfattar hela Östersjön och Skagerack samt Kattegatt intill linjen Hanstholm – Lindesnäs, vilken är den linje som begränsar nuvarande fartområde stor kustfart. Vidare omfattar det fart genom Kielkanalen till hamnar i Elbe. Utredningen har vidare ansett det riktigt att trafik på nordsjöhamnarna i Västtyskland, Holland och Belgien får ingå och dragit gränsen i stort sett såsom den är angiven i not 4 till bilaga C till sjöbefälskungörelsen. Den norra begränsningen preciseras till fyren Blaavandshok omedelbart norr om infarten till Esbjerg. Utanför Hollands nordkust finns trafikseparering sområden för trafik från Elbe till södra Nordsjön. Med sjöbefälskungörelsens gränser skulle fartyg i utsträckt östersjötrafik inte kunna trafikera avsedda hamnar med iakttagande av trafikseparering en. Utredningen flyttar därför gränsen längre västerut, längst en halv grad.

Det mer vidsträckta fartområde som omfattar hela nordsjöområdet benämns *nordeuropeisk trafik.* De yttre gränserna har dragits som räta linjer från yttre delen av Trondheimsfjorden till Shetlandsöarnas nordligaste punkt, runt de brittiska öarna till en plats söder om Brest i Bretagne. Området stämmer nära överens med nuvarande nordsjöområde. Något skäl att göra annat än mindre justeringar i förtydligande syfte har inte ansetts föreligga.

Återstående delar av haven kallas *oceantrafik.*

Som nämnts tidigare kan det för vissa fall bli önskvärt för att bestämma den lämpligaste bemanningen att avdela en del av oceantrafikområdet till ett särskilt fartområde, *inskränkt oceantrafik.* Detta bör, som f. n. sker i sjöfartsverkets praktiska tillämpning, omfatta fart i Medelhavet, Svarta havet samt på Kanarieöarna, Madeira och vissa nordafrikanska hamnar på Atlantkusten. Atlantområdet föreslås få en avgränsning som överensstämmer med den av sjöfartsverket för närvarande tillämpade.

21.1.3 *Resa genom flera fartområden*

I 1936 års befälsförordning fanns en bestämmelse, enligt vilken fartyg under resa hela tiden från det fartyget lämnar sist anlöpta svenska hamn skall anses nyttjat i den fart som bestäms av det från svenskt land längst bort belägna, i resan ingående farvattnet. Någon motsvarighet till denna bestämmelse finns inte i den nuvarande sjöbefälskungörelsen. 1957 års bemanningsutredning uttalade (s. 32) härom, att detta innebär att ett fartyg vid varje särskilt tillfälle blir att anse som nyttjat i den fart där det faktiskt befinner sig, om inte annat följer av förordnande som meddelats med stöd av 4 § andra stycket sjöbefälskungörelsen, samt att möjligheterna att bereda avlösning för semester o. d. ökats.

I diskussionen om tillämpningen av fartområdesreglerna har mot den

genom sjöbefälskungörelsen införda tillämpningen invänts, att den inbjuder till missbruk genom att fartyg vid inträde i näraliggande farvatten, t. ex. vid passage av linjen Hanstholm-Lindesnäs som utgör gräns för stor kustfart, ges ändrad bemanning så att personalen, särskilt sjöbefälet, får en alltför låg kompetensnivå. Denna invändning riktar sig dock enligt utredningens uppfattning mer mot sjöbefälskungörelsens stela bemanningssystem och bristande anpassning till dagens stora fartyg än mot den diskuterade regeln som sådan. Det är svårt att finna vägande argument mot principen att ett fartyg har en bemanning som är anpassad efter det fartområde inom vilket fartyget faktiskt befinner sig. Det är däremot viktigt att minimibesättning bestämmes så att t. ex. ett stort, oceangående tankfartyg blir betryggande bemannat även om det går i fart längs kusten mellan svenska hamnar, vilket förekommer relativt ofta. I utredningens bemanningstabeller (kap. 22) har dessa synpunkter tillgodosetts bl. a. när det gäller de stora fartygens bemanning i kusttrafik och utsträckt östersjötrafik.

21.2 Bruttodräktighet

Fartygs bruttodräktighet används som parameter för bemanningen med däckspersonal. Parametern används även i andra sammanhang i sjösäkerhetslagstiftningen när gränser skall anges, t. ex. för kravet på fartcertifikat.

Ett fartygs dräktighet bestäms enligt regler i kungörelsen (1954:550) angående skeppsmätning. Enheten är registerton, ett volymmått om 100 kubikfot som motsvarar 2,83 m^3. Genom skeppsmätning utröns utom fartygets bruttodräktighet och nettodräktighet även dess största längd och största bredd. Vid skeppsmätning mäts fartygets inre rum upp. Därvid bestäms först bruttodräktigheten som innefattar alla slutna rum med några undantag, bl. a. dubbelbottentankar, styrhytt, kök och förråd. Från bruttodräktigheten görs ett procentavdrag för utrymmen som behövs för fartygets drift, bl. a. bostäder och maskinrum, och vad som återstår är fartygets nettodräktighet. Beräkningsreglerna medför bl. a. att vissa fartyg med shelterdäck får olika bruttodräktighet beroende på hur fartyget utnyttjas. Bruttodräktigheten brukar läggas till grund för säkerhetsbestämmelser och sociala föreskrifter på sjöfartsområdet, medan nettodräktigheten brukar anses uttrycka fartygets ekonomiska bärkraft och utgöra grund för beräkning av avgiftsbelagda tjänster för sjöfarten.

Skeppsmätningskungörelsen grundas på 1947 års konvention om ett enhetligt skeppsmätningssystem (SÖ 1954:60) med därtill hörande internationella skeppsmätningsregler (prop. 1959:119) efter vissa, år 1965 antagna ändringar. Vid en av IMCO år 1969 anordnad internationell skeppsmätningskonferens utarbetades en ny skeppsmätningskonvention med två bilagor, av vilka den ena innehåller nya regler för fastställande av fartygs brutto- och nettodräktigheter.

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. Volymen anges med siffervärden genom tal för brutto- och nettodräktighet. Formlerna är utformade på sådant

sätt att dräktigheten för olika slag av fartyg enligt konventionen i medeltal nära stämmer med dräktigheterna angivna i registerton enligt nuvarande system. För enskilda fartyg och för vissa slag av fartyg, t. ex. bilfärjor med stora överbyggnader, blir det dock avvikelser, som kan vara stora. En närmare beskrivning återfinns i PM 1976-01-30, upprättat inom kommunikationsdepartementet i anledning av frågan om ratificering av 1969 års skeppsmätningskonvention. Konventionen, som ännu inte har trätt i kraft, väntas bli ratificerad av Sverige under år 1978.

I anslutning till behandlingen av frågan om Sverige skulle underteckna den nya skeppsmätningskonventionen uttalade Rederiföreningen för mindre fartyg farhågor för att de nya reglerna skulle vara ogynnsamma för de små fartygen och krävde att bruttodräktigheten ersätts med en annan parameter i alla föreskrifter rörande sjösäkerhet m. m. Mot detta anförde sjöfartsverket att det nya systemet favoriserade små fartyg genom vissa i formlerna ingående koefficienter, och framhöll, att den nya bruttodräktigheten blir ett användbart mått på fartygs verkliga storlek, vilket ger möjlighet till rättvisande jämförelser mellan fartyg av olika storlekar. Beträffande bindningen av bestämmelser och sjöfartssociala föreskrifter till dräktighetsgränser i brutto anförde sjöfartsverket vidare, att det är lämpligt och önskvärt att i samband med att de nya skeppsmätningsreglerna införs se över alla storleksgränser i konventioner och nationella föreskrifter, att man i många fall kan uppnå fördelar genom att använda andra graderingsgrunder, samt att i de fall då storleksgradering är lämplig, den nya bruttodräktigheten är ett bättre och mer realistiskt mått än nuvarande enhet.

Den nya skeppsmätningskonventionen väntas inte träda i kraft förrän tidigast år 1979. Vid ikraftträdandet behöver befintliga fartyg inte mätas enligt konventionens regler förrän efter tolv år.

Utredningen har övervägt att frångå bruttodräktigheten som parameter vid bemanningen och i stället söka en annan relation när det gäller främst behovet av däckspersonal. Ett alternativ som kan komma ifråga är att mäta fartygets längd. Fartygets mått i meter används i sjölagen för att dra upp en gräns mellan skepp och båt.

Med ett skepp avses ett fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Längdmåttet spelar också en roll som parameter för bemanningen enligt viss utländsk lagstiftning. Såsom har framgått av det ovan anförda är bruttodräktigheten ett något variabelt begrepp och kan därför sägas ha vissa nackdelar. Några verkligt vägande skäl att nu generellt frångå fartygets bruttodräktighet som avgörande vid bestämmandet av däckspersonalen har utredningen emellertid inte kunnat 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, och att detta kommer till uttryck i sjösäkerhetskungörelsen. Det är dock inte uteslutet att använda andra parametrar för speciella fall, t. ex. fartygets längd som parameter vid sidan om bruttodräktigheten för sådana bemanningsföreskrifter som avses i 6 kap. 2 § tredje stycket

sjösäkerhetslagen enligt utredningens förslag.

I detta sammanhang finns anledning att erinra om det kända förhållandet att särskilt det mindre tonnaget mäts på sätt som ger skilda värden i olika länder. Detta kan ge återverkningar på bemanningssituationen som är oförmånliga för den svenska sjöfartens lönsamhet. Det bästa sättet att komma tillrätta med denna situation är att på ett effektivt sätt harmonisera tillämpningen av skeppsmätningskonventionen.

I sina diskussioner har utredningen måst utgå från nuvarande skeppsmätningssystem och bruttodräktighet i registerton. Arbetet med anpassningen till den nya skeppsmätningskonventionen har inte fortskridit så långt att man kan praktiskt bilda sig en uppfattning om vilka nya tal som kommer att gälla för bruttodräktigheten vad avser fartyg av olika storlekar. Man kan f. n. utgå ifrån att formlerna är så konstruerade att man normalt skall få fram ett tal för bruttodräktigheten som nära stämmer överens med antalet bruttoton enligt nuvarande mätmetod. De av utredningen föreslagna reglerna bör därför i framtiden lätt kunna anpassas av sjöfartsverket till de nya skeppsmätningsreglerna, när dessa börjar användas mer allmänt.

Det nya skeppsmätningssystemet kan medföra ganska stora olikheter i de tal som anger bruttodräktigheten för de s. k. paragraffartygen om högst 500 brt. I fall som dessa kan övergång till ett nytt skeppsmätningssystem få allvarliga negativa konsekvenser, om inte en särskild anpassning sker. Sjöfartsverket måste här se till att inte endast en förändring av skeppsmätningssystemet leder till ändrad bemanning, vilket skulle kunna medföra att likvärdiga fartyg får besättningar av helt olika utseende.

21.3 Maskinstyrka

21.3.1 *Allmänna överväganden*

Den hittills använda parametern för bestämning av maskinpersonalens antal och kvalifikationer är, utom fartområdet, fartygets maskinstyrka uttryckt i effektiva hästkrafter (ehk) (3 § sjöbefälskungörelsen). Med effektiva hästkrafter avses den nettoeffekt, uttryckt i hk, som kan tas ut av fartygets framdrivningsmaskineri. Parametern har hittills även använts i det internationella arbetet inom IMCO, men där börjar man nu övergå till den nya enhet för effekt som även skall användas i Sverige enligt SI-systemet, kilowatt (förkortat kW; en kW = 0,7355 hk).

Utredningen anser att maskinstyrkan hos framdrivningsmaskineriet alltjämt bör utgöra parameter för bestämning av maskinpersonalen. Fartygs hjälpmaskineri, vilket varierar betydligt i omfattning mellan olika fartyg, bör inte påverka bemanningen direkt genom tillämpning av parametern utan endast indirekt genom en bedömning från fartyg till fartyg om och hur hjälpmaskineriet på grund av sin storlek och beskaffenhet bör påverka minimibesättningen.

Den enhet för maskinstyrkan som används i författningar och vid bestämmande av minimibesättning bör vara kilowatt. Omräkning från nu använda angivelser och registrerade uppgifter om fartygs maskinstyrka kan lätt göras och utredningen har i tabell 24:1 ställt samman nu använda och av

Tabell 21.1 Hästkrafter och kilowatt

Nu använt eller diskuterat hästkrafttal	Motsvarighet i kilowatt (1 kW = 0,7355 hk)	Avrundat kilowattal	Det avrundade kilowattalets motsvarighet i hästkrafter
75	55	55	75
100	74	75	102
300	221	220	299
350	257	260	354
351	258	261	355
550	404	400	544
551	405	401	546
1 000	735	750	1 020
1 001	736	751	1 022
1 500	1 103	1 100	1 497
1 501	1 104	1 101	1 498
2 000	1 471	1 500	2 041
2 001	1 472	1 501	2 042
3 000	2 206	2 200	2 993
3 001	2 207	2 201	2 994
4 000	2 942	3 000	4 082
4 001	2 943	3 001	4 083
8 000	5 884	5 900	8 027
8 001	5 885	5 901	8 028
12 000	8 826	8 800	11 972
12 001	8 827	8 801	11 974
25 000	18 387	18 400	25 033
25 001	18 388	18 401	25 035
40 000	29 420	29 500	40 135
40 001	29 421	29 501	40 136

utredningen disktuerade hästkraftstal med motsvarigheten i kW. Omräkningen av hk till kW ger ojämna tal. I princip bör sådana tal enligt utredningens mening inte användas, utan avrundning bör ske till ett näraliggande jämnt tal. Tabellen visar också hur sådana avrundningar kan göras.

I diskussionerna inom IMCO används två gränsvärden, 746 kW och 3000 kW. Det förstnämnda motsvarar 1000 engelska hästkrafter (hp) och det senare är i stort detsamma som 4000 hp (mer exakt 4022 hp). Enligt utredningens mening bör dessa två gränsvärden användas även i svensk lagstiftning och värdet 746 kW alltså t. v. inte rundas av. I övrigt bör jämna gränsvärden användas, trots de svårigheter att jämföra dessa med nuvarande jämna hästkraftstal som uppstår under en övergångsperiod. Några olägenheter vid övergången från nuvarande bemanningsregler till de regelsystem som föreslås av utredningen bedöms inte komma att uppstå.

I tabell 21:2 anges de gränsvärden som utredningen ansett lämpliga att använda vid sina diskussioner och i maskinpersonaltabellerna i kap. 22.

Tabell 21.2 Utredningens förslag till gränsvärden vid maskinpersonalbemanningen

Diskuterade gränsvärden i ehk	Motsvarighet i kW	Förslag till gränsvärden i kW	Det avrundade kilowattalets motsvarighet i hästkrafter
550	404	400	544
1 000	735	746	1 014
2 000	1 471	1 500	2 039
4 000	2 942	3 000	4 079
8 000	5 884	6 000	8 158
25 000	18 387	18 000	24 473
40 000	29 420	30 000	40 789

21.3.2 *Blockering av motorer*

En fråga som har vållat diskussion vid tillämpningen av nuvarande regler är, hur maskinstyrkan hos en blockerad motor skall beräknas. Blockering innebär att motorn genom en fast anbringad anordning, t. ex. strypbricka eller reglerspärr förhindras att utveckla full effekt.

Sjöfartsverkets praxis i fråga om blockerade motorer grundas på ett avgörande av Kungl. Maj:t den 18 oktober 1968. I detta ärende hade maskinpersonalbemanning fastställts bl. a. för två fartyg, Runo och Brevik, vars huvudmotorer hade blockerats från 1060 ehk till 980 ehk, och för ett fartyg, Furenäs, vars huvudmaskineri hade blockerats från 580 ehk till 545 ehk. Sjöfartsverket fastställde bemanningen enligt sjöbefälskungörelsen och sin praxis som om de högre maskinstyrkorna gällde för fartygen. Besluten överklagades. Därvid åberopades att maskinstyrkorna hade sänkts och yrkades att maskinpersonalbemanningen skulle fastställas med utgångspunkt i de maskinstyrkor som verkligen utvecklades av huvudmotorerna. Sjöfartsverket anförde härom, att en motor normalt inte blir mindre arbetskrävande av det skäl att den blockeras till en lägre effekt än den byggts för, utan förhållandet kan i vissa fall vara det rakt motsatta. Kungl. Maj:t undanröjde sjöfartsverkets beslut såvitt gällde de tre fartygen och återförvisade ärendet till verket, som hade att fastställa minimibesättningar för dessa fartyg med utgångspunkt från den maskinstyrka som fartygets huvudmotor utvecklade efter blockeringen.

Efter detta avgörande har sjöfartsverket tillämpat den däri anvisade principen för flera fartyg också där skillnaden i maskinstyrka före och efter blockeringen varit större än i det nyss återgivna fallet. Frågan om hur stor blockering som bör tillåtas aktualiserades hösten 1976, då ett förhandsbesked begärdes beträffande minimibesättningen på ett fartyg vars maskineri hade blockerats från 3000 ehk till 2000 ehk. Sjöfartsverket anförde i sitt beslut beträffande maskinbemanningen vid blockering av fartygs huvudmotor, att blockeringen i de år 1968 avgjorda fallen var relativt liten och den största effekten var omkring 1000 ehk, och fortsatte:

Med utgångspunkt från vad Kungl. Maj:t sålunda (i de år 1968 avgjorda fallen) uttalat har sjöfartsverket i de fall blockeringen utgjort motiv för en lägre maskinbemanning medgett sådan bemanning. Hittills har till övervägande del varit fråga om blockering i mindre fartyg med mindre maskinerier. I de enstaka fall besättningsminskning varit

aktuell på grund av blockering i fartyg med större maskineri (omkring 2000 ehk) har blockeringen varit relativt liten.

För ifrågavarande fartyg avses att blockera maskineriet från 3000 till 2000 ehk i avsikt att nedbringa maskinbefälets antal. Sjöfartsverket har visserligen i sitt *förslag* till maskinbefälsdispens och minimibesättning utgått från en maskineffekt om 2000 hk och anpassat maskinbesättningens antal härefter men efter det samråd skett med organisationerna har sjöfartsverket omprövat förutsättningarna för att kunna godta blockering av nu aktuellt slag som motiv för lägre bemanning. Verket har därvid funnit att de av Kungl. Maj:t år 1968 avgjorda besvärsärendena ej kan anses prejudicerande för METEOR. Verket anser sålunda att en så omfattande blockering av ett maskineri i denna storleksklass ej kan beaktas från bemanningssynpunkt.

Sjöfartsverket lämnade det förhandsbeskedet i det aktuella ärendet, att verket inte var berett att fastställa minimibemanning med utgångspunkt från en maskinstyrka om 2000 ehk.

Den syn på maskinblockeringen som kan sägas ha kommit till uttryck i sjöfartsverkets praxis efter Kungl. Maj:ts avgörande år 1968 motsvarar rätt väl de bedömanden som utredningen kommit fram till. Det är med andra ord rimligt att inom en begränsad marginal kunna genom ett sänkt effektuttag uppnå en bemanningsreduktion. Det bör emellertid röra sig om gränsfall, där blockeringen inte medför annat än att maskinanläggningen blir att formellt hänföra till en annan grupp maskiner med vilka anläggningen tekniskt sett fortfarande har stor gemenskap. Ett viktigt krav är också att blockeringen är utförd på ett sådant sätt att den inte lätt kan avlägsnas. För fullständighetens skull bör framhållas att blockering med utredningens förslag inte behöver bli aktuell lika ofta som hittills. Den flexibilitet i bemanningsbesluten som förslaget medger gör det nämligen möjligt för sjöfartsverket att, efter hörande av arbetstagareorganisationerna, medge en lägre bemanning än eljest om särskilda skäl föreligger för att bortse från en motorstyrka som ligger över den gräns som vanligen iakttages. Blockering av rent formella skäl kan i sådana fall bli onödig.

21.4 Besättningens storlek

Bestämmande för intendenturpersonalens omfattning har hittills varit fartygsbesättningens storlek. Därvid avses endast den fastställda minimibesättningen, inte den faktiska besättningen om denna är större.Denna beräkningsmetod är enligt utredningens mening användbar även för framtiden. Visserligen kan det tänkas att intendenturpersonalen vid övertalig besättning skulle kunna få vissa problem att hinna med alla arbetsuppgifterna, men dessa svårigheter lär i praktiken knappast kunna bli så allvarliga att anledning finns att frångå den enkla bedömningsmetod som tillämpats hittills. Även när det gäller passagerarservice kan teoretiskt problem uppstå om inte intendenturpersonal anställes i tillräcklig omfattning. Dessa frågor får erfarenhetsmässigt sin lösning vid sidan om minimibesättningsbesluten.

22 Bemanningstabeller

22.1 Syftet med tabeller

Utredningen föreslår i kap. 12 och 19 att den nuvarande detaljregleringen i författning av sjöbefälets antal och kvalifikationer på olika fartyg och i olika fartområden slopas och att sjöfartsverket får befogenhet att inom ramen för allmänna riktlinjer i säkerhetslagstiftningen fastställa minimibesättning för varje fartyg. Utredningsarbetet har emellertid inneburit en granskning i detalj av säkerhetsaspekterna vid bemanning av fartyg av olika storlekar och i olika fart. Utredningen har därför funnit det praktiskt att i tabellform – i huvudsaklig överensstämmelse med uppställningen i den nuvarande sjöbefälskungörelsen – schablonmässigt visa minimibesättningarnas sammansättning på fartyg av olika storlek. Såsom utredningen framhåller i kap. 20 är tabellernas huvudsakliga syfte att visa hur den faktiska bemanningen i praktiken kan påverkas av de grundläggande utgångspunkter som utredningen valt för sin bedömning av minimibesättningarna på fartygen, samt att – i den omfattning som framgår av betänkandet – tjäna sjöfartsverket till ledning vid tillämpningen av det regelsystem som utredningen föreslår. De kommentarer som i det följande fogas till tabellernas innehåll begränsar sig till reservationer, som utredningen anser sig böra göra till sina tabelluppgifter, alternativa lösningar av bemanningsfrågor och anvisningar för att underlätta läsningen av tabellerna.

22.2 Utredningens tabellmaterial

Utredningens förslag innebär att sjöfartsverket får ökade befogenheter när det gäller minimibemanningen och att dess ställning som ansvarig myndighet för sjöfartssäkerheten stärks. Riksdagens och regeringens befattning med bemanningsfrågorna får karaktären av en ramlagstiftning med riktlinjer för säkerhetsarbetet på bemanningssidan. Ett system av denna typ lämnar utrymme för sjöfartsverket att ta större hänsyn till omständigheterna i de enskilda fallen. För att ramlagstiftningen skall kunna ge önskvärd styrning och stadga åt bemanningspraxis bör lagstiftningen bestämma de grundläggande elementen som skall beaktas när bemanningen skall avgöras för ett enskilt fartyg. Här åsyftas i första hand parametrarna för att klassificera fartyget och dess maskineri, behörigheternas innehåll och fartområden.

Utredningen har med de angivna principerna som utgångspunkt utarbetat

tre tabeller. I tabell 22.1 redovisas däckspersonal, i tabell 22.2 maskinpersonal och i tabell 22.3 (se avsnitt 22.7) intendenturpersonal.

22.2.1 *Allmänna utgångspunkter m. m.*

Tabellerna utgår ifrån att fartyget är sysselsatt i kontinuerlig drift och att sjöarbetstidslagens arbetstidsreglering gäller för fartyget. Olika förhållanden kan medföra att dessa förutsättningar för tabellerna inte föreligger. Då måste den faktiska bemanningen anpassas därefter.

Ett skäl till avvikelse kan vara att sjöarbetstidslagens regelsystem har ersatts av kollektivavtal. Eftersom den för fartyget gällande ordinarie

Tabell 22.1 Bemanningstabell för däckspersonal

Kolumn		1			2			3			4		
Fartygets storlek i bruttoton		20–400			401–500			501–1600			1601–4000		
Behörighet	Fart	N	KT	NT	N	KT	NT	KT	NT	OT	KT	NT	OT
Befälhavare	D 1									1		1	1
Befälhavare	D 2			1			1	1	1		1[f]		
Överstyrman	D 3									1[e]			1[e]
Överstyrman	D 4											1	
Styrman	D 5									2[e]			2[e]
Styrman	D 6						1		3		1	2	
Skeppare	D 7		1[b]		1	1[b]							
Skeppare	D 8			1[d]				2[d]			1[d]		
Skeppare	D 9	1[a]	1[c]			1[c]							
Båtsman	D 10												
Matros	D 11		1	2	1	2	2	3	3	3	3	3	4
Jungman	D 12		1	1		1	1	1	1	1	1	1	1
Summa däckspersonal		1	4	5	2	5	5	7	8	8	7	8	9
Tillkommer under de förhållanden som anges i anm. x								D12 D12	D12 D12	D12 D12	D12 D12	D12 D12	D12
Tillkommer på passagerarfartyg		D12					D6				D6		
Tillkommer på olje- eller kemikalietankfartyg, pumpman													

[a] På passagerarfartyg skeppare D 7.
[b] På tankfartyg i utsträckt östersjötrafik och på passagerarfartyg befälhavare D 2.
[c] På fartyg om minst 201 brt i utsträckt östersjötrafik skeppare D 8.
[d] På passagerarfartyg styrman D 6.
[e] I inskränkt oceantrafik en överstyrman D 4 resp. två styrmän D 6.
[f] På passagerarfartyg i oceantrafik och i kol. 4 i KT befälhavare D 1.
[g] Får ersättas med matros D 11 enligt sjöfartsverkets bestämmande.

arbetstiden skall vara ett av de grundläggande förhållanden som skall bestämma minimibesättningen (jfr 20.2), kan en genom avtal ändrad ordinarie arbetstid påverka minimibesättningsbeslutet på ett avgörande sätt.

I vissa fall är det möjligt att minska besättningen tillfälligt, då fartyget skall förflyttas endast en kort sträcka. De särskilda överväganden som utredningen har gjort i denna fråga redovisas i följande avsnitt (22.2.2). Från förhållandena vid en sådan kortare förflyttning skall skiljas vad som bör gälla bemanningen av fartyg, som inte drivs kontinuerligt, eller som går i sådan trafik att besättningen under sin fritid kan bo i land eller behöver tillbringa fritid ombord endast i mindre omfattning. Som exempel härpå kan nämnas

5 4001–8000			6 8001–30000	7 30001–50000	8 50001–	
KT	NT	OT	all fart	all fart	all fart	
1	1	1	1	1	1	D 1
						D 2
	1	1	1[f]	1[f]	1[f]	D 3
						D 4
	2	2	2	2	2	D 5
2						D 6
						D 7
						D 8
						D 9
1	1	1	1	1	1	D 10
4	4	4	5	6	6	D11
2	2	2	2	2	3	D 12
10	11	11	12	13	14	S:a
						anm. x
D6						passagerarftg.
			1[g]	1[g]	1[g]	tankftg

[x] Den personal som anges på denna rad tillkommer
a) om fartyget går i oceantrafik utom inskränkt oceantrafik, eller
b) om de föreskrifter som anges i sjöfartsverkets kungörelse 1968:A 15 om vakthållning på fartyg i vissa fall inte är uppfyllda.

Anm. Fartområden
N närtrafik
KT kusttrafik och utsträckt östersjötrafik
NT nordeuropeisk trafik
OT oceantrafik med inskränkt oceantrafik

Tabell 22.2 Bemanningstabell för maskinpersonal

Kolumn		1			2			3			
Fartygets maskinstyrka i kW		–400			401–746			747–1500			
Behörighet	Fart	N	KT	NT	N	KT	NT	N	KT	NT	OT
Maskinchef	M 1										
Maskinchef	M 2		1[a]	1[a]		1[a]	1		1	1	1
Fartygsingenjör	M 3										
Fartygsingenjör	M 4										1
Fartygsingenjör	M 5					1[a]	1[a]		1[a]	1	
Fartygsingenjör	M 6							1			
Fartygsmekaniker	M 7										
Elpersonal											
(elingenjör	M 8										
eller elektriker)	M 9										
Reparatör	M 10										
Motorman	M 11									1	1
Motorelev	M 12										
Summa maskinpersonal											
passagerarfartyg		–	1	1	–	2	2	1	2	3	3
övriga fartyg		–	–	–	–	–	1	1	1	3	3
Tillkommer under de förhållanden som anges i anm y		M7	M6[b]	M6[b]	M7	M6[b]	M7[b]		M6[b]		
			M7	M7		M7[b]					
Tillkommer vid vakttjänstgöring				M11			M11		M11	M5 M11	M4 M12

[a] Endast passagerarfartyg
[b] Ej på passagerarfartyg; jämför befattningshavare vid anm. a
[c] På passagerarfartyg maskinchef M 1
[d] I inskränkt oceantrafik fartygsingenjör M 4
[e] På passagerarfartyg en fartygsingenjör M 3 och en M 4
[f] På passagerarfartyg i oceantrafik maskinchef M 1
[g] På passagerarfartyg maskinchef M 2
[h] Endast i vissa fall, jfr avsnitt 22.4 i texten
[y] Den personal som anges på denna rad tillkommer, om nedanstående två villkor inte är uppfyllda eller om sjöfartsverket efter prövning i det enskilda fallet finner att personalen skall finnas.
villkor 1. maskineriet på motorfartyg kan manövreras på betryggande sätt från fartygets styrplats och inte kräver ständig tillsyn i maskinrummet under gång;
villkor 2. det bland besättningen finns annan som har utbildning som svarar mot den behörighet som anges på denna rad.

hamnbogsering eller annan trafik i en hamn där fartygen används för kortare uppdrag och färjetrafik på korta rutter t. ex. mellan Sverige och närliggande utländska hamnar. Viss ledning beträffande bemanning av fartyg i det förstnämnda slaget av trafik lämnas i tabellernas kolumner för närtrafik, vilka utgår från att endast ett skift arbetar ombord. För färjetrafiken och liknande slag av trafik bör bemanningen bestämmas med beaktande av fartygets personalbehov i den fart och under de villkor i övrigt vari fartyget används,

4 1501–3000				5 3001–6000			6 6001–18000	7 18001–30000	8 30001–	
N	KT	NT	OT	KT	NT	OT	All fart	All fart	All fart	
		1	1	1	1	1	1	1	1	M 1
	1[c]									M 2
			1[d]		1	1	1[f]	1[f]	1[f]	M 3
					1	1	1	1	1	M 4
	1[a]	1		2[e]						M 5
1[g]										M 6
										M 7
						1[h]	1[h]	1[h]	1[h]	M 8–
										M 9
					1	1	1	1	1	M 10
1	1	2	2	1	1	1	2	3	4	M 11
				1	1	1	1	1	1	M 12
2	3	4	4	5	6	7	8	9	10	
2	2	4	4	5	6	7	8	9	10	
	M6[b]									anm. y
	M6	M5	M4	M5	M4	M4	M4	M4	M4	vid
	M12	M12	M12	M11	M11	M11	M11	M11	M11	vakt

Allmän anmärkning
Personal med behörigheten fartygsmekaniker M 7 får ersättas av personal med behörigheten reparatör M 10

Fartområden
N närtrafik
KT kusttrafik och utsträckt Östersjötrafik
NT nordeuropeisk trafik
OT oceantrafik med inskränkt oceantrafik

Gränsvärdenas motsvarighet i ehk (ungefärliga värden; jfr tabell 21:1–2)

kW	*ehk*
400	550
746	1000
1500	2000
3000	4000
6000	8000
18000	25000
30000	40000

t. ex. tidtabell, arbetstid och anordningar för fartyget i terminalerna. Särskilt bör observeras, att vad som står i kolumn för närtrafik inte är avsett att gälla för sådan kort resa som diskuteras i avsnitt 22.2.2 beträffande fartyg som normalt är bemannat för dygnet-runt-trafik. Begreppet närtrafik beskrivs ytterligare i avsnitt 21.1.2.

I nuvarande beslut om minsta bemanning medges för vissa fartyg om mer än 500 brt, för vilka sjöarbetstidslagen förutsätter att trevaktssystem

tillämpas, att den därtill avpassade däckspersonalen får under vissa villkor vara lägre än vad ett konventionellt trevaktssystem kräver. Dessa villkor innebär, att de föreskrifter är uppfyllda som anges i sjöfartsverkets kungörelse 1968:A 15 om vakthållning på fartyg i vissa fall, att arbetstiden enligt kollektivavtal möjliggör att personalen delas in i endast två vakter, samt att vederlag i form av fritid för all ordinarie arbetstid, som överstiger 224 timmar under en fast period av fyra veckor, erhålls före eller i anslutning till periodens utgång. I praktiken innebär alltså detta att autopilot finns, att däckspersonalens vakttjänst normalt utförs av – förutom vaktansvarigt fartygsbefäl – en man och att vakttjänsten enligt kollektivavtal kan anordnas för endast två skift. Eftersom vaktindelning i tre skift ändå är det normala, förekommer uttag av arbetstid utöver 224 timmar under fyraveckorsperioden endast i undantagsfall.

Enligt utredningens uppfattning bör denna princip kunna gälla också i fortsättningen. Tabellerna bygger, som nyss har nämnts, på sjöarbetstidslagens regler om ordinarie arbetstid. Om den för fartyget enligt kollektivavtal gällande ordinarie arbetstiden är längre, kan detta utgöra en möjlighet att driva fartyget säkert med mindre besättning än som eljest skulle ha behövts. Detsamma kan gälla, om fartyget är försett med hjälpmedel som har betydelse för fartygets säkra framförande och sparar in manuell arbetskraft. Enligt 7 § i utredningens förslag till ny lydelse av 6 kap. sjösäkerhetskungörelsen skall sjöfartsverket beakta om fartyget har särskild nautisk utrustning som påverkar behovet av personal för fartygets navigering och därtill hörande observationer. När den tekniska utrustningen och övriga förhållanden föranleder det, bör alltså personalen kunna jämkas därefter. En sådan jämkning bör självfallet inte genomföras så att arbetsuppgifter på ett otillbörligt sätt vältras över på en annan grupp anställda.

Den möjlighet som sålunda bör finnas att i nu diskuterad omfattning bestämma minimibesättningen med hänsyn till de tekniska hjälpmedlen och andra särskilda förhållanden bör i princip inte vara begränsad till fartyg i vissa storleksgrupper. I praktiken blir dock möjligheten att ta sådana hänsyn generellt sett mer begränsad, när det är fråga om fartyg i oceantrafik utanför det område som betecknas som inskränkt oceantrafik, dvs. Medelhavet, Svarta havet och del av Atlanten. Detsamma gäller fartyg över gränsen 4 000 brt, ifråga om vilka den tekniska utrustningen får betraktas som en mindre dominerande faktor för bedömningen av minimibesättningen. Dessa bedömningar återspeglas i tabell 22.1. Utredningen anser det dock inte uteslutet att större fartygs minimibesättningar kan påverkas på det sätt som nu diskuterats.

De generella anvisningarna i tabellerna gäller fartyg som är bemannade för dygnet-runt-trafik. De kan alltså inte tillämpas på den färjetrafik som beskrivs inledningsvis i detta avsnitt och går i förhållandevis korta rutter. Däremot kan de principer som berörs i detta avsnitt tillämpas, när bemanningen skall fastställas för sådana färjor.

I tabellerna anges inga besättningar för fartyg i oceanfart om högst 500 brt eller med maskinstyrka om högst 746 kW. Såvitt utredningen har sig bekant, finns inte något så litet fartyg som regelbundet går i oceanfart. Det finns därför inte underlag för att göra generella uttalanden om bemanningen av dessa fartyg.

22.2.2 *Korta resor*

Enligt nuvarande sjöbefälskungörelse får i vissa fall inskränkning ske i befälsbemanningen inom däcks- och maskinavdelningarna när det är fråga om resa som under vanliga förhållanden kräver högst 12 timmars gång mellan ändstationerna under en period av 24 timmar.

Enligt utredningens uppfattning bör som huvudregel minimibesättningen för ett fartyg bestämmas så att tillräcklig bemanning finns för att kunna ta ut samtliga skift, dvs. två eller tre beroende på fartygets storlek och övriga förhållanden som bestämmer den ordinarie arbetstiden. Här bortses från sådan färjetrafik eller annan fart där endast ett skift i taget behöver finnas ombord.

En sträng tillämpning av en regel som innebär att ett fartyg i alla lägen skulle behöva ha ombord besättning för samtliga skift leder emellertid i vissa fall till onödiga svårigheter. Vid resa mellan närbelägna hamnar kan det sålunda vara önskvärt att det skift ombordanställda som inte tas i anspråk för arbete helt eller delvis bereds tillfälle att vara i land. Även avlösning i hemmahamnar efter långa utlandsresor kan underlättas om fartyget i begränsad omfattning får möjlighet att framföras med reducerad besättning. De nu anförda synpunkterna har föranlett utredningen att närmare granska förutsättningarna för ett fartyg att tillfälligtvis under korta resor gå med mindre besättning än den normala minimibesättningen. Det problem som här föreligger blir angelägnare att lösa om utredningens förslag att slopa bristmönstring genomförs.

En kort resa i här avsedd bemärkelse bör liksom f. n. definieras som resa, vilken under normala förhållanden kräver högst 12 timmars gång under en 24-timmarsperiod. Vid beräkning av den reduktion av besättningen som kan tillåtas i minimibesättningsbeslutet vad gäller en kort resa måste beaktas de arbetsuppgifter som skall kunna utföras av kvarvarande besättning under resan. Utom vakthållning i erforderlig omfattning skall personalen som regel vara så stor att den kan utföra förtöjningsarbetet. Om det i viss hamn finns särskilda s. k. landgäng, som hjälper till med förtöjningsarbete, bör sådana förhållanden beaktas. Maskinpersonalen kan många gånger ha ett särskilt intensivt arbete i samband med fartygets avgång och ankomst. Förutsättningarna för att minska personalen får härigenom ofta anses vara begränsade. Även om resan inte är så lång att arbetet behöver indelas i så många skift som är normalt vid dygnet-runt-resa, bör man därför inte utgå från att personalen i överskjutande skift helt kan undvaras.

I konsekvens med övervägandena att minska besättningen med ett arbetsskift eller delar av ett skift under en resa om högst 12 timmar kan också diskuteras om man kan ha en minimibesättning som består av endast ett skift vid en ännu kortare resa. Här är det fråga om en resa på endast en eller annan timme. Från sådan resa skall skiljas s. k. förhalning, som kan ske utan att minimibesättningsreglerna iakttas. Med förhalning avses en förflyttning för egen maskin eller genom bogsering inom ett snävt avgränsat hamnområde eller annat sådant begränsat geografiskt område. En sådan förflyttning kan alltså göras med iakttagande av vad säkerheten och en eventuell hamnordning kräver med annan personal än den ombordanställda. För att en kort resa

kort resa av nu diskuterat slag skall kunna genomföras med särskilt reducerad bemanning måste det enligt utredningens mening vara fråga om en resa om högst två timmar. Den försiktighet som bör iakttagas vid minskning av minimibesättning vid resa om högst 12 timmar bör också gälla vid sådan tvåtimmarsresa. Ekonomipersonal bör som regel kunna undvaras helt.

Ansvaret för minimibesättning vid kort resa bör liksom för minimibemanningen i övrigt ligga på sjöfartsverket. Verket bör alltså på samma sätt som f. n. i de fall det kan komma ifråga fastställa särskilda minimibesättningar som gäller korta resor. Självfallet måste också för dessa hänsyn tas till bl. a. att arbetet skall kunna utföras under den ordinarie arbetstid som gäller för fartyget.

22.3 Bemanning med däcks- och maskinpersonal

22.3.1 *Bemanning med ansvarspersonal*

I fråga om bemanningen med ansvarspersonal hänvisas till tabellerna. Utredningen tar i det följande upp vissa frågor rörande bemanningen av passagerarfartyg, antalet styrmän på stora fartyg och möjligheten att ersätta maskinpersonal med annan personal på mindre fartyg.

Vad angår den förstnämnda frågan görs i sjöbefälskungörelsen så stora skillnader mellan passagerarfartyg och andra handelsfartyg att man där har funnit nödvändigt med olika tabeller för de två grupperna. Detta hör i sin tur samman med att det av säkerhetsskäl ställs högre krav på personalen på ett passagerarfartyg än på ett annat fartyg av samma storlek. Vidare är räddningsåtgärderna, om en olycka inträffar, mycket personalkrävande på ett passagerarfartyg. Utredningens tabeller avser i första hand lastfartyg. I noter anges vilka ändringar som skall vidtas i tabellerna för att de skall gälla passagerarfartyg.

Vad härefter angår antalet styrmän på vissa större fartyg har Sveriges fartygsbefälsförening krävt, såsom redovisas i kap. 11, att det utom befälhavaren skall finnas fyra personer med sådan behörighet att de får ta ansvar för vakt på däck på fartyg som, när det används i hårt trafikerade farvatten, framförs med hög hastighet eller som har farlig last. Motivet till kravet är att det är behövligt att under dessa förhållanden alltid kunna ha två man på bryggan med behörighet för vaktansvar. En av dessa kan vara befälhavaren. Det är emellertid inte möjligt för befälhavaren att under lång tid tjänstgöra på detta sätt, utan det behövs enligt föreningens mening ytterligare en person med samma behörighet och erfarenhet som befälhavaren som kan avlösa denne och som alltså inte är vaktindelad. Detta leder till att också den näst främste av däckspersonalen bör vara befriad från sedvanligt vaktansvar.

I utredningens ställningstagande till fartygsbefälsföreningens argumentering skall först framhållas, att de skäl som anförs för ytterligare en vaktansvarig otvivelaktigt visar på risker som kräver särskild uppmärksamhet. Det måste emellertid också påpekas, att en mycket stor del av vår handelsflotta sysselsätts i hårt trafikerade farvatten, samt att hög fart i och för sig inte kan anföras såsom ett skäl för utökad minimibesättning, eftersom farten alltid måste kunna anpassas efter omständigheterna. Vad slutligen gäller fartyg med farlig last, är lastsammansättningen i första hand inte en

nautisk fråga utan ett hanteringsproblem. Den hanteringsmässiga sidan har redan beaktats av utredningen i andra sammanhang, främst när det gäller det krav på personal med specialbehörighet att handha farlig last på här aktuella fartyg som utredningen framförde i sitt första delbetänkande. På grund av det anförda är utredningen inte beredd att framlägga någon generell rekommendation i den riktning som fartygsbefälsföreningen har föreslagit.

Vad som nu anförts bör dock inte utesluta att de av fartygsbefälsföreningen framförda skälen bör prövas särskilt, när minimibesättningen bestäms för de största tankfartygen och stora passagerarfartyg. Vad gäller lastfartyg som kan framföras med osedvanligt hög hastighet kan bemanningen på bryggan föranleda särskild uppmärksamhet, om trafiken med fartyget förutsätts äga rum under speciellt krävande förhållanden. På motsvarande sätt kan exceptionella förhållanden aktualisera en förstärkning av ansvarspersonalen på maskinsidan.

Vad slutligen beträffar bemanningen med maskinpersonal på mindre fartyg gäller f. n. enligt tabellen, bilaga D, till sjöbefälskungörelsen att maskinbefäl kan få undvaras på fartyg med en maskinstyrka om högst 404 kW (550 ehk) i fart längst i det inskränkta nordsjöområdet som motsvaras av det av utredningen föreslagna fartområdet utsträckt östersjötrafik. En tillämpning av regeln, som inte gäller ångfartyg, förutsätter att två befattningshavare ombord har avlagt fartygsmekanikerexamen för motorfartyg eller har betyg över fullständig skepparutbildning av 1:a klass, i vilken ingår maskinteknisk utbildning motsvarande fartygsmekanikerexamen. Motsvarande gäller möjlighet att undvara maskinchefens närmaste man på fartyg med en maskinstyrka om högst 257 kW (350 ehk) i högst nordsjöfart.

Som framhålls i avsnitt 19.1 finns enligt utredningens uppfattning alltjämt möjigheter att undvara maskinpersonal i de nu nämnda fallen och även att utvidga systemet till att avse väsentligt större maskinerier. Även personal med behörighet fartygsingenjör M 6 bör kunna undvaras. Regeln bör inte som nu gälla generellt, utan sjöfartsverket bör vid tillämpningen ta hänsyn till fartygets skick, utrustning och andra omständigheter som påverkar behovet av maskinpersonal. Anm. y till tabell 22.2 och till anmärkningen hörande rad i tabellen visar alltså hur långt man enligt utredningens uppfattning f. n. bör kunna gå.

Liksom hittills skall enligt utredningens förslag som förutsättning gälla, att annan personal med maskinteknisk utbildning finns ombord. Det blir i allmänhet fråga om däckspersonal, som alltså får och enligt anställningsavtalet skall ha tjänstgöringsskyldighet även i maskinrummet. Det är den teoretiska utbildningen som bör krävas. Däremot bör inte fordras den för behörigheten föreskrivna praktiken annat än i den utsträckning som praktiken krävs för inträde i skola. Personal med behörigheten fartygsmekaniker M 7 kan när det gäller maskinerier t. o. m. 746 kW ersättas med reparatör M 10, skeppare D 8 eller sådan båtsman D 10 som har gått igenom fartygsteknisk kurs. Med den nuvarande teoretiska delen av utbildningen till fartygsmekaniker M 7 kan likställas den av UTSJÖ föreslagna maskinteknisk utbildning IV, liksom nautisk utbildning III, den senare under förutsättning att däri ingår en maskinteknisk del som motsvarar maskinteknisk utbildning IV. Personal med behörigheten fartygsingenjör M 6 kan endast ersättas med den som har särskild maskinteknisk utbildning och uppfyller de teoretiska behörighetsvillkoren för denna behörighet.

Av det nyss sagda framgår att det inte är möjligt att undvara särskild maskinpersonal på alla mindre faryg. I allmänhet lär då liksom hittills behövas personal med nuvarande fartygsmekanikerbrev. Därvid bör iakttas att behörigheten reparatör M 10 enligt utredningens uppfattning (jfr avsnitt 14.2) innefattar kunskaper och erfarenheter som är likvärdiga med dem för behörigheten fartygsmekaniker M 7. Därför kan personal med sistnämnda behörighet ersättas av personal med behörigheten reparatör M 10 på fartyg, dock ej ångfartyg, med en maskinstyrka av högst omkring 746 kW. Detta anges särskilt i tabell 22.2.

22.3.2 *Bemanning med personal som har behörighet båtsman D 10 och reparatör M 10*

Utredningen anser att de funktioner som fylls av personal med matros- och motormansbehörighet behöver förstärkas vad gäller större fartyg. En sådan förstärkning bör ske med särskilt yrkeskunnig personal. Utredningen föreslår därför, att det för fartyg om minst 4 001 brt eller med en maskinstyrka om minst 3 001 kW (ca 4 000 ehk) skall i minimibesättningsbeslutet särskilt anges att i besättningen på nivån under den vakt- och jouransvariga personalen skall ingå en kvalificerad befattningshavare med speciell yrkeskunnighet. För att tillgodose detta krav har i tabellerna för ifrågavarande fartyg för däcksavdelningen föreslagits, att befattningshavaren skall ha kompetensen båtsman D 10 och för maskinavdelningen kompetensen reparatör M 10.

De två diskuterade behörigheterna saknar motsvarighet i nuvarande bemanningsregler och det är svårt att överblicka tillgången på personal som omedelbart uppfyller behörighetsvillkoren. Särskilt vad gäller personal som har gått igenom fartygsteknisk kurs torde tillgången vara liten, eftersom den första försökskursen inrättades läsåret 1972/73. Det måste därför finnas möjlighet att under en övergångstid ersätta personal med de nu diskuterade behörigheterna med personal som har närmast lägre behörighet. Det får ankomma på sjöfartsverket att i samband med beslutet om minsta bemanning föreskriva i vilka fall och på vilket sätt detta får ske.

Det måste också finnas möjligheter att tillfälligtvis ersätta personal med någon av de två diskuterade behörigheterna med annan, om den ordinarie befattningshavaren oförutsett uteblir, t. ex. på grund av sjukdom, och annan behörig inte finns att tillgå omedelbart. Ett dylikt problem kan f. n. lösas genom bristmönstring. Hur det bör lösas, sedan bristmönstringssystemet har avskaffats, diskuteras i kap. 24.

22.3.3 *Bemanning med personal som har behörighet jungman D 12 och motorelev M 12*

I avsnitt 16.4.1 redovisar utredningen skälen för att nybörjare som regel skall ha viss insikt i säkerhetsfrågor för att få ingå i minimibesättningen. Behörigheterna jungman D 12 och motorelev M 12 innebär att vissa elementära säkerhets- och utbildningskrav ställs upp även för nybörjare i minimibesättning.

Skälen för att kräva de två behörigheterna jungman D 12 och motorelev M 12 i de lägsta befältningarna inom minimibesättningen är inte lika

framträdande när det gäller det mindre tonnaget som beträffande det större. På mindre fartyg kan fartygsledningen och arbetskamrater på ett 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. Om kravet på viss tids förpraktik vidhålls strängt, tvingas man att till fartygen rekrytera personal som redan har praktik från annat fartyg. Det blir alltså omöjligt att lära upp någon från början i det mindre fartyget. En sådan rekrytering kan bli svår att genomföra och det måste även av allmänna skäl anses värdefullt att ungdom kan få sina första erfarenheter i yrket också på det mindre tonnaget. Av nu redovisade skäl anser utredningen att det bör finnas möjlighet att för mindre fartyg göra undantag från regeln att nybörjare i minimibesättning skall ha behörighet jungman D 12. Gränsen för fartygsstorlek bör sättas vid 1600 brt. På fartyg med högst denna storlek bör alltså personal utan annan utbildning än den introduktion som avses i avsnitt 13.5 och utan praktik få tjänstgöra i befattning för vilken behörighet jungman D 12 annars är uppställd som fordran. Om mer än en sådan befattning ingår i minimibesättningen, något som enligt utredningens i tabell 22.1 redovisade uppfattning kan förekomma t. ex. på fartyg med konventionell styrning (se vid not x i tabellen), bör dock avsteg från de generella behörighetskraven få göras för bara en befattningshavare. Det får ankomma på sjöfartsverket att i beslutet om minimibemanning närmare pröva i vilka fall de normala behörighetskraven för jungman D 12 kan frånfallas och en nybörjare med mindre utbildning eller erfarenhet kan medges ingå i minimibesättningen.

Vad gäller maskinpersonalen ingår befattningshavare med behörighet motorelev M 12 enligt utredningens tabeller i minimibesättningen först på fartyg om minst 3 001 kW (ca 4 000 ehk). Ett sådant fartyg är så stort, att resonemanget i det föregående avseende däckspersonalen inte kan överföras på dess maskinpersonal.

22.3.4 *Bemanning av passagerarfartyg med matroser*

Enligt sjöfartsverkets praxis skall det på passagerarfartyg finnas minst lika många matroser som det antal livbåtar som fartyget skall ha enligt 1960 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS). Denna praxis redovisas utförligare i avsnitt 5.2.2. Som motiv för denna praxis har sjöfartsverket uttalat i ett av de ärenden som dragits under regeringens prövning och som närmare redovisas i nämnda avsnitt, att matrosen genom de arbetsuppgifter som är förenade med däckstjänstgöring och genom sin miljöpraktik i sådant arbete är den bäst lämpade att vid en sjöolycka handha livbåtarnas sjösättning och därmed sammanhängande uppgifter. Beträffande personal i övrigt föreskrivs i minimibesättningsbeslutet för alla passagerarfartyg utom små fartyg i lokal trafik att det, om den i tabellen till beslutet angivna personalen inte är tillräcklig för handhavande och skötsel av fartygets livbåtar och livflottar, skall härutöver ombord finnas anställd den personal som erfordras härför.

Båtman tjänstgör som befälhavare för livbåt och det är enligt utredningens

mening uppenbart, att den som skall tjänstgöra i sådan befattning måste ha utbildning och träning härför. Därför bör, såsom utredningen förordar i kap. 15 finnas särskild behörighet för båtman. Varken i nuvarande behörighetsvillkor för båtman eller i de behörighetsvillkor som utredningen föreslår föreskrivs, att båtmannen skall hämtas från viss personalkategori. Inte heller finns föreskrifter härom i minimibesättningsbesluten. Det finns enligt utredningens mening inte tillräckliga skäl för att utesluta andra än matroser från det säkerhetsarbete som har samband med fartygets livbåtar. Här åsyftas inte bara livbåtsbemanningen med befälhavare (båtman) och motorskötare utan även säkerhetsunderhåll, klargöring m. m. Med erforderlig utbildning bör annan personal kunna fylla dessa funktioner. Från säkerhetssynpunkt måste det väsentliga vara att det i säkerhetsbemanningen på passagerarfartyg finns tillräcklig personal för skötsel av fartygets livbåtar och ett tillräckligt antal båtmän för dessa.

Antalet matroser i minimibesättningen på passagerarfartyg bör därför inte utan vidare bestämmas efter antalet livbåtar. Matrosernas antal bör i stället bestämmas med hänsyn till de arbetsuppgifter som totalt åvilar däckspersonalen. Därvid skall självfallet hänsyn tas till behovet av underhåll och tillsyn av livbåtar och annan räddningsmateriel. Det är emellertid angeläget att framhålla, att den personal som vid varje livbåt skall ha ansvaret för att klargöring, embarkering, sjösättning och andra rutiner sker tillfredsställande verkligen får den utbildning och erfarenhet som krävs och även har tillfälle att deltaga i förekommande övningar.

De båtmän som skall finnas för livbåtarna bör som regel kunna hämtas från vilken personalkategori som helst. Detta kan innebära att en fartygselektriker eller en servitör i passagerarmatsalen kan komma att räknas in i säkerhetsbesättningen enbart i egenskap av båtman. Det är viktigt att framhålla, att personal i befattningar som vid sjöolycka får andra säkerhetsuppgifter, inte bör få räknas som båtmän, även om personalen skulle ha föreskriven behörighet härför.

22.4 Bemanning med elpersonal

Utredningen föreslår i avsnitt 14.3 att det skall finnas två nivåer av behörigheter för elpersonal, en behörighet på gymnasienivå som benämns elektriker M 9 och en på högskolenivå som benämns elingenjör M 8. Behörighetsvillkoren behandlas i avsnitt 16.4.

Utvecklingen på den fartygstekniska sidan under senare år aktualiserar i växande grad krav på att tillfredsställande elteknisk kunskap finns företrädd inom fartygsbesättningarna. Det skall vidare beaktas, att arbetet med den eltekniska utrustningen i vissa fartyg är så krävande att det av detta skäl inte utan vidare kan åläggas den vanliga maskinpersonalen. Det torde också stå klart att säkerheten på vissa fartyg med avancerad elteknisk apparatur kan vara i hög grad beroende av att välutbildad elexpertis finns ombord.

Det är visserligen riktigt, att nuvarande utbildning av maskinpersonal omfattar ett inte obetydligt mått av eltekniskt kunnande. De nyligen efter förslag av denna utredning genomförda ändringarna i sjöbefälskungörelsen innebär bl. a., att kraven på elpraktik ökas för nytillkommande personal i

vaktansvarig ställning, vilket också är ägnat att förbättra det eltekniska kunnandet ombord på fartygen. Erfarenheterna ger emellertid vid handen, att det eltekniska underhållet på de mer avancerade fartygen ställer sådana krav att det inte är realistiskt att förutsätta att arbetet härmed skall kunna fullgöras av den vanliga maskinpersonalen. Bedömningen av minimifordringarna beträffande särskild elpersonal bör också ske med hänsyn till den utbildning som erbjuds enligt UTSJÖ:s förslag. Den föreslagna eltekniska varianten av fartygsteknisk kurs och den högre specialkursen på gymnasienivå (avsnitt 7.3.1) samt den föreslagna eltekniska utbildningen på högskolenivå (avsnitt 7.3.2) utgör värdefulla bidrag till att öka möjligheterna att bemanna fartygen med eltekniskt kunnig personal.

Enligt utredningens mening talar övervägande skäl för att vissa faryg tillförs elpersonal utöver sedvanlig maskinpersonal. Denna bedömning vinner stöd i det förhållandet, att besättningarna på de mer avancerade fartygen praktiskt taget undantagslöst innefattar en elektriker eller annan med särskild elteknisk utbildning. I tabell 22.2 tas därför elpersonal i viss utsträckning med i minimibesättningarna. Detta sker beträffande oceantrafik, där behovet på grund av förhållandena bedöms vara större än för fartyg i mer kustnära fart, på fartyg från 3 001 kW (ca 4 000 ehk) och på fartyg i mer inskränkt fart från 6 001 kW (ca 8 100 ehk). Kravet på särskild elpersonal kan dock inte vara generellt, utan det måste avgöras i det enskilda fallet med hänsyn till fartygets utrustning och andra omständigheter om sådan personal skall ingå i minimibesättningen.

Inom utredningen har ingående diskuterats den utbildningsnivå som skall krävas hos den elpersonal som skall finnas ombord. Det har emellertid framkommit att det knappast är möjligt att i generella termer avgöra när kraven på eltekniskt kunnande skall ställas högre än gymnasienivån. Elutrustningen på fartygen växlar i mycket hög grad. De parametrar och fartygsgrupper som utredningen använder i sina tabeller duger knappast för att avgöra utbildningskraven för elpersonal. Enligt utredningens uppfattning måste det ankomma på säkerhetsmyndigheten att från fall till fall avgöra om säkerhetskraven bör medföra inte bara om en elspecialist skall ingå i minimibesättningen utan också vilken behörighet denne skall ha.

Utredningen vill i detta sammanhang rikta uppmärksamheten på frågan om behovet av särskild elpersonal kommer att minska när maskinpersonal med den av UTSJÖ föreslagna högskoleutbildningen kommer att finnas på fartygen. Att redan nu uttala en mening härom är emellertid knappast möjligt, eftersom beslut om utbildningens utformning och påbörjande ännu inte föreligger och säker kunskap om maskinanläggningarnas utformning vid den framtida tidpunkten när det finns utbildad personal att tillgå inte går att få. Sjöfartsverket får här noga följa utvecklingen och besluta om de förändringar av minimibesättningens sammansättning som kan föranledas av en reformerad utbildning.

22.5 Bemanning med pumpman M 13

De arbetsuppgifter som på tankfartygen är förenade med pumpmansbefattningarna varierar betydligt från fartyg till fartyg beroende på fartygets

utrustning och organisationen av säkerhetsarbetet. På vissa moderna tankfartyg skiljer sig pumpmannens arbetsuppgifter inte nämnvärt från matrosernas. De består huvudsakligen av underhållsarbete med avseende på lastnings- och lossningsanordningarna men inrymmer inte säkerhetstillsyn eller liknande specialinriktade arbetsuppgifter för att trygga säkerheten ombord. På sådana fartyg är pumpmansbefattningen främst att betrakta som en lönemässigt motiverad tjänst för särskilt erfaren personal, t. ex. matroser och reparatörer. Å andra sidan finns tankfartyg där pumpmansbefattningen är en otvetydig säkerhetsbefattning. På dessa fartyg har pumpmannen till huvuduppgift att öva tillsyn över lasttankarna och de pump- och rörsystem som har samband med lasthantering och lasttankar samt att vid lastning och lossning se till att dessa system fungerar på ett riktigt sätt. Även för dessa säkerhetsmässigt betingade befattningar sker rekryteringen från antingen däcks- eller maskinpersonalen och pumpmannen brukar ha långvarig erfarenhet av fartygsarbete, särskilt sådant normalt underhålls- och reparationsarbete som ankommer på reparatörer.

Enligt utredningens mening motiverar de många uppgifter av säkerhetsnatur som besättningen på ett tankfartyg har av hänsyn både till fartygets säkerhet och till miljöskyddet, att minimibesättningen på större tankfartyg är större än på ett torrlastfartyg av motsvarande storlek. Skillnaden bör utgöras av en besättningsman. Denne skall enligt utredningens uppfattning antingen ha behörigheten matros D 11 eller, enligt den närmare bedömning som redovisas nedan, behörigheten pumpman M 13. Kravet på denna förstärkning av minimibesättningen bör sättas i relation till fartygets storlek. Enligt utredningens bedömning aktualiseras generellt sett kravet för olje- och kemikalietankfartyg om minst 8 001 brt.

I det följande åsyftar utredningen med pumpman endast befattningshavare på sådana tankfartyg där befattningarna är förenade med arbetsuppgifter som är speciellt motiverade av hänsyn till säkerheten ombord och miljöskyddet. Det är uppenbarligen endast för fartyg där behov föreligger av en pumpman med säkerhetsuppgifter som sjöfartsverket har anledning att i minimibesättningsbeslutet särskilt ange krav på pumpman, som då skall ha den särskilda i behörighetsförordningen reglerade behörigheten pumpman M 13. I övriga fall följer av det nu sagda att det i första hand är en kollektivavtalsfråga i vilken mån ett tankfartygs besättning innefattar en eller flera pumpmän.

Under utredningsarbetet har ifrågasatts om det alls finns skäl att i ett minimibesättningsbeslut särskilt urskilja pumpman och ställa behörighetskrav för denna kategori. Det har därvid bl. a. hänvisats till den tekniska utvecklingen, som i en snar framtid skulle undanröja behovet av särutbildning av personal inom denna kategori. Enligt utredningens mening finns emellertid fortfarande inom handelsflottan tillräckligt många tankfartyg, där pumpmansbefattningen är motiverad av påtagliga säkerhetsskäl, för att generella behörighetsvillkor bör ställas upp. Det är sjöfartsverkets uppgift att för varje fartyg med hänsyn till hur säkerhetstjänsten ombord är organiserad pröva behovet av att i minimibesättningsbeslutet särskilt ange krav på befattningshavare med behörigheten pumpman M 13.

Med hänsyn till att tillgången på erfarna pumpmän nu är begränsad, blir det under en övergångstid inte alltid möjligt att få tag i behörig pumpman. För övergångsperioden bör det vara tillåtet att byta ut pumpmannen mot annan

med tillräcklig yrkeserfarenhet. Närmare föreskrifter härom bör meddelas av sjöfartsverket antingen i minimibesättningsbeslutet eller i generell form. Om pumpmannen skall bytas ut mot personal med annan behörighet, synes det mest lämpligt att kräva ytterligare maskinpersonal, helst med lång tjänstgöringstid eller med tankfartygserfarenhet. Utredningen anser dock att under övergångsperiodens första del högre formellt behörighetskrav än behörigheten motorman M 11 inte kan ställas upp. Härtill kan senare läggas krav på tankfartygserfarenhet av det slag som utgör behörighetsvillkor för behörigheten pumpman M 13.

22.6 Bemanning med radiopersonal

Såsom redovisas i avsnitt 2.5 skall enligt 2 kap. 47 § sjösäkerhetskungörelsen på passagerarfartyg som nyttjas i internationell resa och på lastfartyg om minst 1 600 brt som nyttjas i internationell resa finnas radiotelegrafstation. Med stöd av 6 kap. 1 § sista stycket sjösäkerhetslagen föreskriver sjöfartsverket alltid att det på fartyg med radiotelegrafstation skall finnas särskild radiotelegrafist. För radiotelefonstation, som finns på de flesta andra fartyg antingen på grund av föreskrift i nyssnämnda paragraf i sjösäkerhetskungörelsen eller eljest, krävs inte särskild personal. Sådan betjänas som regel av personal med även andra uppgifter ombord, i allmänhet av däckspersonal.

Frågan om bemanning av fartyg med radiotelegrafist är beroende av om fartyget har radiotelegrafstation. Viss tidsbegränsad försöksverksamhet med dispenser från sjösäkerhetskungörelsens krav på sådan utrustning pågår och skall utvärderas av sjöfartsverket. Denna för bemanningen med radiopersonal avgörande fråga ligger alltså utanför utredningens uppdrag. Tills beslut i utrustningsfrågan har fattats, bör nuvarande bemanningsregler behållas oförändrade. Den främste eller ende radiotelegrafisten på ett fartyg skall ha av utredningen föreslagen radiotelegrafistbehörighet (avsnitt 16.7). Skulle mer än en telegrafist ingå i besättningen, vilket kan förekomma på passagerarfartyg, behöver endast en ha föreskriven behörighet. För övriga är radiotelegrafistcertifikat tillräckligt.

22.7 Bemanning med intendenturpersonal

För arbete i fartygs intendenturavdelning fordras i allmänhet särskild personal (6 kap. 1 § andra stycket sjösäkerhetslagen). I avsnitt 14.5 motiverar utredningen sin uppfattning att det behöver ställas upp särskilda författningsbundna kvalifikationskrav endast för den bland intendenturpersonalen som ansvarar för kosten (kockbehörighet) men inte för annan intendenturpersonal. Behörighetsvillkoren diskuteras i avsnitt 16.8 och parametern för bemanning med intendenturpersonal i avsnitt 21.4.

Enligt utredningens uppfattning måste det på alla fartyg som går i sådan fart att måltider serveras ombord finnas någon med kockbehörighet. För de minsta fartygen, dvs. fartyg om högst 400 brt, bör det medges att befattningen förenas med annan befattning, dock inte i ansvarsställning, ombord. I övrigt skall särskild befattningshavare finnas.

I avsnitt 20.2 uttalar utredningen att även behovet av avlösning för kocken måste beaktas. Frånsett de största fartygen, där det som regel finns både ekonomiföreståndare och kock, får detta behov tillgodoses inom ramen för den ordinarie personalen i besättningen, där följaktligen åtminstone ytterligare någon bör ha grundläggande matlagningskunnighet.

Beträffande antalet personer inom intendenturavdelningen anser utredningen skäligt – med beaktande av de erfarenheter som man har av nuvarande bemanning (se tabell 5.6) och av de arbetsuppgifter som bör åligga denna del av besättningen – att för normalfallet vad som anges i tabell 22.3 skall gälla.

Tabell 22.3 Bemanningstabell för intendenturpersonal

Fartygets storlek	Besättningens storlek, exklusive intendenturpersonal	Intendenturpersonal	
		med kockbehörighet	övriga
Högst 400 brt		(1)[a]	
Över 400 brt	högst 10 personer	1	
	11–15 personer	1	1
	16–20 personer	1	2
	21–25 personer	1	3
	26–	1	4

[a] Den som har behörigheten får tjänstgöra även i annan befattning inom fartygets minimibesättning.

23 Särskilda bemanningsfrågor

Såsom framgår av kap. 19 föreslår utredningen att sjöfartsverkets befogenheter att bestämma om bemanningen på fartyg skall utsträckas till att gälla i princip alla fartyg. För vissa fartyg kan i stället för minimibesättningsbeslut fastställas särskilda bemanningsföreskrifter. Detta innebär att reglerna om minimibesättning kommer att omfatta viktiga fartygsgrupper som hittills har varit undantagna på grund av att tonnagegränsen 20 brt inte har uppnåtts, att fartyget inte har fört passagerare eller gods eller att fartyget inte har varit handelsfartyg. Sådana viktiga grupper är bogserfartyg samt sjöfartsverkets, tullverkets och andra staten tillhöriga fartyg. Utsträckningen betyder också att fiskefartygen kommer att falla under regleringen. Reformen tillmötesgår i denna del en ofta framförd kritik mot att lagstiftningen inte tillräckligt uppmärksammat säkerhetskraven i fråga om bemanningen inom de nu nämnda fartygsgrupperna.

Det är givet att bemanningsfrågorna på små fartyg, under 20 brt, ter sig annorlunda än för större fartyg. Kraven på besättningens storlek och sammansättning påverkas i högre grad än eljest av fartygets sysselsättning och utrustning. Detsamma kan gälla större fartyg med speciellt växlande sysselsättning, t. ex. bogserfartyg och sjöfartsverkets fartyg. Besättningen på dessa fartyg varierar betydligt beroende på den uppgift som fartyget har och den utrustning som för tillfället medförs. Det förekommer också, att bemanningen varierar mellan likartade fartyg med samma uppgift men med olika ägare eller driftsformer. Den bemanningspraxis som föreligger har vuxit fram i det praktiska arbetet, ofta i samarbete med de anställda och deras organisationer.

Det finns ingen anledning att med den nya lagstiftningen förändra den bemanningspraxis som har utvecklats för bogserfartygen och de statliga fartygen. Det är därför viktigt att lagstiftningen lämnar utrymme för den flexibilitet med hänsyn till fartygens olika arbetsuppgifter som är nödvändig. Systemet med fastställda minimibesättningar för dessa fartyg lämpar sig i allmänhet inte av praktiska skäl. Utredningen föreslår därför, att sjöfartsverket får möjlighet att istället begränsa bemanningsbestämmelserna till föreskrifter beträffande vissa nyckelbefattningar ombord. Utredningen förutsätter att bemanningssituationen för den typ av sjöfart det här är fråga om mera detaljerat regleras i avtal mellan arbetsmarknadens parter.

Beträffande fiskefartyg, för vilka f. n. gäller särskilda regler om befälsbemanning enligt 12 § sjöbefälskungörelsen, kan enligt utredningens uppfattning göras liknande överväganden som beträffande bogserfartyg. Vissa

bemanningsföreskrifter bör alltså finnas, men i övrigt kan bemanningen följa den praxis som har utbildats. Bemanningsföreskrifterna kan i flertalet fall inskränkas till att omfatta behörighetskrav för befälhavaren och den som är ansvarig för maskineriet.

Den förenklade ordning som utredningen nu förordar för vissa fartyg kan i vissa lägen framstå som otillfredsställande. Detta kan vara fallet när kompletterande bemanningsregler i kollektivavtal mellan parterna helt saknas. Sjöfartsverket bör ha sin uppmärksamhet riktad på dessa förhållanden och det kan i sådana fall vara erforderligt att fastställa minimibesättning.

Utredningen vill i detta sammanhang betona, att de i kap. 22 diskuterade bemanningstabellerna inte är avsedda att användas för de nu diskuterade fartygen men att viss ledning från tabellerna kan hämtas vad gäller behörighetsnivån för olika befattningshavare.

Också på ett annat område måste övervägas, vilken särbehandling som är nödvändig av personalen på de nu diskuterade fartygen för att fungerande bemanningssystem skall kunna skapas. Detta rör behörighetsvillkoren för de i behörighetsförordningen föreslagna behörigheterna, särskilt dem för däckspersonal. Det är enligt utredningens mening inte rationellt att ställa upp sådana villkor för behörighet att tjänstgöra i ansvarsbefattningar på de nu diskuterade fartygen, att personalen inte kan kvalificera sig för dem genom tjänstgöring på berörda fartyg.

Såsom framgår av redogörelsen i avsnitt 5.1 rörande anställningskrav och internutbildning för personal på statens fartyg är omsättningen av personal inom denna verksamhet liten och utbytet av personal mellan å ena sidan sjöfartsverkets och kustbevakningens fartyg och å den andra handels- och fiskeflottornas fartyg också litet. Som behörighetsvillkor för behörigheterna befälhavare D 1 – båtsman D 10 föreskrivs enligt förslaget till behörighetsordning viss tids tjänstgöring på handels- eller fiskefartyg. Detta villkor är svårt att uppfylla för personalen på sjöfartsverkets och kustbevakningens fartyg. För behörigheterna befälhavare D 1 – skeppare D 8 föreskrivs dessutom som villkor tjänstgöring på fartyg i minst utsträckt östersjötrafik. Enligt utredningens uppfattning måste godtas, att särskilda behörighetsvillkor rörande praktik skapas för befattningshavare på statens fartyg, t. ex. personal med ansvar för vakt på däck. Dessa behörighetsvillkor skall vara sådana att de kan uppfyllas genom tjänstgöring på fartyg av det slag där befattningen är inrättad.

Som exempel på tillämpningen av det som anförs i föregående stycke kan tas följande bemanningssituation. På ett av tullverkets större oljeskyddsfartyg anses däcksbemanningen skola utgöras av befälhavare med behörigheten skeppare D 7, styrman med behörigheten skeppare D 9 och två däcksmän med behörigheten matros D 11 och jungman D 12. För att de två förstnämnda befattningshavarna skall kunna vinna sina behörigheter genom sitt arbete inom kustbevakningen fordras att kravet på tjänstgöring på handels- eller fiskefartyg slopas för båda behörigheterna och att kravet på tjänstgöring i minst utsträckt östersjötrafik för behörigheten skeppare D 7 slopas. Genom slopandet av dessa behörighetsvillkor får behörigheterna ett annat innehåll än det som avses med behörigheter enligt behörighetsförordningen. Ingen av dessa särskilt tillskapade behörigheter kommer att medföra rätt att tjänstgöra

på handels- eller fiskefartyg. Fartkravet för skeppare D 7 bör ersättas med krav på motsvarande tids tjänstgöring på fartyg som företrädesvis opererar i öppen sjö utanför kusten. För de två däcksmännen i exemplet kan de i behörighetsförordningen uppställda behörighetsvillkoren gälla. För befälhavare och styrman skapas då behörigheter som är särskilt anpassade till kustbevakningen. Beslut om behörighetskraven fattas enligt den föreslagna lydelsen av 6 kap. 2 § andra stycket sjösäkerhetslagen av tullverket. Beslutet skall föregås av samråd med sjöfartsverket och den eller de personalorganisationer som representerar kustbevakningens personal.

24 Avveckling av bristmönstring

24.1 Olika vägar att avveckla bristmönstringssystemet

I avsnitt 3.5 redogörs för bristmönstringssystemet, vilket grundas på 38 § sjöbefälskungörelsen och 10 kap. 3 § andra stycket sjösäkerhetslagen. Systemet medger, att man gör avsteg från de i sjöbefälskungörelsen och genom minimibesättningsbesluten uppställda behörighetsfordringarna för annan personal än befälhavaren, om man inte i senaste hamn kan få tag på lämplig person som är behörig till befattningen.

Utredningen har undersökt i vilken utsträckning sjöbefälet på handelsfartyg över 20 brt uppfyller de krav på behörighet som ställs upp i sjöbefälskungörelsen och minimibesättningsbesluten (se kap. 8). Även Sveriges redareförening har gjort motsvarande undersökningar. Resultaten av dessa undersökningar visar på betydande brister i behörigheten. Detta gäller företrädesvis sjöbefäl i lägre befattningar och framför allt på maskinsidan. Såsom framgår av det föregående hänför sig frånvaron av behörighet ofta till den rent formella sidan; den bristmönstrades faktiska förmåga att klara arbetsuppgifterna behöver i många fall ej sättas i fråga. Någon omfattande analys av skälen till det otillfredsställande bemanningsläget har inte gjorts. Det synes emellertid klart att utbildningskapaciteten har varit tillräcklig men att den utbildade personalen stannar endast begränsad tid i yrket. En viss förbättring synes ha inträtt under senare år (jfr kap. 8, särskilt tabell 8.11).

Såsom framhålls i kap. 12 bör enligt utredningens mening bristmönstringssystemet avvecklas. Det är emellertid inte möjligt att på en gång avskaffa all bristmönstring. Detta skulle medföra allvarliga störningar för sjöfartsnäringen. Utredningens bemanningssystem innebär nämligen, att det överlåts till sjöfartsverket att bestämma bemanningen i besluten om minimibesättning, och att avvikelse från sådant beslut inte tillåts utan vidare. Om beslutet inte kan följas, måste fartyget i princip ligga still tills föreskriven bemanning kan anskaffas. Där förutsättningar finns för att säkerheten ändå blir tillgodosedd, kan det dock tillåtas att fartyget går med annan, tillfälligt reducerad eller på annat sätt ändrad besättning.

När ett nytt bemanningssystem byggs upp kan tänkas olika vägar för att lösa bristmönstringsproblemet övergångsvis. En möjlighet att lösa övergångsfrågan är att låta de nya bestämmelserna träda i kraft men att tills vidare under ett övergångsskede behålla reglerna om bristmönstring; en sådan övergångstid skulle kunna bestämmas till ett eller flera år. En olägenhet med

denna lösning är att den möjliggör en fortsatt slentrianmässig bristmönstring utan att näringen utsätts för någon nämnvärd press att rätta till förhållandena. Lösningen strider också mot principen att bemanningsbesluten helt skall handhas av sjöfartsverket. En annan lösning är att principiellt slopa bristmönstringssystemet i och med att de nya bestämmelserna träder i kraft och i stället anförtro åt sjöfartsverket att genom komplettering av gällande minimibesättningsbeslut närmare ange i vilken grad som under en övergångstid avvikelse kan få förekomma från beslutens kompetenskrav. Ett sådant kompletterande beslut får inte innebära en reducering av det eljest föreskrivna minimiantalet ombordanställda.

Det faktiska läget beträffande bemanningen på olika fartyg leder till att utredningen förordar en kombination av de nämnda lösningarna. Det är framför allt bland ansvarspersonal i lägre nivåer, den tredje och fjärde i ordningen bland befälet, där bristsituationen f. n. gör sig mest märkbar. Svårigheterna är dessutom större beträffande det mindre tonnaget än för det större.

Av praktiska skäl måste en avveckling av bristmönstringssystemet ske successivt. Detta bör innebära att man stegvis minskar det antal befattningar som kan besättas med bristmönstrad personal. Efter en tid av sådan avveckling bör all bristmönstring upphöra. Denna tid måste användas av både redare och myndigheter till att se över rekryterings- och utbildningsorganisationen, så att bristerna vid slutet av perioden beräknas vara täckta.

Planen för avveckling av bristmönstringen kan lämpligen innefatta tre steg. Den närmare utformningen av en sådan etappvis övergång till ett stramare bemanningssystem måste ske med hänsyn till den faktiska tillgången på utbildad personal när de olika stegen tas. Utredningen har till ikraftträdandebestämmelserna i sina författningsförslag fogat regler om en sådan stegvis avveckling av bristmönstringen. Dessa regler är närmast att betrakta som ett exempel på hur avvecklingen kan tänkas ske. Den slutliga bedömningen får göras i samband med ikraftträdandet, när personaltillgången kan överblickas bättre.

I enlighet med vad som nu har sagts föreslår utredningen i kap. 27 att den nya lagstiftningen skall träda ikraft den 1 januari 1979. Vad gäller avveckling av bristmönstringen skall först erinras om att det redan enligt gällande bestämmelser är uteslutet att bristmönstra befälhavaren. Enligt den av utredningen skisserade ordningen innebär det första steget att möjligheten att bristmönstra maskinchefen tas bort på samtliga fartyg fr. o. m. den nya lagstiftningens ikraftträdande. Dessutom bör på större fartyg de näst främsta bland däcks- och maskinpersonalbefattningarna inte heller kunna bristmönstras. Gränsen för sådana större fartyg bör sättas vid lägst 8 001 brt respektive en maskinstyrka om lägst 6 001 kW (ca 8 000 ehk). Under en övergångstid från lagstiftningens ikraftträdande fram till den 1 juli 1981 eller under två och ett halvt år bör övrig personal kunna bristmönstras som hittills. Sistnämnda dag tas det andra steget och bristmönstring kan därefter ske endast i den mån sjöfartsverket lämnar medgivande. Sådant medgivande förutsätts få generell karaktär och vara begränsat till bestämda personalkategorier. I nuvarande läge föreligger självfallet svårigheter att med säkerhet bedöma den omfattning i vilken bristmönstring kommer att behövas under det andra avvecklingsskedet. Såvitt nu kan förutses synes emellertid en begränsning kunna

göras till personal som tjänstgör sist i ordningen bland ansvarspersonalen. Här avses alltså den fjärde, eller på mindre fartyg med endast tre befattningshavare med behörighet att ta vaktansvar, den tredje i ordningen bland däckspersonalen, samt den fjärde, tredje eller andre i ordningen bland maskinpersonalen beroende på det i minimibesättningen ingående antalet befattningshavare med behörighet att ta ansvar för vakt eller jour i maskinrummet. Helt undantagna från bristmönstringsmöjlighet är alltjämt de som inte kan bristmönstras under första steget. Detta får betydelse om det som särskild ansvarspersonal i maskinrummet på ett mindre fartyg endast behöver finnas en maskinchef och det i övrigt blir möjligt att ersätta maskinpersonal med t. ex. däckspersonal med särskild maskinutbildning (jfr tab. 22.2 vid anm. y). Denne maskinchef måste givetvis inneha föreskriven behörighet. Det andra steget innebär vidare att övrig däcks- och maskinpersonal, som inte har behörighet att ha vakt eller jour, och intendenturpersonalen måste vara behörig.

Utredningen har uppskattat att det andra skedet bör kunna gälla i tre och ett halvt år. Steg tre, som innebär att all bristmönstring enligt nuvarande principer upphör, kan alltså tas den 1 januari 1985 med den av utredningen föreslagna ikraftträdandetiden.

I enlighet med vad som nu har förordats har utredningen utarbetat författningsförslag. Dessa är utformade som övergångsbestämmelser till sjösäkerhetskungörelsen, till vilken bemanningsbestämmelserna i sjöbefälskungörelsen förs över. Såsom har sagts ovan måste dock innehållet i de olika stegen, liksom tidsföljden för dem, övervägas ytterligare med hänsyn till den vid tidpunkten för författningsrevisionens genomförande aktuella tillgången på utbildad personal.

I detta sammanhang skall betonas, att uppkonstituering-bristmönstring enligt den förordade lösningen endast får ske av personal som kan anses ha kunskap och erfarenheter för den aktuella befattningen och följaktligen har förutsättningar för att utföra de med befattningen förenade sysslorna.

En särskild grupp utgör de utlänningar som har en utbildning, vilken är likvärdig med den som krävs för befattningen, men som inte har utnyttjat den normala dispensvägen, dvs. inte har erhållit särskild behörighet, likvärdig med innehav av visst angivet behörighetsbevis, enligt bestämmelserna i 34 § andra stycket sjöbefälskungörelsen. Under en övergångstid synes även dessa böra tillåtas i befattningar som de av formella skäl inte är behöriga till. I fortsättningen bör dock krävas att utlänningar, som på detta sätt önskar arbeta i den svenska handelsflottan, skaffar sig formell behörighet. I detta sammanhang skall erinras om de regler rörande behörighetsdispenser som tas upp i det förutnämnda förslaget till en IMCO-konvention om utbildning av och certifikat för sjöpersonal (se kap. 9).

24.2 Tillfällig avvikelse från minimibesättningsbeslut

Utredningens bemanningssystem innebär, att det överlåts till sjöfartsverket att bestämma bemanningen på varje fartyg i beslutet om minimibesättning och att avvikelser från beslutet i princip inte tillåts. Skulle en bristsituation uppstå, så att beslutet inte kan följas, måste fartyget ligga still tills föreskriven

bemanning finns på nytt. Därvid kan antingen personal tillföras fartyget, eventuellt genom flyg till den utländska hamn där fartyget ligger, eller beslutet tillfälligtvis ändras. Sistnämnda möjlighet kan endast komma ifråga, där förutsättningar finns för att säkerheten ändå blir tillgodosedd, och sjöfartsverkets medverkan erfordras.

Enligt vad utredningen har inhämtat förekommer ofta att mindre fartyg drivs med en besättning som inte är större än den föreskrivna minimibesättningen. På större fartyg brukar driftsbesättningen vara större än minimibesättningen. Antalet besättningsmedlemmar över det fastställda minimiantalet varierar, liksom fördelningen av denna personal på olika personalkategorier. Det kan alltså inte förutsättas, att det ombord finns personal som kan ersätta den som blir tvungen att stanna i land på grund av sjukdom eller skada eller som uteblir då fartyget skall avgå. I dessa fall har hittills i allmänhet använts bristmönstring och denna användning torde primärt ha avsetts då systemet tillkom. För sådana fall behövs även i fortsättningen särskilda regler. Från redarnas organisationer har påtalats, att behovet av enkla och praktiskt tillämpbara regler blir särskilt stort i fråga om s. k. enmansbehörigheter, dvs. behörigheter som endast representeras av en person i minimibesättningen t. ex. överstyrman D 3 eller D 4 och pumpman M 13.

De problem som uppstår, om minimibesättningsbeslutet inte kan iakttas när fartyget skall avgå, bör i första hand lösas genom myndighetsbeslut, dvs. kontakter mellan befälhavaren, rederiet och sjöfartsverket. Dessa kan ge ett ändrat minimibesättningsbeslut som resultat, varigenom fartyget tillåts gå med en tillfälligt reducerad besättning eller en besättning med annan sammansättning än den vanliga under viss tid. Ett sådant tillvägagångssätt är emellertid inte alltid praktiskt möjligt att tillämpa. Bristsituationen kan uppstå mycket nära inpå fartygets planerade avgångstid, t. ex. om en besättningsmedlem måste plötsligt föras i land på grund av sjukdom eller han inte infinner sig i tid efter ledighet. Det förekommer att hamnmyndigheterna inte tillåter fartyget att ligga kvar utöver planerad tid. Tidvattenförhållanden eller andra omständigheter kan göra avvikelse från planerad avgångstid besvärlig. De ekonomiska konsekvenserna av att fartyget blir fördröjt är som regel allvarliga. Till detta kommer att beslut om avvikelse från det gällande minimibesättningsbeslutet måste kunna fattas snabbt. Dröjsmål över en veckohelg kan inte godtas; ofta kan ett dygns försening få vittgående ekonomiska konsekvenser. Behovet av snabba beslut från sjöfartsverket i situationer av detta slag skulle till en del kunna tillgodoses genom en effektiv jourorganisation inom verket. En sådan finns f. n. i liten skala för frågor som rör transport av farligt gods. Det skulle ändå bli dyrt att utveckla organisationen så att den blir lämplig för ärenden rörande ändring av minimibesättningsbeslut. Kostnaden härför skulle knappast vara ekonomiskt försvarbar och utredningen kan i vart fall inte utgå från att de nu berörda problemen helt kan lösas med en sådan förstärkning av sjöfartsverket.

Utredningen har därför undersökt andra vägar för att i plötsligt uppkommande besvärliga personalsituationer skapa möjlighet att avvika från ett meddelat minimibemanningsbeslut. En regel i detta syfte – som inte bygger på ett ställningstagande från sjöfartsverkets sida – kan dock försvaras endast om den är restriktiv och på ett betryggande sätt tillgodoser säkerhetskraven.

I Norge finns en regel av nu diskuterad innebörd i Sjøfartsdirektoratets föreskrifter om bemanning av norska fartyg, § 16. Regeln innebär för det fall brister uppstår i besättningen på grund av oförutsedd händelse, att befälhavaren får fortsätta resan till nästa hamn, dit fartyget är destinerat, för att komplettera besättningen där. Det förutsätts att bristen inte inverkar på vakthållning eller andra säkerhetsmässiga förhållanden ombord. Vidare krävs att skriftlig förklaring om att personal inte kan anskaffas på platsen erhålls från norsk sjömansförmedling eller konsul, om sådan finns på platsen, samt att anteckning om avvikelsen och om orsaken härtill görs i skeppsdagboken. Förklaringen och avskrift av anteckningen i skeppsdagboken skall snarast sändas till Sjøfartsdirektoratet.

Enligt dansk lag utgör bemanningsbestämmelser, som utfärdats för ett fartyg, inte hinder för fartyget att fortsätta sin resa om det annorstädes än i dansk hamn genom oförutsedd händelse förlorar någon del av sin besättning och om befälhavaren bedömer att resan ändå kan fortsättas. Anteckning om vad som inträffat skall göras i skeppsdagboken.

Befälsbemanningsutredningen har diskuterat två olika sätt att angripa de nu diskuterade problemen. Ett sätt innebär att det redan i minimibesättningsbesluten anges om och i vilken utsträckning avvikelser från beslutet tolereras i undantagssituationer. Ett sådant system kan uppenbarligen inte täcka alla fall där en avvikelse kan framstå som motiverad och försvarlig, och metoden löser därför inte på ett tillfredsställande sätt de svårigheter som kan uppstå vid ett plötsligt personalbortfall. Den andra möjligheten är att införa en befogenhet för befälhavaren att i nu ifrågavarande bristsituationer göra avsteg från minimibesättningsbeslutet. En förutsättning för att en sådan befogenhet skall få utnyttjas måste vara, att beslutet om avvikelse föregås av en omsorgsfull prövning av säkerhetskraven och att beslutet får en högst tillfällig karaktär.

En självklar utgångspunkt är, att en befogenhet av det slag som den nämnda andra möjligheten antyder inte får gå längre än den nuvarande bristmönstringsmöjligheten. Med andra ord får en sådan möjlighet att avvika från minimibesättningsbeslutet aldrig avse det fastställda minimiantalet anställda, utan endast den föreskrivna kompetensen för befattningen i fråga. Vidare måste beslut om avvikelse föregås av samråd med dem som jämte befälhavaren främst har att ta ansvar för säkerheten ombord. Samråd bör sålunda alltid ske med skyddsombudet. Finns skyddskommitté ombord, bör samrådet äga rum med denna. Undantag från minimibesättningsbeslutet är en så allvarlig och för hela fartyget väsentlig fråga, att befälhavaren, innan han fattar beslutet, även regelmässigt bör inhämta maskinchefens synpunkter. För att en undantagsregel av detta slag inte skall kunna utnyttjas på samma sätt som det nuvarande bristmönstringssystemet måste vidare tillförsäkras, att avvikelse från minimibesättningsbeslutet endast får tillfällig karaktär och inte kan ges en förlängd giltighet. En bestämmelse i detta syfte skulle kunna utformas på sådant sätt att en avvikelse inte får ges längre varaktighet än en vecka och att undantag härifrån medges endast om avvikelsen gäller för en resa mellan två hamnar och denna resa tar mer än en vecka i anspråk.

Även om de nu anförda synpunkterna kan bli tillgodosedda, måste ändå en ordning som den ifrågasatta väcka tveksamhet. Slopandet av bristmönstringen syftar till att skapa stabilitet i bemanningsförhållandena och att

inskärpa sjöfartsverkets ansvar för säkerhetsbemanningen ombord. En säkerhetsventil för plötsligt uppkommande behörighetsbrister i minimibesättningen får inte utformas på sådant sätt att det grundläggande syftet med bemanningsreformen äventyras. Ett oeftergivligt krav måste därför vara, att sjöfartsverket får möjlighet att följa och i efterhand granska sådana fall där befälhavaren funnit grundade skäl att frångå ett minimibesättningsbeslut. Avvikelser från minimibesättningsbeslutet skall därför antecknas i skeppsdagboken och omgående – telegrafiskt, med telex eller genom annat liknande snabbt kommunikationsmedel – rapporteras till sjöfartsverket. En lagstiftning med det nu diskuterade innehållet bör också ge sjöfartsverket möjlighet att genom särskild föreskrift i minimibesättningsbeslutet begränsa befälhavarens befogenhet att avvika från beslutet. Sådana begränsande föreskrifter bör dock inte ges en alltför generell karaktär, så att den önskvärda flexibiliteten går förlorad. Det kan vara skäl att avvakta erfarenheterna av ett system som det redovisade och bedöma behovet av begränsningar mot bakgrunden härav. Vissa inskränkningar är dock från början givna. Det gäller kvalifikationskraven för bl. a. radiopersonal, där bindande konventionsregler finns.

Vid bedömningen av de skäl som kan anföras för och emot en undantagsventil för att undvika stillaliggande har utredningen funnit sig kunna acceptera en ordning i enlighet med den nu skisserade. Bestämmelser i detta syfte har inarbetats i 6 kap. sjösäkerhetslagen. Vidare föreslås i 6 kap. 20 § sjösäkerhetskungörelsen föreskrifter för befälhavarens tillämpning av denna ordning, såsom skyldighet att göra anteckning om beslutet och skälen för detta i skeppsdagboken, att anteckna avvikande mening som kommit fram under det föreskrivna samrådet med maskinchefen och skyddskommittén (skyddsombudet) samt att underrätta sjöfartsverket. Verkets möjligheter att göra inskränkningar i befälhavarens beslutsrätt regleras i 21 § samma kapitel.

Det skall understrykas, att befälhavarens befogenhet att göra avsteg från minimibesättningsbeslutet enligt den förordade ordningen har tillfällig karaktär och inte kan lösa problem med ett mera varaktigt personalbortfall. När befogenheten har uttömts, måste bristen vara fylld, därest inte sjöfartsverket under tiden funnit sig kunna för ytterligare begränsad tid medge en jämkning av det ursprungliga minimibesättningsbeslutet efter framställning från befälhavaren eller rederiet på det sätt som diskuteras inledningsvis i detta avsnitt. I annat fall blir fartyget liggande.

24.3 Avvecklingens följder för nu bristmönstrad personal

Det finns i handelsflottan ett stort antal personer som tjänstgör i befattningar, till vilka de inte har formell behörighet, och som alltså är bristmönstrade. Många har tjänstgjort under lång tid på detta sätt och förvärvat betydande praktiska kunskaper i sitt arbete. Det skulle varken från säkerhetssynpunkt eller från personalpolitiska utgångspunkter vara försvarligt att i samband med avvecklingen av bristmönstringssystemet tvinga dem som är bristmönstrade att utan vidare lämna sina befattningar. I stället bör undersökas i vilken utsträckning behörighetsfrågan för denna personal kan ordnas genom

särskilda övergångsbestämmelser.

För några grupper av de bristmönstrade behövs inga övergångsbestämmelser utöver dem som föreslås under 24.1. Detta gäller bl. a. dem som efter avslutade studier vid sjöbefälsskola har bristmönstrats i befattning till vilken den teoretiska utbildningen leder efter fullgjord praktik. Som exempel kan nämnas den som med godkända betyg i styrmansutbildning och 27 månaders däckstjänstgöring har bristmönstrats i befattning för vilken krävs styrmansbrev. I sin tjänstgöring erhåller denne ytterligare praktik för behörigheten och han kan alltså efter en tids tjänstgöring i den befattning vari han har bristmönstrats (i exemplet efter 15 månader) få sitt behörighetsbevis. Han får sålunda – efter viss tjänstgöringstid som utan vidare ryms inom den föreslagna övergångsperioden – automatiskt sin behörighet. – En annan grupp för vilken inga särskilda bestämmelser behövs, utgörs av dem som har sådan annan utbildning, t. ex. från utländsk sjöbefälsskola, att svensk behörighet kan erhållas med stöd av 34 § andra stycket sjöbefälskungörelsen och motsvarande bestämmelse i utredningens förslag (19 § behörighetsförordningen). Förslaget innebär följaktligen att sådan personal i handelsflottan, som har utländsk utbildning av tillfredsställande standard men som av olika skäl inte brytt sig om att söka svensk behörighet, snarast bör ge in ansökan om att få sådan motsvarande behörighet.

För dem däremot, som inte har tillräcklig teoretisk utbildning för den behörighet som motsvarar deras befattning, behövs övergångsbestämmelser. I och för sig kan anföras skäl för att den här åsyftade personalen generellt bör gå igenom den utbildning som felar för att behörighetskraven skall vara uppfyllda. Ett sådant kategoriskt ställningstagande skulle emellertid vara orealistiskt. För dem som har lång tids tjänstgöring i högre befattning än de har formell behörighet till är det knappast möjligt och inte heller nödvändigt att kräva detta. Sådan personal får anses ha förvärvat tillräckliga kunskaper i sitt arbete och kan därför tillåtas att fortsätta i innehavd eller liknande befattning, som om de hade haft behörighet för befattningen. I denna personalgrupp finns också de som under senare år har gått igenom särskild kompletteringsutbildning för högre behörighet men som inte har kunnat få ut sitt behörighetsbevis på grund av att de inte har all erforderlig praktik. Det gäller framför allt maskinpersonal som visserligen har lång maskinrumstjänstgöring men som saknar fullständig verkstadspraktik. Med hänsyn till det nu anförda bör den som under de senaste tio åren före den nya lagstiftningens ikraftträdande eller före de i föregående avsnitt nämnda övergångsperiodernas utgång har stadigvarande tjänstgjort i viss befattning utan att vara behörig till denna, kunna efter ansökan hos sjöfartsverket ges särskild behörighet att uppehålla befattningen. För att uppfylla kravet på tjänstgöring under tioårsperioden bör den obehörige ha fullgjort minst 42 månader till sjöss i den bristmönstrade befattningen. Tjänstgöring i högre befattning under vissa perioder bör få tillgodoräknas som tjänstgöring i den befattning som han huvudsakligen har upphållit. Som exempel på hur ett sådant system bör tillämpas kan tas en motorman, som under minst fem år har varit mönstrad som 3:e maskinist[1] på ett fartyg med ett maskineri om 6 000 ehk. Denne får på ansökan hos sjöfartsverket personlig behörighet att uppehålla befattningen och, vilket följer av resonemanget nedan i detta avsnitt, vissa andra befattningar. Det förhållandet att han har varit ledig för

[1] Här används befattningsbenämningar för att visa att befattningen, inte behörighet, avses.

semester eller vederlag har ingen betydelse så länge han under den tid han har varit i arbete till sjöss har uppehållit befattningen. Om samme befattningshavare – på grund av att behörig befattningshavare tillfälligtvis har kunnat erhållas under en eller flera kortare perioder – har återgått till motormansbefattning under motsvarande perioder, får han ändå anses ha stadigvarande uppehållit befattning som 3:e maskinist. Tjänstgöring under viss kortare tid som 2:e maskinist berättigar honom inte till behörighet att uppehålla befattning som 2:e maskinist, däremot får tiden räknas som om han hela tiden har uppehållit befattningen som 3:e maskinist.

Den här avsedda personliga behörigheten avser i första hand att på ett bestämt fartyg uppehålla en viss befattning i vilken en person tjänstgjort en längre tid. Han bör emellertid inte vara bunden till en befattning på ett fartyg utan bör efter sjöfartsverkets prövning i varje särskilt fall kunna få tjänstgöra i likartade befattningar på andra fartyg. Huruvida befattningen är likartad får avgöras med hänsyn till de behörighetskrav för befattningen som framgår av minimibesättningsbeslutet och till de speciella krav som kan anses betingade av fartygets typ, fart och andra omständigheter. Några generella regler kan inte komma i fråga, utan vederbörandes personliga yrkeskvalifikationer måste ges avgörande betydelse. Sjöfartsverket bör – på samma sätt som nu sker beträffande behörigheter som meddelas med stöd av 34 § andra stycket sjöbefälskungörelsen – kunna göra den personliga behörigheten som anges i fjärde stycket övergångsbestämmelserna beroende av villkor eller helt återkalla den.

Sjöfartsverket bör även kunna göra inskränkningar i den personliga behörigheten. Det kan t. ex. befinnas lämpligt att föreskriva, att den i exemplet ovan nämnde 3:e maskinisten endast får tjänstgöra i befattning som den fjärde i ordningen bland maskinpersonalen, dvs. som 3:e maskinist. Inskränkningen innebär då att han inte får tjänstgöra i befattning som t. ex. den tredje i ordningen bland maskinpersonalen, även om behörighetskraven enligt minimibesättningsbeslutet är desamma för båda befattningarna. En annan tänkbar inskränkning är att den personliga behörigheten inte gäller för fartyg över en viss storlek. Behörigheten för den nämnde 3:e maskinisten kan t. ex. inskränkas till fartyg med en maskinstyrka om högst 6 000 kW (ca 8 000 ehk).

Utredningen föreslår i punkt 4 i övergångsbestämmelserna till sjösäkerhetskungörelsen bestämmelser som reglerar nu diskuterade personliga behörigheter.

Övriga förslag

25 Giltighet för äldre behörighetsbevis

Vid övergången till ett nytt behörighetssystem måste bestämmas vilken giltighet behörighetsbevis som utfärdats enligt äldre bestämmelser skall ha i det nya systemet. F. n. löper två system för sjöbefälsbehörigheter parallellt. Det ena är sjöbefälskungörelsens med fyra fartygsbefälsbehörigheter och sex maskinbefälsbehörigheter. Hit hör också två behörigheter för fiskeskeppare vilka avskaffades genom 1976 års författningsändringar (SFS 1976:774). För detta system redogörs i kap. 3. Det andra systemet utgörs av behörigheter enligt förordningen (1936:315) angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. samt kungörelsen (1951:99) angående vissa undantag från behörighetsbestämmelserna i denna förordning. Giltigheten av behörigheter enligt det senare systemet regleras i 43–56 §§ sjöbefälskungörelsen. Slutligen finns i nuvarande reglering behörigheter för manskap enligt bestämmelser utfärdade av sjöfartsverket (se kap. 4).

1957 års bemanningsutredning uttalade som princip vid utarbetandet av reglerna om giltighet av äldre behörighetsbevis, att innehavare av sådant bevis inte skall vidkännas någon minskning i den innehavda behörigheten. Vidare borde gälla, att det gamla beviset inte medför mindre behörighet än som är förenad med ett nytt bevis, för vilket gäller samma eller lägre behörighetsvillkor. Rent praktiskt föreslog bemanningsutredningen, att de äldre behörighetsbevisen såvitt möjligt likställdes med närmast motsvarande nya bevis och att det skulle uppdras åt sjöfartsverket att dispensvägen förhindra att äldre behörighet minskades. Detta uppdrag åt verket återfinns i 56 § sjöbefälskungörelsen. Enligt punkt 3 i övergångsbestämmelserna till sjöbefälskungörelsen fick dessutom innehavare av äldre behörighetsbevis behålla den behörighet som han enligt bestämmelserna i kungörelsens 6 kap. eljest skulle förlora, till den 1 juli 1963 dvs. i omkring tre år efter det kungörelsen trätt i kraft. Därigenom fanns tid att lösa sådana tillämpningsproblem som visade sig under sjöbefälskungörelsens första giltighetstid.

Den reglering av giltigheten av äldre behörigheter som har förekommit i samband med ikraftträdandet av tidigare befälsbemanningsförfattningar aktualiseras inte på samma sätt vid den nya ordning för minimibemanning som utredningen nu föreslår. De meddelade övergångsbestämmelserna motiverades av att sjöbefälskungörelsen syftade till en generell reglering av behörigheternas praktiska tillämpning för de olika befattningarna ombord. Vid en övergång från en generell reglering av detta slag till en ordning enligt vilken behörigheternas användning i första hand framgår av sjöfartsverkets minimibesättningsbeslut bortfaller det primära skälet för övergångsbestäm-

melser. I princip bör det framgå av minimibesättningsbesluten i vilken utsträckning som äldre behörigheter kvalificerar för utövning av befattning ombord.

Praktiska skäl talar emellertid för att man inte nöjer sig med detta i samband med att bemanningsbestämmelserna nu föreslås ändrade. Antalet äldre behörigheter är så stort att förenklingar måste övervägas.

En betydande förenkling uppnås i den mån som äldre behörigheter – helt eller med klart angivna begränsningar – kan jämställas med ny behörighet. Detta innebär att minimibesättningsbeslutets angivelse av viss behörighet direkt kommer att avse även de äldre behörigheter som har jämställts med de i beslutet angivna. I 24 § behörighetsförordningen tar utredningen upp de äldre behörigheter som kan behandlas på detta sätt. I några fall ställs upp krav på att viss praktik skall ha fullgjorts, för att jämställdhet med den nya behörigheten skall föreligga. Detta är en följd av att 7 § andra stycket sjöbefälskungörelsen föreslås ersatt med särskilda behörigheter för befälhavare, maskinchef och deras närmaste män.

Sjöfartsverket måste alltså ha rätt att komplettera behörighetsförordningens bestämmelser. Detta kan ske dels genom generella föreskrifter, dels med bestämmelser för enstaka fall där de generellt givna föreskrifterna inte utan vidare bör tillämpas. De generella föreskrifterna bör syfta till att behörigheterna i görligaste mån behåller den praktiska användbarhet som de har haft tidigare. Det är vidare angeläget att de generella föreskrifterna om äldre behörigheters innehåll får en sådan allmängiltighet att innehavarna får ett klart besked om förutsättningarna för fortsatt yrkesutövning. Härtill bör komma en möjlighet för sjöfartsverket att reglera även individuella fall, där de generella föreskrifterna skulle medföra att en enskild person på ett otillbörligt sätt begränsas i sin yrkesutövning. Utredningens förslag om möjlighet i vissa fall att göra undantag från gällande behörighetsvillkor tillgodoser delvis detta behov. Viktig är också den möjlighet som sjöfartsverket får att i enskilt minimibemanningsbeslut undantagsvis medge att viss befattning får innehas av närmare angiven person med kvalifikationer som formellt avviker från vad som eljest gäller för innehav av befattningen. Denna möjlighet blir särskilt betydelsefull i sådana fall där innehavaren av viss behörighet med hänsyn till sin tidigare verksamhet och erfarenhet bör få behålla den rätt att uppehålla viss eller vissa befattningar som han har haft en längre tid. Utredningen förutsätter att sjöfartsverket i fall där tvekan kan råda samråder med berörda organisationer för redare och ombordanställda.

Slutligen föreslår utredningen i 25 § behörighetsförordningen en regel angående fortsatt giltighet för sådan behörighet för hantering av farlig last som avses i 6 kap. 9 § sjösäkerhetskungörelsen enligt nuvarande lydelse.

26 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 åligger närmast den lokala sjöfartsinspektionen som utgörs av sju distrikt med var sitt inspektionskontor. För kontroll av säkerheten på svenska fartyg i vissa kontinentala och brittiska hamnar finns dessutom ett inspektionskontor i Rotterdam. Viss tillsyn över säkerheten på svenska fartyg utövas härjämte av konsuler.

Sjöfartsinspektionens bemanningskontroll omfattar alla fartyg som berörs av sjösäkerhetslagen, dvs. även utländska fartyg som rör sig i svenska farvatten. För tillsynen av fartyg som ägs eller brukas av staten ansvarar den myndighet under vars förvaltning fartyget står, i den mån regeringen inte bestämmer annat. Vid prioritering mellan olika uppgifter som ligger på den lokala sjöfartsinspektionen går besiktningar och dylika kontroller i allmänhet före bemanningskontroll. Bemanningen övervakas därför endast i mycket begränsad omfattning på detta sätt.

Det åligger även mönstringsförrättare att utöva tillsyn över fartygs bemanning (1 kap. 3 § sjösäkerhetslagen). Detta framgår också av 25 § mönstringsförordningen (1961:87) och av sjöfartsverkets tillämpningsföreskrifter till denna förordning. Mönstringsförrättarnas 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. Sådan förteckning upprättas enligt mönstringsförordningen (37 § m. fl.) för fartyg om minst 20 nettoregisterton i inrikes fart utom passagerarfartyg. Den upprättas av befälhavaren och godkänns av mönstringsförrättare. Den bemanningskontroll som utförs av mönstringsförrättare innebär granskning och påpekanden, däremot inte möjlighet att ingripa med nyttjandeförbud. Sådan befogenhet tillkommer bara sjöfartsinspektionen.

Mönstringsutredningen föreslår i sitt betänkande Mönstring av sjömän (Ds K 1974:11) begränsning av nuvarande mönstringsplikt till att gälla endast utrikes sjöfart samt slopande av avmönstring och den s. k. årsmönstringen. Detta innebär 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 infordrande av besättningslistor med erforderliga uppgifter för fartyget från rederiet eller direkt från befälha-

varen till verkets bemanningssektion, dels genom medverkan från den lokala sjöfartsinspektionen att införskaffa sådana handlingar och i samband därmed viss kontroll av dessa mot minimibesättningsbeslutet. Den slutliga kontrollen skall dock enligt förslaget alltid ske vid bemanningssektionen som för detta ändamål föreslogs tillföras två tjänster som handläggare. Målet borde vara att varje fartyg kontrollerades på detta sätt minst en gång om året.

Mönstringsutredningens förslag bearbetas fortfarande i departementet. Befälsbemanningsutredningen anser sig böra utgå ifrån att förslagen genomförs och att alltså mönstring kommer att ske i mindre omfattning i framtiden. Sjöfartsverket har inte äskat medel för ytterligare tjänster för bemanningskontroll och begär ingen förstärkning, som är speciellt avsedd härför, i petita för budgetåret 1978/79.

Ett genomförande av mönstringsutredningens förslag innebär även, att mönstringsförrättarnas bemanningskontroll i samband med mönstringsverksamhet minskas. Befälsbemanningsutredningen anser det inte vara en framkomlig väg att föreslå, att mönstringsförrättare åläggs att utan samband med förrättning besöka fartyg och kontrollera bemanningen. Detta gäller särskilt mönstringsförrättare inom konsulatsorganisationen, vilka inte kan belastas med sådana uppgifter, men även inom Sverige verksam personal.

Den säkerhetsmässiga sidan av bemanningen gör det nödvändigt att fästa stor vikt vid att bemanningsbestämmelserna noga efterlevs i praktiken. Befälsbemanningsutredningen har redan i det föregående framhållit betydelsen av att sjöfartsverkets bemanningssektion får erforderliga resurser för att kunna åtaga sig de vidgade arbetsuppgifter som utredningens förslag innebär. Vidare kan en framtida effektivering av sjömansregistret möjliggöra en snabb registrering av besättningsförändringar, varigenom bemanningskontrollen främjas. Sjöfartsverket skulle nämligen därmed kunna utan dröjsmål få fram aktuella besättningslistor och jämföra dessa med gällande minimibesättningsbeslut. Den effektivare kontakt mellan sjöfartsverket å ena sidan samt redare och ombordanställda å den andra som utredningens förslag medför är också ägnad att främja en lojal tillämpning av meddelade bemanningsbeslut. Det skall härjämte framhållas, att kontrollen av efterlevnaden i praktiken effektivast utövas ombord av de anställda och deras fackliga företrädare. Utvecklingen av skyddsarbetet ombord och av de ombordanställdas ansvar för säkerhetsfrågorna bidrar till att minska behovet av en utbyggd kontrollapparat på myndighetsnivå. Erfarenheterna ger också vid handen att en efterhandskontroll på det här området är både besvärlig och relativt ineffektiv. Även om man varken kan eller bör avstå från en viss efterhandsgranskning grundad på journalredovisningen ombord av de anställda, anser utredningen att huvudvikten i kontrollarbetet bör läggas vid utbildning av sjöpersonalen i säkerhetsfrågor och vid att sjöfartsverket får en bemanningssektion som har förutsättningar att fortlöpande följa bemanningssituationen på fartygen och ingripa mot förekommande brister. Närmare beräkningar av den nödvändiga förstärkningen av sjöfartsverkets resurser redovisas i kap. 28.

27 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Utredningen föreslår i det föregående en reform vars delar kräver olika lång förberedelsetid före ikraftträdandet. Den del som innebär nya regler om minimibesättningen och om andra regler rörande bemanning bör sättas i kraft så snart som det är tekniskt möjligt. Beträffande bristmönstringsreglernas avskaffande föreslås i kap. 24 en ordning med successivt skärpta regler. För det nya behörighetssystemet krävs i allmänhet inga särskilda övergångsanordningar eftersom det under en tid kan användas parallellt med det hittillsvarande. Innan den föreslagna reformen är fullt genomförd, måste också sjöfartsverkets organisation och resurser ses över.

Utredningen bedömer det som möjligt att den nya lagstiftningen sätts i kraft den 1 januari 1979. Det är betydelsefullt att ställningstagande till utredningens förslag sker skyndsamt, eftersom minimibesättningsbeslut f. n. i många fall är interimistiska och grundade på äldre principer, och då rådande osäkerhet om det framtida bemanningssystemet innebär olägenheter och men för sjöfartsnäringen. Det arbete som den nya regleringen initierar måste komma igång omedelbart i samband med ikraftträdandet, och det torde ta åtskillig tid innan tillämpningsbestämmelser har utfärdats och principiella riktlinjer för bemanningen har kristalliserats ut efter samråd med organisationerna. Utredningen bedömer det dock inte som nödvändigt, att äldre minimibesättningsbeslut i samband med ikraftträdandet generellt omprövas utan begäran. I den omfattning som de gällande besluten är interimistiska framgår av besluten att en omprövning av dem är avsedd. Men övriga beslut, äldre eller avseende sådana fartyg som alltjämt ges definitiva minimibesättningsbeslut, bör gälla utan begränsning tills någon intressent begär omprövning. Särskild övergångsbestämmelse om detta erfordras inte.

Däremot behövs en övergångsbestämmelse angående behörigheten för vissa av de befattningshavare som anges i minimibesättningsbesluten. I dessa hänvisas beträffande befattningar som regleras i sjöbefälskungörelsen normalt till denna kungörelse och beträffande övriga befattningar ibland till generella behörighetsregler som har utfärdats av sjöfartsverket, t. ex. kvalifikationskungörelsen. Sådana hänvisningar blir enligt det av utredningen föreslagna systemet inte möjliga att göra men måste för äldre minimibesättningsbeslut behålla sitt innehåll. I en övergångsbestämmelse till ändringarna i sjösäkerhetskungörelsen bör därför anges, att äldre beslut om minimibesättning skall i fråga om de däri angivna befattningshavarnas behörighet tillämpas med hänsyn till innehållet i sjöbefälskungörelsen och övriga bestämmelser som gällde vid den nya lagstiftningens ikraftträdande.

För andra fartyg än dem som har beslut om minimibesättning erfordras övergångsbestämmelser om bemanningen i avvaktan på att sådant beslut eller bemanningsföreskrifter utfärdas. Detta gäller särskilt sådana fartyg för vilka f. n. endast sjöbefälskungörelsens bemanningsregler gäller. För att inte sistnämnda fartyg skall vara helt oreglerade sedan kungörelsen har upphävts, bör beträffande bemanningen och befattningshavares behörighet sjöbefälskungörelsen övergångsvis behålla sin giltighet intill dess sjöfartsverket har utfärdat minimibesättningsbeslut eller bemanningsföreskrifter. Däremot behövs enligt utredningens mening inga särskilda bestämmelser rörande fartyg, som nu inte omfattas av sjöbefälskungörelsens bemanningsregler, för tiden från den nya regleringens ikraftträdande till dess att bemanningen har reglerats för det särskilda fartyget.

Vad härefter gäller den föreslagna behörighetsförordningen innebär denna inga ändringar för dem som redan har viss behörighet enligt sjöbefälskungörelsen eller sjöfartsverkets kvalifikationskungörelse. Till den föreslagna förordningen överförs sjöbefälskungörelsens regelsystem i huvudsak och införs vissa nya behörigheter. Innan personal med dessa nya behörigheter finns, kan de inte användas vid bemanning. Sjöfartsverket får alltså på ett praktiskt och smidigt sätt lösa övergången genom att ange alternativa behörigheter för vissa befattningar eller anvisa tillfälliga lösningar med hänsyn till personalsituationen. För vissa behörigheter diskuteras sådana lösningar i kap. 22. Särskilda övergångsbestämmelser härför erfordras inte (jfr kap. 25).

För vissa behörigheter innebär behörighetsförordningen ändrade behörighetsvillkor i förhållande till motsvarande behörigheter i sjöbefälskungörelsen. Ändringarna innebär i vissa fall en skärpning, t. ex. för befälhavare D 1 och skeppare D 8 vad gäller fartområden samt för vissa maskinpersonalbehörigheter vad gäller kravet på fartygets maskinstyrka. För andra behörigheter åter blir behörighetsvillkoren lättare att uppfylla. I de fall där villkoren eller omfördelningen av praktikkraven kan betraktas som en skärpning, bör samma principer gälla som dem som utredningen förordade i betänkande 2 för övergången till ett nytt praktiksystem. Principerna innebär att den som har påbörjat sin utbildning före den nya ordningens ikraftträdande inte skall få sina möjligheter att vinna behörighet försämrade. Därför bör behörigheten enligt sjöbefälskungörelsen under en begränsad övergångstid kunna erhållas även efter ikraftträdandet av behörighetsförordningen. Sådan behörighet bör ha samma innebörd som annan äldre behörighet. Övergångstiden bör sättas så lång att den som har skaffat huvuddelen av den praktik som krävs för tillträde till en viss utbildning före ikraftträdandet skall kunna fortsätta på den inslagna vägen genom att skaffa återstående praktik, gå igenom den teoretiska utbildningen, fullgöra den praktik som krävs därefter och sedan få ut behörighet enligt den äldre ordningen. Bestämmelserna härom kan lämpligen utformas efter mönster av övergångsbestämmelserna till 1976 års ändringar i sjöbefälskungörelsen.

Vad nu har anförts motiverar en kortare övergångstid under vilken behörighetsbevis enligt sjöbefälskungörelsen kan utfärdas jämsides med nya behörigheter enligt behörighetsförordningen. Utredningen förordar att denna övergångstid sätts till ett år efter ikraftträdandet. Vidare bör den som har vunnit inträde i styrmans- eller maskinteknikerutbildning före ikraftträ-

dandet ha rätt att fullfölja sin utbildning med praktik enligt nuvarande regler för styrmans- respektive maskinteknikerbrev. Den skärpning av behörighetsvillkoren för vissa befälhavarbehörigheter som föreslås gäller fartområdena och är av betydelse för behörighetens inriktning på vissa befattningar. Den bör genomföras snabbt, och särskild övergångstid utöver ettårsfristen föreslås därför inte. För maskinchef M 1 föreslås en anpassning av kraven på maskinrumspraktik till förslaget beträffande bemanningsregleringen (se avsnitt 16.2). Nuvarande regel om sådan praktik kan gälla parallellt under en övergångstid utan att utredningens förslag förändras i sak.

I övergångsbestämmelserna till 1976 års ändringar av sjöbefälskungörelsen (SFS 1976:774) regleras tillämpningen av äldre bestämmelser om praktikkrav i stället för de nya beträffande dem som har påbörjat sina studier i maskinteknikerkurs eller fartygsmekanikerkurs av 1:a klass före den nya ordningens införande. Dessa bestämmelser bör lämnas orörda.

Som framgår av tabell 5.1 utfärdas alltjämt enstaka behörighetsbevis enligt den före sjöbefälskungörelsens införande gällande ordningen. Detta sker med stöd av p. 2 i övergångsbestämmelserna till sjöbefälskungörelsen. Det är inte uteslutet, att det ännu finns någon som har betyg över fullgjord utbildning eller avlagd examen enligt äldre utbildningsordning men som inte har sökt behörighet hos sjöfartsverket. Detsamma kan gälla personal som har gått igenom marin utbildning av sådant slag som avses i andra stycket av förevarande punkt och därför har rätt att erhålla behörighetsbevis enligt sjöbefälskungörelsen. Det synes inte rationellt att behålla möjlighet att så lång tid, som det här kan vara fråga om, efter utbildningens avslutande få ut en behörighet att uppehålla ansvarsbefattning. Den som har erforderlig praktik bör söka behörigheten omgående och för övriga kan möjligheten skäras av med ikraftträdandet av den nya regleringen. Om någon skulle drabbas på ett orimligt sätt härav, återstår möjligheten till dispens enligt 19 § första stycket förslaget till behörighetsförordning, vilket motsvarar 34 § andra stycket sjöbefälskungörelsen.

Kostnader

28 Organisatoriska konsekvenser och kostnader för staten

Utredningens förslag bygger på att sjöfartsverket alltjämt skall vara den centrala sjösäkerhetsmyndigheten. Det innebär i vissa hänseenden ökade arbetsuppgifter för verket. Detta innebär i sin tur att verkets resurser behöver förstärkas.

Alla de uppgifter för sjöfartsverket som utredningen diskuterar faller på sjöfartsinspektionen. Särskilt berörda blir bemanningssektionen och, vad avser bemanningskontrollen, den lokala distriktsorganisationen. Bemanningssektionen handlägger de frågor inom verkets arbetsområde som rör bemanningen av svenska fartyg, arbetstiden till sjöss, tillämpningen av sjömanslagen och andra sociala författningar med undantag för författningar om arbetarskydd, behörighets- och kvalifikationskrav för personal på svenska fartyg, mönstring och registrering av sjömän, dock ej sjömansregistrets förande, prövning av besvär över påmönstringsförbud utfärdade av sjömansnämnden samt frågor om sjömäns syn-, hörsel- och färgsinnen. Inom sektionen handläggs årligen omkring 1 600 ärenden, däri inräknade remisser över utredningsbetänkanden och liknande större ärenden, samt deltagande i och förberedelser för arbetet inom IMCO. Närmare uppgifter framgår av tabell 28.1.

Bemanningssektionens faktiska organisation utgörs av en sektionschef, fyra handläggare och två biträden. Sjöfartsverket framförde i petita för budgetåret 1977/78 önskemål om ytterligare en handläggare. Yrkandet ledde emellertid inte till någon förstärkning av sektionen.

Arbetet inom sjöfartsverket med utfärdande av tillämpningsföreskrifter och liknande för genomförandet av de författningsändringar som blivit en följd av befälsbemanningsutredningens två första betänkanden är i stort

Tabell 28.1 Antal ärenden handlagda av bemanningssektionen inom sjöfartsverket

Budgetår	Totalt antal ärenden	Därav ärenden som rör beslut om minimibesättning
1972/73	1 310	156
1973/74	1 664	153
1974/75	1 831	239
1975/76	1 616	175

Källa: Sjöfartsverkets verksamhetsberättelse 1976

avslutat. Däremot återstår löpande arbete av ett slag som inte fanns tidigare med systematisk genomgång av alla minimibesättningsbeslut för övervägande om personal med specialbehörighet att handha farlig last enligt 6 kap 9 § sjösäkerhetskungörelsen erfordras på fartyget. Vidare skall behörighetsbevis för denna personal utfärdas. En uppföljning av styrd manskapstjänstgöring och befälsassistenttjänstgöring måste också göras. Alla dessa uppgifter faller på bemanningssektionen. Sjöfartsverket återkommer i petita för budgetåret 1978/79 med begäran om medel för en femte handläggare. Vid kontakter med verket har framhållits, att normgivningsarbete, dvs. arbete med tillämpningsföreskrifter och anvisningar till nya författningar, t. ex. sjömanslagen, har fått skjutas åt sidan till förmån för det löpande arbetet med utfärdande av behörighetsbevis, minimibesättningsbeslut m. m.

Mönstringsutredningen föreslog, såsom nämns i kap 26, en utökning av antalet handläggare i bemanningssektionen med två för att den föreslagna intensiva bemanningskontrollen genom infordrade manskapsförteckningar (crew-lists) skulle kunna genomföras. Något ställningstagande till detta förslag föreligger inte.

Även befälsbemanningsutredningens förslag i detta betänkande medför att sjöfartsverkets, särskilt bemanningssektionens, arbetsuppgifter ökar. I samband med ikraftträdandet torde det bli en hård belastning. Då skall dels tillämpningsföreskrifter av olika slag utfärdas, dels bemanningsföreskrifter utfärdas för fartyg som nu inte omfattas av regleringen, och dels minimibesättningsbeslut omprövas. Även om äldre minimibesättningsbeslut kommer att gälla tills de ändras, vilken ordning utredningen föreslår skall gälla, torde många ärenden rörande omprövning av sådant beslut komma in genast efter den nya regleringens ikraftträdande. Utredningen bedömer, att det även efter inledningsskedet kommer att finnas ett större tryck på verket. Nya ärendetyper är förhandsbesked och tillfälliga ändringar av minimibesättningsbeslut. De senare ärendena kan ha jourkaraktär, då snabba beslut måste fattas (jfr 6 kap 4 § tredje stycket i förslaget till sjösäkerhetslag). Verket skall också medverka vid försök med ny utformning av bemanningen och liknande, vilket kräver särskilda insatser för uppföljningen. Härtill kommer utökad befattning med bemanningskontrollen.

Med hänsyn till vad som nu anförts, anser utredningen det ofrånkomligt, att sjöfartsverkets bemanningssektion förstärks med ytterligare handläggarpersonal. Utredningen föreslår därför att verket tillförs en tjänst för handläggare, utöver den tjänst som verket redan har begärt. Kostnaden härför beräknas till omkring 100 000 kr.

29 Ekonomiska konsekvenser för sjöfartsnäringen

Utredningens förslag innefattar dels en ny författningsmässig reglering av handelsflottans bemanning, dels nya bestämmelser om behörighet för tjänstgöring i befattning ombord. Härjämte innehåller förslaget överväganden av betydelse för den framtida bemanningspolitiken.

Vad gäller den författningsmässiga regleringen föreslår utredningen att sjöbefälskungörelsen upphävs, att reglerna om bemanning av fartyg samlas i sjösäkerhetslagen och sjösäkerhetskungörelsen samt att regleringen av behörighet att inneha befattning på fartyg görs i en ny författning, behörighetsförordningen. Detaljbestämmelserna i sjöbefälskungörelsen rörande bemanning av fartyg har ingen motsvarighet i författningsförslagen. De detaljerade bestämmelserna om enskilda fartygs bemanning, vad gäller såväl antal som behörighet, ges av sjöfartsverket genom beslut om minimibesättningen eller, i fråga om de minsta fartygen, bemanningsföreskrifter.

Innebörden av utredningens förslag i denna del är i huvudsak att det offentliga ansvaret för att fartygen är bemannade på ett från sjösäkerhetssynpunkt betryggande sätt mer odelat läggs på sjöfartsverket. De av riksdag och regering utfärdade bestämmelserna kommer enligt förslaget att begränsa sig till allmänna riktlinjer till ledning för sjöfartsverkets praxis i bemanningsärendena. Genom att den nuvarande detaljmässiga regleringen i sjöbefälskungörelsen slopas, öppnas möjligheter för en flexiblare praxis, där större hänsyn än tidigare kan tas till de speciella förhållandena i det enskilda fallet. De riktlinjer som författningsförslagen innehåller avviker inte från de allmänna bedömningar som redan får anses ligga bakom såväl sjöfartsverkets praxis som redares och ombordanställdas handlande i bemanningsfrågor. En i viss mån förändrad syn på bemanningspolitiken kan sägas komma till uttryck i den betoning av kraven på en socialt godtagbar arbetsmiljö som återfinns i utredningens allmänna överväganden, men i denna del innefattar förslagen knappast någonting verkligt nytt och det lär inte råda delade meningar om att fartygens bemanning bör styras av en modern syn på arbetslivets villkor. Slopandet av sjöbefälskungörelsen och de därav betingade ändringarna i sjösäkerhetslagstiftningen i övrigt medför sålunda inga ökade kostnader för rederinäringen. Däremot undanröjer den föreslagna reformen en föråldrad lagstiftning som kan verka hindrande för en rationell utveckling, och reformen är därför ägnad att främja ekonomin inom rederibranschen.

Ett viktigt avsnitt i den föreslagna regleringen tar sikte på att avskaffa den nuvarande bristmönstringen. I detta avseende framlägger utredningen närmast en modell för att visa hur en sådan avveckling skall kunna

genomföras etappvis. Det förutsätts att takten för avvecklingen bestäms med vederbörligt hänsynstagande till bl. a. de praktiska och ekonomiska förutsättningarna. Förslaget i denna del har inte heller under utredningsarbetets gång varit kontroversiellt, och det är utredningens mening att borttagande av möjligheten att bristmönstra skall kunna ske utan några negativa följdverkningar av ekonomisk art.

Utredningens förslag till en ny behörighetsförordning innebär i första hand att nuvarande bestämmelser om behörighet för skilda befattningar samlas i en särskild författning. Vissa nya behörigheter införs, bl. a. beroende på innehållet i det utkast till konvention rörande utbildning och certifikat för sjöpersonal som utarbetats inom IMCO (se kap. 9). Av betydelse är även att den nya författningen upptar vissa behörigheter för andra befattningar än ansvarsbefattningar. Behovet av att närmare reglera vissa av dessa behörigheter, t. ex. för elpersonal, båtsman och pumpman, har varit omstritt. Vägledande för utredningens synpunkter har här varit övertygelsen om att bemanningsutvecklingen – inte minst planerna på redarehåll att genom ny teknik och förändrad organisation av arbetet ombord minska besättningarna till antalet – kräver att ökad uppmärksamhet ägnas åt kvalifikationerna för befattningarna vid sidan om ansvarsbefattningarna ombord. Det är emellertid tydligt att införandet av behörighetskrav i och för sig inte medför ekonomiska konsekvenser. Avgörande måste här bli i vilken utsträckning en framtida bemanningspraxis från sjöfartsverkets sida lägger tyngre ekonomiska bördor på rederierna till följd av att möjlighet öppnas att för vissa befattningar ställa upp behörighetskrav i större utsträckning än enligt nuvarande reglering. Här skall endast påpekas, att sjöfartsverket redan nu har de befogenheter som i utredningens förslag regleras i behörighetsförordningen och att verket i viss omfattning har använt befogenheterna.

Utvecklingen av sjöfartsnäringens lönsamhet riktar speciell uppmärksamhet på de allmänna bedömningar rörande minimibemanning av fartyg som utredningen redovisar tidigare i detta betänkande. Särskilt har de av utredningen upprättade bemanningstabellerna (tab. 22.1–3, se kap. 22) för att åskådliggöra utredningens syn på bemanningsfrågorna utsatts för kritisk granskning, och farhågor har yppats för att dessa tabeller skulle låsa fast utvecklingen vid ett snabbt passerande stadium. De framförda betänkligheterna mot tabellerna ger utredningen anledning att erinra om vad som har framhållits tidigare i betänkandet (särskilt kap. 20) att avsikten med tabellerna inte är att binda sjöfartsverket. Verket skall vid sin tillämpning av den föreslagna regleringen kunna ta hänsyn till förhållanden som inte har beaktats då tabellerna gjordes upp. Särskilt gäller detta en anpassning av bemanning efter utvecklingen på skilda områden, t. ex. på det tekniska området. Det skall också påpekas att tabellerna återspeglar bedömningar som hänför sig till det nuvarande beståndet av fartyg och inte kan ta hänsyn till särskilda förhållanden i enskilda fall. Sålunda föranleder speciella anordningar för det löpande underhållet i terminaler eller regelbundet besökta hamnar särskilda arbetstidsavtal och avlösningssystem och andra organisatoriska förhållanden att tabellerna inte kan användas generellt.

Eftersom tabellerna inte kan användas som anvisningar i detalj om bemanningen i ett enskilt fartyg utan att man samtidigt undersöker t. ex. arbetsorganisationen ombord kan några ekonomiska slutsatser inte dras av

den vägledande betydelse som tabellerna har utan ingående utredning om alla de faktorer som för varje fartyg skall bedömas när minimibesättning fastställes. En sådan undersökning har utredningen inte kunnat göra och dess betydelse kan ifrågasättas med hänsyn till att förhållandena inom handelsflottan ständigt förändras.

Rent allmänt kan sägas att tabellerna vid jämförelse med de minimibesättningsbeslut, som gällde när tabellerna gjordes upp, anger en besättning som ifråga om det tyngre tonnaget ofta med någon eller några man överstiger den föreskrivna minimibemanningen. Detta gäller främst medelstora och större fartyg. För det mindre tonnaget – under 1 600 brt – och en del av det medelstora tonnaget föreligger ingen avvikelse eller leder tabellerna till något lägre antal ombordanställda än vad som följer av minimibesättningsbesluten. Den senare effekten hänger bl. a. samman med den ändrade fartområdesindelningen och den blir särskilt märkbar för mindre och medelstora fartyg i nordeuropeisk och inskränktare fart.

Jämförs tabellerna med de faktiska driftsbesättningarna finner man att driftsbesättningarna i det stora flertalet fall ligger över, ibland betydligt över tabellernas besättningssammanställningar. I vissa fall – när driftsbesättningen överensstämmer med den av sjöfartsverket föreskrivna minimibesättningen – kan emellertid driftsbesättningens antal ligga något under tabellernas angivelse. I dessa fall finns emellertid anledning att utgå från att den mindre besättningen har samband med en speciell arbetsorganisation ombord eller andra förhållanden som tabellerna inte beaktar.

Av det nu anförda framgår att det inte är möjligt att med utgångspunkt enbart i tabellerna avgöra om utredningens syn på säkerhetskraven leder till en faktisk personalökning eller personalminskning inom handelsflottan. En sådan bedömning av något värde kan göras först sedan man under någon tid kunnat följa sjöfartsverkets praxis p. g. a. den nya lagstiftningen. Det är emellertid svårt att tro att utvecklingen inom handelsflottan på den tekniska och organisatoriska sidan skulle gå i en sådan riktning att det i framtiden kommer att krävas mer personal ombord för att tillgodose säkerhetskraven. Endast om så blir fallet leder nämligen utredningens bemanningssynpunkter till generella personalökningar.

Det finns anledning att också granska i vad mån den större differentieringen mellan befattningshavare med skilda behörigheter som tabellerna innehåller kan medföra kostnadsökningar. Utredningen vill här först nämna befattningarna som befälhavarens och maskinchefens närmaste man, vilka på större fartyg skall besättas med behörigheterna överstyrman D 3 eller D 4 respektive fartygsingenjör M 3. Dessa befattningar förekommer f. n. inte i minimibesättningsbesluten och deras införande är betingat av de krav som förslagen till IMCO-konventionen om utbildning och certifikat för sjöpersonal innehåller. Det torde stå klart att den kvalificerade personal det här gäller i praktiskt taget alla fall redan finns på de fartyg där befattningarna kommer ifråga. Tabellernas krav i nämnda hänseenden medför därför inga omedelbara kostnader som drabbar näringen. Likväl kan självfallet den frågan resas, huruvida IMCO-konventionen i denna del skall lända till efterrättelse redan innan den trätt i kraft.

Vad gäller elpersonal finns f. n. sådan personal på det stora flertalet av de fartyg för vilka bemanningstabellen (tab. 22.2) ställer upp krav på sådan

personal. Såsom framgår av utredningens överväganden (avsnitt 22.4) kan inte kravet på elpersonal vara generellt utan det måste avgöras i det enskilda fallet med hänsyn bl. a. till fartygets utrustning om särskild elpersonal behövs. Inte heller anser utredningen att det kan anges i generella termer vilken av de två föreslagna behörigheterna som skall vara representerad på fartyg av viss storlek. Detta får avgöras med hänsyn till de särskilda förhållanden som föreligger beträffande det enskilda fartyget. Den av UTSJÖ föreslagna nya utbildningsordningen kan om den genomförs också medföra förbättrad elutbildning för ansvarspersonalen på maskinsidan och därmed förändrade förutsättningar för bemanning med särskild elpersonal.

De särskilda behörigheterna för erfaren personal utöver den vakt- och jouransvariga, båtsman D 10 och reparatör M 10, är också nya. Det bör observeras, att behörighetsvillkoren utgörs av särskild erfarenhet av matros- respektive motormansyrket och inte ställer krav på speciell utbildning eller kunskaper av annat slag. Förslagen innebär främst en differentiering av personalen och medför inte att det sammanlagda antalet anställda inom däcks- eller maskinpersonalen ökas.

Vad gäller personal med pumpmansbehörighet har utredningen i avsnitt 22.5 understrukit att behovet av sådan personal i minimibesättningarna på tankfartyg skall bero av den tekniska utrustningen ombord och organisationen av säkerhetsarbetet där. Vad utredningen har uttalat i denna del kan inte medföra några ytterligare kostnader utöver dem som under alla förhållanden krävs för fartygets säkra drift. En viss kostnadseffekt kan möjligen tillmätas de uttalanden utredningen gjort i fråga om medelstora och större tankfartyg rörande behovet från säkerhetssynpunkt av ytterligare en matros utöver nuvarande minimikrav. Med hänsyn till den ringa del som personalkostnaderna utgör av de totala driftsutgifterna för ifrågavarande fartyg kan effekten inte bedömas som annat än marginell.

Av det nu sagda framgår att utredningens förslag i och för sig inte medför några direkta kostnadsverkningar. De tänkbara indirekta verkningarna är svårare att bestämma eftersom dessa hänför sig till framtida förhållanden. Här får de uppställda tabellerna – som tar sikte på de nu existerande fartygen och förhållandena – minskad reell betydelse. Erfarenheterna hittills talar för att utvecklingen i växande grad kommer att styras av överenskommelser mellan arbetsmarknadens parter. Det är vidare väsentligt att utredningen inte förutser någon generell omprövning av gällande minimibesättningsbeslut med anledning av författningsändringarna. Även om enskilda fall kan förekomma, där utredningens förslag kan åberopas för en besättningsökning, kan från de nu anförda synpunkterna knappast föreligga anledning till farhågor från kostnadssynpunkt. Frågan kan emellertid resas om utredningens bedömning tar tillräcklig hänsyn till möjliga rationaliseringar av driften och därav följande besättningsminskning. Såsom har framgått av det tidigare i detta kapitel anförda är det en av utredningens huvudlinjer att med sitt förslag främja en sund utveckling av näringen. De författningsförslag som framläggs binder inte sjöfartsverket till annat än att följa riktlinjer för säkerhetsarbetet om vilka inga delade meningar rått. Det finns heller ingen anledning att befara att tabellerna skulle verka återhållande på sjöfartsverkets beredvillighet att medverka i utvecklingen av en realistisk och rationell bemanningspraxis. Utredningen kan inte heller se att de synpunkter som

understryker de sociala krav som måste ställas och säkerhetens betydelse för de ombordanställdas situation kan få negativa konsekvenser. I den mån detta element i en framtida bemanningspolitik riskerar att förbises, innebär dock självfallet utredningens förslag ett vaktslående om en ambition som kan översättas i kostnader.

Bedömningen av utredningens förslag skall också ses mot bakgrunden av den vikt som utredningen fäster vid samverkan mellan redare och ombordanställda i bemanningsfrågor. I avsnitt 19.2 framhåller utredningen den betydelse som sjöfartsverket i sin tillämpning av lagstiftningen bör tillmäta träffade överenskommelser om bemanningen. Ett vidgat inflytande från arbetsmarknadsparternas sida på bemanningen bör verksamt främja en utveckling som såväl redare som ombordanställda kan känna sig tillfredsställda med.

En diskussion om de ekonomiska konsekvenserna av en viss bemanningssituation kan till slut inte föras utan att man beaktar hur minimibesättningsbesluten i praktiken fungerar. I detta hänseende innefattar utredningens förslag flera element som syftar till att förhindra att besluten i den praktiska tillämpningen får oönskade ekonomiska effekter. Här skall framhållas de möjligheter till besättningsminskning som besluten förutses ge utrymme för vid s. k. korta resor, dvs. resor som under normala förhållanden kräver högst tolv eller två timmars gång.

Det förutsätts också, att sjöfartsverket skall kunna för speciella tillfällen telegrafiskt eller på annat enkelt sätt jämka besluten, om vägande skäl föreligger och säkerheten ändå kan anses tryggad. Vidare har befälhavaren fått befogenhet att under vissa förutsättningar frångå minimibesättningsbeslutet under kortare tid för att bl. a. förhindra onödiga förluster.

Sammanfattningsvis vill utredningen understryka att de i betänkandet redovisade förslagen 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 svensk handelssjöfart. Utredningen förutser inte någon generell eller omfattade omprövning av minimibesättningsbesluten för det existerande fartygsbeståndet. För tillkommande fartyg kommer utredningens förslag att förbättra möjligheterna för sjöfartsverket att i samverkan med redare och ombordanställda reglera minimibemanningen efter utvecklingens krav och föreliggande förutsättningar.

Specialmotivering

30 Författningsförslagen

Utredningens förslag att sjöbefälskungörelsen upphävs och att alla föreskrifter angående bemanning samlas på ett ställe medför omfattande ändringar i 6 kap. sjösäkerhetslagen och i 6 kap. sjösäkerhetskungörelsen. Straffbestämmelsen i sjöbefälskungörelsen överförs till sjösäkerhetslagens 10 kap., i vilket även i övrigt föreslås vissa ändringar. Enligt utredningens förslag samlas alla behörighetsföreskrifter i en ny författning, en förordning om behörighet för sjöpersonal. Denna omfattar alla personalkategorier. Slutligen föreslås vissa följdändringar i kungörelsen (1970:160) om läkarintyg för sjöfolk.

30.1 Specialmotivering till förslaget till ändringar i sjösäkerhetslagen

30.1.1 *6 kapitlet*

1 §. I nuvarande lydelse av 1 § återfinns huvudregeln om bemanning, nämligen att fartyget skall vara bemannat på betryggande sätt. Denna regel behålls oförändrad. Paragrafens andra stycke har ändrats med hänsyn till utvecklingen av fartyg med periodiskt vaktfritt maskinrum och kravet på att det på sådana fartyg finns personal för att upprätthålla jour i behövlig omfattning. Begreppet jourtjänstgöring definieras i 6 kap. 13 § andra stycket sjösäkerhetskungörelsen enligt utredningens förslag.

Jourtjänstgöring begränsas enligt förslaget inte till att avse arbete inom fartygets maskinavdelning. Skulle i framtiden annan jourtjänst än inom maskinavdelningen komma i fråga, gäller paragrafen i sin föreslagna lydelse även personal för sådan tjänst.

I paragrafens tredje stycke förslås den ändringen att ordet kosthållet byts ut mot ordet intendenturtjänsten. Det nya uttrycket har en bredare täckning och återger därför bättre de göromål ombord för vilka personal skall avdelas. Utredningen behandlar intendenturtjänsten närmare i avsnitt 20.2.

Något behov av att i författningsförslaget behålla den begreppsmässiga skillnaden mellan befäl och manskap finns inte, när bestämmelserna om säkerhetsbemanning förs samman till sjösäkerhetslagen och tillämpningsförfattningar. Paragrafen har utformats i enlighet härmed.

2 §. Utredningen föreslår i avsnitt 19.3 att bemanningsregleringen i sjösäkerhetslagstiftningen skall gälla i princip alla fartyg och att bestämmelser om

fartygs bemanning skall i de enskilda fallen kunna meddelas antingen som f. n. genom minimibesättningsbeslut eller genom särskilda föreskrifter om bemanningen (i betänkandet vanligen kallade bemanningsföreskrifter). I 2 § första stycket återfinns grundregeln om minimibesättning. Den tidigare begränsningen med avseende på fartygets storlek och användning har slopats.

Nuvarande andra punkten i första stycket föreslås utgå med hänsyn till den föreslagna regeln i 4 § första stycket, vilken förbjuder att fartyg framförs om minimibesättningsbeslut inte föreligger. Nuvarande regel föreslås i stället ingå i sjösäkerhetskungörelsen såsom en tillämpningsföreskrift (6 kap. 5 § första stycket).

I en ny andra punkt delegeras rätten att bestämma om fartområden för minimibesättningsbeslut till regeringen. Hittills har de fartområden som regleras i 1 kap. 10 § sjösäkerhetslagen gällt hela lagens tillämpningsområde och, genom att regeln om fartområden i sjöbefälskungörelsen är likalydande, även kungörelsens område. Utredningen föreslår i avsnitt 21.1 nya fartområden vad gäller bemanningen. Den närmare bestämningen av dessa föreslås ske i sjösäkerhetskungörelsen (6 kap. 5 § i utredningens förslag). Såsom motiveras i det nyssnämnda avsnittet bör sjöfartsverket ha möjlighet att bestämma särskilda fartområden för trafiken bl. a. vid kusterna, närtrafik. Vidare bör som hittills vissa andra jämkningar kunna göras. En rätt för regeringen att delegera sådana beslut till sjöfartsverket ingår därför i författningsförslaget.

Beträffande statliga fartyg skall även i fortsättningen sjöfartsverket svara för erforderliga beslut om minimibemanning såvitt avser handelsfartyg, dvs. fartyg som i allmän trafik befordrar gods eller passagerare. I fråga om övriga fartyg i statlig ägo föreslås att minimibesättning i de flesta fall fastställs av den myndighet som har fartyget inom sin förvaltning (jfr avsnitt 19.4). Såsom framgår av det följande kan minimibesättningsbeslut i fråga om vissa fartyg ersättas av enklare bemanningsföreskrifter. Detta kommer att i stor utsträckning kunna tillämpas på de statliga fartygen.

I sista stycket av förevarande paragraf ges regler om bemanningsföreskrifter. Utredningens överväganden härom återfinns i avsnitt 19.3. Enligt utredningens förslag skall regeringen, med den reservation för vissa statliga fartyg som redan nämnts, delegera till sjöfartsverket att utfärda föreskrifter. Omfattningen av delegationen framgår av 6 kap. 8 § i förslaget till ändringar i sjösäkerhetskungörelsen.

Beslut om minimibesättning föregås av samråd med organisationer representerande redare och ombordanställda. När det gäller statliga fartyg saknas självfallet behov av särskilt samråd med redareparten. Visserligen kan ifrågasättas om en regel av detta innehåll är behövlig med hänsyn till innehållet i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Det inflytande som lagen siktar till kan emellertid inte utan vidare ersätta det hittillsvarande samrådet. Utredningen har därför funnit skäl att behålla nuvarande regel i detta syfte.

3 §. I denna paragraf ges regler om de kriterier som skall beaktas då minimibesättningen bestäms. I förtydligande syfte föreslås det tillägget till nuvarande regler att minimibesättningens storlek och sammansättning skall

bestämmas med beaktande också av den för fartyget gällande ordinarie arbetstiden (jfr avsnitt 20.2). Med ordinarie arbetstid avses i första hand vad som gäller för fartyget enligt sjöarbetstidslagen (1970:105). Har i enlighet med denna lags regler ett kollektivavtal slutits med ett arbetstidsmått som avviker från lagens, skall kollektivavtalet beaktas. Detta sker redan enligt praxis.

Minimibesättningsbeslut skall som regel gälla tills vidare. Under vissa förhållanden kan emellertid en begränsning av tiden för beslutets giltighet vara motiverad. Sjöfartsverket har enligt utredningens förslag (jfr avsnitt 24.2) möjlighet att medge att ett fartyg – under förhållanden som för närvarande skulle aktualisera bristmönstring – får gå med en till antal eller kvalifikationer reducerad besättning. Beslutet härom innebär i praktiken att det ursprungliga minimibesättningsbeslutet ersätts av ett annat och det får antas att det nya beslutet ofta bör ha tidsbegränsad karaktär. Det kan också tänkas gälla enbart för resa mellan bestämda hamnar och därefter ersättas med ett beslut som överensstämmer med det ursprungliga.

4 §. Första styckets första punkt motsvarar närmast nuvarande 2 § första stycket andra punkten. Regeln att fartyg, som skall ha minimibesättningsbeslut, inte får framföras i annat fartområde än som anges i beslutet får anses gälla redan nu men kommer till klarare uttryck i den föreslagna lagtexten.

Nuvarande 4 § innehåller en regel enligt vilken minimibesättningen skall antecknas i fartygets tillsynsbok. Denna regel föreslås upphävd och ersatt med ett system där minimibesättningsbeslutet och en förteckning över besättningen (crew-list) förvaras tillsammans. Förslaget sammanhänger bl. a. med mönstringsutredningens förslag att inrätta sjömansrulla enligt ett lösbladssystem (jfr betänkandet Mönstring av sjömän, Ds K 1974:11). Regler om förteckningen och om minimibesättningsbeslutets förvaring föreslås i sjösäkerhetskungörelsen. I specialmotiveringen till utredningens förslag beträffande denna kungörelse (avsnitt 30.2.1) redovisas förslagets innebörd närmare.

Enligt nuvarande lydelse av 5 § får fartyg inte framföras med mindre antal personer i besättningen än vad minimibesättningsbeslutet anger. Frågan om möjlighet att avvika från de uppställda kvalifikationskraven regleras i 10 kap. 3 §, dvs. i bristmönstringsregeln. Enligt utredningens förslag upphävs efter en övergångstid möjligheterna att bristmönstra medlemmar av besättningen. I andra stycket av 4 § öppnas emellertid en säkerhetsventil för sådana fall där sjöfartsverkets prövning inte kan avvaktas. Innebörden av det föreslagna stadgandet kommenteras utförligt i avsnitt 24.2. Det skall här understrykas att regeln får utnyttjas enbart när bristsituationen beror av oförutsedd händelse. Det skall vara fråga om en plötsligt uppträdande situation, vilket innebär att det inte finns tid att inhämta sjöfartsverkets beslut om eventuell bemanningsreducering. Befälhavarens befogenhet enligt andra och tredje styckena är begränsad till att avse befattningshavares kvalifikationer. Från minimibesättningsbeslutets föreskrift om antalet ombordanställda får avvikelse inte göras.

Tredje stycket innehåller bestämmelser om samråd och en regel som begränsar befälhavarens befogenhet enligt paragrafen till att avse 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 att under en

vecka besöka flera hamnar men för att befogenheten skall kunna göras gällande vid hamnavgång förutsätts att bristen i bemanningen inte kan avhjälpas dessförinnan.

5 §. I paragrafen, som motsvarar nuvarande 6 §, har endast den ändringen vidtagits att nuvarande andra stycket föreslås skola utgå. Förslaget härom har sin grund i att minimibesättningsbeslutet inte längre skall antecknas i tillsynsboken. I stället föreslås en regel i 6 kap. 1 § sjösäkerhetskungörelsen enligt vilket beslutet eller avskrift därav skall förvaras ombord.

6 §. Paragrafen är ny och saknar motsvarighet i gällande sjösäkerhetslagstiftning. Svävare definieras i förordningen (1966:159) om tillstånd för brukande av svävare som en luftkuddefarkost. Svävare är inte fartyg i sjölagens mening. Regeringen föreslås i förevarande paragraf få rätt att föreskriva att bestämmelserna i 6 kap. skall tillämpas på svävare. Därmed kan i bemanningshänseende svävare jämställas med fartyg i de fall där sjösäkerhetsskäl talar för att personalen har kunskaper och erfarenheter som motsvarar den utbildning som krävs beträffande ombordanställda på fartyg.

Med svävare likställer paragrafen andra transportmedel som inte är fartyg och som används helt eller huvudsakligen för sjötrafik.

30.1.2 *9 kapitlet*

7 §. I denna paragraf åläggs befälhavare och maskinchef inom sina respektive ansvarsområden skaffa sig erforderlig kännedom om fartyget, innan resa påbörjas. Övrig besättning har inga motsvarande förpliktelser. Däremot skall enligt tredje stycket befälhavaren, i den mån det är möjligt, bereda besättningen tillfälle att förvärva erforderlig kännedom om fartyget.

Utredningens förslag innebär en skärpning av befälhavarens ansvar för introduktion av besättningen ombord. Den nuvarande reservationen "i den mån det är möjligt" föreslås slopad, skyldigheten att av säkerhetsskäl orientera alla ombord blir obligatorisk och undantagslös. Särskilt viktig blir den säkerhetsbetingade introduktionen för nybörjare, och utredningen har närmare diskuterat deras situation i avsnitt 13.5. I klarhetens intresse har i förslaget till ändring av tredje stycket uttryckligen sagts ut att orienteringen skall omfatta grundläggande säkerhetsbestämmelser och åtgärder vid fartygsolycka.

Befälhavaren skall ansvara för introduktionen men kan givetvis överlåta det praktiska genomförandet till maskinchefen, en styrman eller annan lämplig medhjälpare.

30.1.3 *10 kapitlet*

3 §. I första stycket stadgas om straff för befälhavare som inte iakttar de föreskrifter om minsta bemanning som gäller för fartyget. Bestämmelsen är avfattad med hänsyn till att två slag av sådana föreskrifter finns enligt 6 kap. 2 §, beslut om minimibesättning och bemanningsföreskrifter. Avvikelse från minimibesättningsbeslut kan enligt utredningens förslag göras i de fall och med iakttagande av de bestämmelser som anges i 6 kap. 4 § andra stycket. I

författningstexten har tagits hänsyn härtill.

Nuvarande andra stycket föreslås upphävt. Beträffande motiven till avskaffande av bristmönstringssystemet hänvisas till den allmänna motiveringen, särskilt kap. 12. Det föreslagna andra stycket tar upp regler som återfinns i nuvarande tredje och fjärde styckena. Dessa infördes år 1973 (SFS 1973:284) i anslutning till sjömanslagens (1973:282) tillkomst (prop. 1973:40). Straffstadgandet har i förslaget begränsats till att gälla befälhavarens ansvar. Bestämmelser om redarens ansvar föreslås samlade i en särskild paragraf (7 §). Den redaktionella ändringen är föranledd bl. a. av att redarens ansvar föreslås utvidgat.

I tredje stycket införs en uttrycklig regel om straff för brott mot bemanningsreglerna som sker av oaktsamhet. Detta innebär inte någon principiell nyhet i sjösäkerhetslagstiftningen, eftersom oaktsamhetsbrott redan kunnat bestraffas enligt sjöbefälskungörelsen.

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

7 §. Sjösäkerhetslagen saknar bestämmelser om redaransvar vid brott mot föreskrifter om minsta bemanning. Däremot finns beträffande bemanningen med befäl regler av detta innehåll i sjöbefälskungörelsen. I samband med att bestämmelserna om redarens ansvar förs över till sjösäkerhetslagen skall också beaktas det större ansvar för personalrekrytering och personalplacering som åvilar rederikontoren i förhållande till tidigare. Den nuvarande begränsningen av redareansvaret till att avse endast befälssidan framstår därför som omotiverad. Utredningen föreslår att redarens bemanningsansvar även i straffrättsligt hänseende utvidgas till att gälla alla personalgrupper ombord. Den nya regeln i 7 § om ansvar för redaren eller den som i dennes ställe brukar fartyget har i överensstämmelse härmed utformats så att redareansvar kan utkrävas vid samtliga förseelser mot föreskrifter om minsta bemanning. Som allmän förutsättning gäller att redaren känt till eller bort känna till förseelsen. Kan redaren visa att han har gjort vad som skäligen har ankommit på honom att förhindra förseelsen är han fri från ansvar.

I förhållande till bestämmelserna i 36 och 37 §§ sjöbefälskungörelsen om redarens ansvar innebär förslaget en skärpning så att ansvar skall kunna utdömas även vid oaktsamhetsbrott.

Enligt utredningens mening bör redaren bära ett straffansvar även vid brott mot andra regler som är straffsanktionerade i 10 kap. sjösäkerhetslagen. I 2 § stadgas ansvar för befälhavare som nyttjar fartyg till sjöfart utan föreskrivet certifikat eller lastmärke eller nyttjar fartyget i strid mot bestämmelse i certifikat. Brott mot nyttjandeförbud enligt 8 kap. 1 § straffbeläggs vad avser befälhavaren i nuvarande 10 kap. 4 §. Utredningens förslag innebär att

samma straffrättsliga redaransvar som förordats i fråga om brott mot föreskrifter rörande minsta bemanning skall gälla i förhållande till de nämnda brotten.

Ikraftträdandet. Utredningen föreslår att lagändringarna träder i kraft den 1 januari 1979. Särskilda övergångsbestämmelser erfordras inte, utan övergången till det av utredningen föreslagna bemanningssystemet bör regleras genom övergångsbestämmelser till ändringarna i sjösäkerhetskungörelsen. I dessa föreslås också ingå regler om viss kvardröjande tillämpning av sjöbefälskungörelsens bemanningssystem.

30.2 Specialmotivering till förslaget till ändringar i sjösäkerhetskungörelsen

30.2.1 *Förteckning över besättningen*

Vid påmönstring av besättning på svenskt fartyg skall mönstringsförrättaren enligt 34 § mönstringsförordningen (1961:87) utfärda sjömansrulla för fartyget, om detta inte har gjorts tidigare. Rullan innehåller uppgift om den personal som är anställd på fartyget. Den gäller viss tid, högst ett år, eller viss resa. Besättningen anses påmönstrad först sedan sjömansrullan har utfärdats. Enligt 37 § mönstringsförordningen skall befälhavare på handelsfartyg med en nettodräktighet av minst 20 registerton, för vilket sjömansrulla inte är utfärdad, i stället upprätta manskapsförteckning. Denna skall godkännas av mönstringsförrättare.

Sjömansrulla används i en eller annan form av det stora flertalet sjöfartsnationer. Den svenska sjömansrullan är ett offentligt dokument, som bl. a. har till ändamål att underlätta passkontrollen vid fartygens in- och utpassering i främmande hamnar. Som regel lämnar befälhavaren en av honom undertecknad särskild besättningslista med namnen på de ombordanställda, när fartyget anlöper hamn. Uppgifterna till listan hämtas från sjömansrullan. Besättningslistan kan användas som bevis för vilka personer som ingår i fartygets besättning.

Rullan består av en bunden bok. På dess titelblad finns anteckningar om fartyget och om den sammansättning som fartygets besättning skall ha i det fartområde i vilket fartyget är avsett att nyttjas. Om minimibesättningsbeslut finns för fartyget, hänvisas därvid till fartygets tillsynsbok.

Utredningen om mönstring av sjömän (mönstringsutredningen) föreslår i sitt betänkande Mönstring av sjömän (Ds K 1974:11) att vissa förenklingar i sjömansrullan vidtas, att manskapsförteckningen slopas och att sjömansrulla skall föras på alla handelsfartyg om minst 20 brt. Enligt förslaget skall sjömansrullan föras enligt ett lösbladssystem. Den ges formen av en pärm, på vars insida vissa fasta uppgifter om fartygets identitet m. m. finns tryckta. I övrigt ingår fartygets kopior av tjänstgöringsbeskeden för den aktuella besättningen, en besättningslista och fartygets minimibesättningsbeslut. Rullans giltighet är inte inskränkt till viss tid utan kan följa fartyget så länge detta är i drift.

Mönstringsutredningens förslag övervägs inom kommunikationsdepartementet. De föreslagna förändringarna beträffande sjömansrullan stämmer väl överens med befälsbemanningsutredningens strävan till förenklingar i

arbetsrutiner och till förbättrade möjligheter till bemanningskontroll (jfr kap. 30). Utredningen kan därför i det väsentliga ansluta sig till mönstringsutredningens förslag. Varken enligt nuvarande regler eller enligt förslaget kommer dock alla fartyg att vara utrustade med sjömansrulla. Inte heller har alla fartyg, som saknar sjömansrulla, i stället manskapsförteckning enligt nuvarande ordning i mönstringsförordningen.

Enligt befälsbemanningsutredningens mening bör det i princip på varje fartyg finnas en förteckning över besättningen. Förteckningen skall användas i första hand för bemanningskontroll men kan komma till användning även i andra sammanhang. Behovet gör sig främst gällande i fråga om fartyg med beslut om minimibesättning, men även på större fartyg med bemanningsföreskrifter såsom bogserfartyg, fiskefartyg, tullkryssare m. fl. bör en förteckning över den vid varje tidpunkt aktuella besättningen finnas.

Utredningen föreslår att det på fartyg, för vilka minimibesättning har fastställts, obligatoriskt skall finnas en förteckning över alla som ingår i besättningen. Denna skall omfatta såväl anställda som andra, t. ex. fartygets ägare, som tjänstgör ombord. I den föreslagna regeln i 6 kap. 2 § sjösäkerhetskungörelsen har valts uttrycket "den som har befattning ombord". Uttrycket är hämtat från 3 § sjömanslagen och omfattar följaktligen alla som har sådan befattning på fartyget som huvudsakligen avser fartygsarbete och gäller annat än enbart tillfälliga göromål.

Som förteckning över dem som har befattning ombord skall godtas sjömansrulla eller manskapsförteckning. För fartyg där någon av dessa handlingar finns innebär förslaget alltså ingen förändring i förhållande till vad som nu gäller. För övriga, t. ex. mindre handelsfartyg med en nettodräktighet understigande 20 registerton, måste särskild förteckning upprättas. Denna kan göras mycket enkel och behöver ej medföra några praktiska olägenheter.

Bestämmelsen om förteckning över dem som har befattning ombord föreslås inte gälla fartyg som omfattas av bemanningsföreskrifter. Detta framgår av förslaget till ändringar i 6 kap. sjösäkerhetskungörelsen genom att 22 § inte hänvisar till 2 §. Det är ändå möjligt för sjöfartsverket att i bemanningsföreskrifter för vissa grupper av fartyg ta in en bestämmelse att förteckning skall finnas.

30.2.2 *Övriga bestämmelser i 6 kapitlet*

Minimibesättningsbeslut skall utformas skriftligen. Detta har hittills gällt i praxis men bör lämpligen komma till uttryck i en särskild bestämmelse. En regel härom har tagits upp i *1 §*. I samma paragraf stadgas, efter mönster från 1 kap. 17 §, att beslutet skall förvaras ombord på fartyget i original eller bestyrkt avskrift och att innehållet skall tillkännages genom anslag. I fråga om förvaring ersätter regeln nuvarande bestämmelse i 6 kap. 4 § sjösäkerhetslagen om anteckning av beslutet i tillsynsboken. Anslaget är till för att besättningen lätt skall kunna ta del av huvudinnehållet i beslutet. Hela beslutet behöver inte anslås, utan det är tillräckligt med en tabell som visar minimibesättningens sammansättning.

2 § behandlas under 30.2.1.

I *3 §* föreslås en regel om förhandsutlåtande. Några författningsbestämmelser om förhandsutlåtande från sjöfartsverket om minimibesättning finns f. n. inte. Verket lämnar dock på begäran förhandsutlåtande rörande visst fartyg, och detta har visat sig vara praktiskt för berörda parter. Denna praxis bör komma till uttryck i sjösäkerhetskungörelsen. Härigenom ges stadga åt systemet. Man vinner dessutom att besluten kan överklagas, vilket ger dem större tyngd.

Handläggningen av ärenden om förhandsutlåtande bör följa samma mönster som handläggningen av ärenden rörande minimibesättningsbeslut. Berörda organisationer för redare och ombordanställda bör alltså höras. Detta är nödvändigt för att utlåtandena skall bli välunderbyggda och därmed – under förutsättning att uppgifterna rörande fartyget, fartområde o. d. har varit korrekta – i praktiken bindande för det blivande beslutet om minimibesättning.

Beträffande *4 §* hänvisas till övervägandena i avsnitt 19.3. Till paragrafen har förts över den särskilda definitionen av fiskefartyg som finns i 12 § tredje stycket sjöbefälskungörelsen. Däri har gjorts den ändringen att särskilda fångstresor inte längre jämställs med fiske. Sådana resor förekommer inte och lär inte bli aktuella under överskådlig framtid med svenska fartyg. Däremot förekommer att fartyg från vilket fiske bedrivs eller som åtföljer fiskefartyg har anordningar för beredning av färsk fångst. När ett sådant fartyg nyttjas i omedelbar anslutning till fiskeresa, i vilken fartyget har deltagit, anses det som fiskefartyg, och beredning av färsk fisk har följaktligen i utredningens förslag jämställts med transport av fisk.

Minimibesättning skall bestämmas i förhållande till särskilt angivet fartområde eller flera sådana områden. Härom stadgas i *5 §*. I paragrafen anges vidare den indelning i olika fartområden som i regel skall läggas till grund vid utformningen av minimibesättningsbeslut. Samma indelning har lagts som grund för den reglering som behörighetsförordningen innehåller. Första stycket korresponderar med 6 kap. 4 § första stycket i utredningens förslag till ändring av sjösäkerhetslagen. Andra punkten finns f. n. i 6 kap. 2 § första stycket samma lag, men av skäl som anges i specialmotiveringen till ändringarna av denna paragraf föreslås den överflyttad till sjösäkerhetskungörelsen.

Utredningens överväganden rörande fartområdens utsträckning redovisas i avsnitt 21.1. I paragrafens tredje stycke medges sjöfartsverket rätt att bestämma fartområden med andra gränser än de som anges i andra stycket. Regeln motsvarar 1 kap. 10 § tredje stycket sjösäkerhetslagen.

I följande avsnitt, som omfattar 6–8 §§, anges närmare de faktorer som skall påverka minimibesättningens storlek och sammansättning enligt 6 kap. 3 § sjösäkerhetslagen. *6 §* anger de parametrar, utöver fartområdet, som främst skall användas vid bestämmandet av minimibesättningen. Dessa diskuteras i 21 kap. I *7 §* anges särskilda förhållanden beträffande fartygets nautiska och övriga tekniska utrustning som skall beaktas. Dessa och liknande förhållanden, vilka möjliggör en nyanserad bedömning av bemanningskraven, diskuteras i kap. 20. Slutligen slås i *8 §* fast det i och för sig kanske självklara förhållandet att kraven i fråga om besättningens antal och kvalifikationer kan

variera med hänsyn till organisationen av arbetet ombord. Särskilt viktigt är att bemanningsreglerna tillämpas så, att praxis lämnar rimligt utrymme för försöksverksamhet med nya utbildningsformer eller ändrad organisation av arbetet ombord.

Avsnittet om behörighet, 9–12 §§, inleds i *9 §* med en bestämmelse som definierar begreppet behörighet. Däri ingår praktik och utbildning som två likvärdiga delar. Behörighetsvillkoren anges i de flesta fall i behörighetsförordningen men vissa grundläggande villkor finns även i detta kapitel, t. ex. i 10, 11 och 15 §§. I andra punkten ges den allmänna anvisningen att behörighetskravet för varje befattning i minimibesättningen skall avvägas så att besättningen tillsammantagen får en lämplig sammansättning för att handha fartyget och dess utrustning.

Det är givet att minimibesättningsbeslutets kvalifikations- och behörighetsbestämmelser är uppfyllda även i det fall att personalen har högre behörighet än den föreskrivna. I 8 § sjöbefälskungörelsen finns en uttrycklig regel härom. Någon motsvarande bestämmelse har inte tagits upp i utredningens förslag. Det följer enligt utredningens mening utan vidare av utformningen av de olika behörighetsvillkoren. Sålunda måste beaktas att t. ex. maskinteknikerkurs innefattar fartygsmekanikerkurs av 1:a klass, att båtsman D 10 innefattar behörigheten matros D 11 och att t. ex befälhavare D 2 innefattar skeppare D 7 medan styrman D 5–6 inte uppfyller kraven för skeppare D 7.

10 § motsvarar nuvarande 1 § i 6 kap. och 6 § första stycket sjöbefälskungörelsen. Utredningen föreslår den ändringen, att de närmare bestämmelserna om krav på syn och hörsel fastställs av sjöfartsverket i stället för som nu av regeringen (jfr avsnitt 30.4 angående ändringsförslag i kungörelsen (1970:160) om läkarintyg för sjöfolk). Motiven till detta förslag redovisas i avsnitt 13.1.

11 § första stycket motsvarar 7 § första stycket sjöbefälskungörelsen. Andra stycket saknar motsvarighet i gällande rätt och tredje stycket har sin motsvarighet i ett särskilt Kungl. brev den 10 mars 1972 (se avsnitt 2.5). Utredningens motiv till medborgarskapsreglerna finns i avsnitt 13.2 och till åldersgränserna i avsnitt 13.3. Motiven till slopandet av bestämmelsen att befälhavare inte får vara förklarad omyndig finns i avsnitt 13.4.

I *12 §* görs endast en hänvisning till behörighetsförordningen beträffande behörighetsvillkor och behörighetsbevis.

De bestämmelser som f. n. finns i 6 kap. sjösäkerhetskungörelsen återfinns, bortsett från 1 § som behandlas under 10 § ovan och 11–13 §§ som har flyttats över till behörighetsförordningen, i 13–19 §§. Bestämmelserna har delats upp i tre avsnitt och försetts med rubriker. Bestämmelserna om vakt- och jourtjänstgöring i de föreslagna 13 och 14 §§ motsvarar nuvarande 2–4 §§. Den nuvarande detaljerade regleringen om vakthållning föreslås slopad i överensstämmelse med utredningens allmänna inställning att föreskrifter av betydelse för bemanningen i största möjliga utsträckning bör delegeras till sjöfartsverket. I stället ges allmänna föreskrifter för verkets tillämpning, och *13 §* är utformad i överensstämmelse härmed. Paragrafen lämnar helt öppet i

vilken mån vakt under fartygets gång skall krävas på kommandobryggan eller i maskinrummet. F. n. förekommer jourtjänst endast i maskinavdelningen. Skulle den tekniska utvecklingen skapa förutsättningar härför och det är förenligt med sjösäkerhetens krav, reser inte paragrafen något hinder mot att jourtjänst införs även som ersättning för den nuvarande vakthållningen på kommandobryggan. Här skall även hänvisas till motiveringen till 6 kap. 1 § sjösäkerhetslagen.

I paragrafens andra stycke lämnas en definition av begreppet jourtjänstgöring.

I 15 § sjöbefälskungörelsen finns en regel för det fall att det vid tillämpningen av sjöarbetstidsregleringen erfordras ett större antal sjöbefäl än som föreskrivs i kungörelsens bemanningsbestämmelser. Enligt paragrafen skall den som anställs med anledning härav ha minst den lägsta behörighet som anges i dessa bestämmelser för någon av sjöbefälet. Någon motsvarighet till denna bestämmelse behövs inte, eftersom den av utredningen föreslagna regleringen bygger på principen att det för varje fartyg utfärdas ett individuellt minimibesättningsbeslut och att därvid vederbörlig hänsyn tas till gällande arbetstidsreglering.

Sjöfartsverkets rätt enligt nuvarande 4 och 5 §§ att föreskriva i vilken omfattning vakt skall hållas på nödfrekvens för radiotelegrafi och radiotelefoni regleras i förslagets *14 §*. De särskilda bemanningsreglerna i förutnämnda paragrafer överförs inte, utan radiopersonalen faller in under de generella bestämmelser som gäller för minimibesättningen i övrigt.

Reglerna i *15–17 §§* om personal för räddningsutrustningar på passagerarfartyg medför ingen praktisk förändring i förhållande till vad som nu gäller. Det hittillsvarande undantaget för fartyg i inre fart motsvaras av det föreslagna undantaget för fartyg i närtrafik, och det är samma fartygsbestånd som berörs.

Sjöfartsverkets rätt att meddela närmare bestämmelser om kvalifikationskrav för båtmän och om båtmansintyg behöver inte anges särskilt i 15 § utan följer av den allmänna rätten att utfärda tillämpningsföreskrifter enligt 11 kap. 4 § i kungörelsen.

18 § överensstämmer helt med nuvarande 9 § med det undantaget att den särskilda benämning på de avsedda behörigheterna, specialbehörighet, som föreslås i behörighetsförordningen, används även här. Beträffande benämningen hänvisas till avsnitt 15.2.

Bestämmelserna i 10 § första stycket har förts över till *19 §*. Nuvarande andra stycket behöver ingen motsvarighet i förslaget med hänsyn till den utvidgning av användningsområdet som föreslås beträffande minimibesättningsbeslut och till bestämmelsen i 22 § rörande motsvarande tillämpning i fråga om bemanningsföreskrifter.

Bestämmelser som ger möjlighet att avvika från fastställd minimibesättning föreslås, såsom framgår av 24 kap., av två slag. Det första slaget skall finnas permanent och regleras enligt utredningens förslag i 6 kap. 4 § andra stycket sjösäkerhetslagen. Bestämmelser om tillämpningen härav återfinns i 20 och 21 §§. Det andra slaget utgörs av övergångsbestämmelser till utredningens förslag att avskaffa bristmönstringen. Dessa grundas på delegationsregeln i 11 kap. 4 § sjösäkerhetslagen och finns i p. 3 av de

föreslagna övergångsbestämmelserna.

Motiven till *20 och 21 §§* återfinns i avsnitt 24.2.

I *22 §* ges en generell regel av innehåll att vad som stadgas för fartyg med minimibesättning i 1, 3, 5–9 och 19 §§ i tillämpliga delar även gäller fartyg med bemanningsföreskrifter enligt 6 kap. 2 § tredje stycket sjösäkerhetslagen. Detta innebär att reglerna om minimibesättning och beslut härom kan genom beslut av sjöfartsverket i lämplig omfattning föras över att gälla även andra fartyg. Dock är att märka, att den föreslagna ventilen i 4 § andra stycket samma kapitel inte kan utnyttjas för att göra avsteg från de enklare bemanningsföreskrifterna.

30.2.3 *Ändringen i 9 kapitlet*

Den ändring som föreslås i *9 kap. 13 §* är en följd av den föreslagna lydelsen av 6 kap. 1 §. Befälhavaren åläggs att se till att reglerna i sistnämnda paragraf om förvaring och tillkännagivande ombord av minimibesättningsbeslut eller bemanningsföreskrifter är uppfyllda. Mot 13 § korresponderar en straffbestämmelse i 10 kap. 2 §, som föreskriver penningböter vid försummelse av befälhavaren att följa 13 §.

30.2.4 *Övergångsbestämmelser*

P 1. Utredningen föreslår att den nya regleringen träder i kraft den 1 januari 1979. Sjöbefälskungörelsen ersätts då av dels regleringen i 6 kap. sjösäkerhetskungörelsen, dels behörighetsförordningen. I praktiken kommer dock sjöbefälskungörelsen att tillämpas under lång tid efter det att de nya reglerna har trätt i kraft, såväl vad gäller bemanningsregleringen i de fall som behandlas i p. 5 och 6 som beträffande utfärdandet av behörighetsbevis enligt äldre regler med stöd av övergångsbestämmelserna till behörighetsförordningen. P. 1 är utformad med hänsyn härtill.

Bestämmelsen i *p. 2* föranleds av att det i bl. a. utbildningsförfattningar och av sjöfartsverket utfärdade författningar och anvisningar finns hänvisningar till sjöbefälskungörelsen.

Genom bestämmelserna i *p. 3* förlängs giltigheten av bristmönstringssystemet på det sätt som diskuteras i avsnitt 24.1. Utredningens uttalande, att förslaget i denna del närmast måste betraktas som en modell på hur avvecklingen kan tänkas ske, bör framhållas även i förevarande sammanhang. De gjorda tidsbegränsningarna är också preliminära i avvaktan på utvecklingen av behörighetsläget.

Nuvarande regler om bristmönstring är utformade som undantag från vissa generella straffbestämmelser. Det är inte möjligt att behålla denna konstruktion. Utredningen föreslår i stället regler som beskriver de situationer då avvikelse får göras från minimibesättningsbeslutet på grund av att lämplig och behörig person inte kunnat erhållas till viss befattning. Beskrivningen är gjord i så nära anslutning till nuvarande bestämmelser i 10 kap. 3 § sjösäkerhetslagen och 38 § sjöbefälskungörelsen som möjligt. Utredningen avser härmed att tillämpningen av p. 3 i fråga om de befattningar som anges i denna skall bli densamma som tillämpningen av bristmönstringsbestämmel-

serna.

I den allmänna motiveringen behandlas de i *p. 4* upptagna reglerna i avsnitt 24.3 och de i *p. 5 och 6* i kap. 27.

30.3 Specialmotivering till förslaget till behörighetsförordning

För att skapa större överskådlighet har utredningen, i samband med att sjöbefälskungörelsens grundläggande bestämmelser arbetats in i sjösäkerhetslagen och sjösäkerhetskungörelsen, brutit ut reglerna om behörigheter till en särskild författning kallad förordning om behörighet för sjöpersonal. Till den föreslagna förordningen har också förts över vissa behörighetsregler i sjösäkerhetskungörelsen.

30.3.1 *1–27 §§ behörighetsförordningen*

1 §. Förordningen syftar till att meddela de huvudsakliga bestämmelserna om behörigheter för befattningshavare på fartyg och om villkoren för att uppnå behörigheter. Med den fortlöpande utvecklingen främst på de tekniska områdena kommer behov att uppstå av nya behörigheter. Sjöfartsverket bemyndigas därför att om särskilda skäl föreligger meddela föreskrifter om nya behörigheter och om villkoren för att erhålla dessa. Sjöfartsverket skall sålunda vid behov kunna inrätta en särskild behörighet byggd på t. ex. en försöksmässigt anordnad kurs. Ett annat exempel är den möjlighet som bör stå sjöfartsverket till buds att skapa en särskild behörighet för befälhavare på mindre fartyg i inskränkt oceanfart (medelhavsskeppare, jfr under 14.1) om lämplig utbildning härför kommer till stånd. Andra stycket kan härutöver användas för att skapa de särskilda behörigheter som behövs för vissa statliga fartyg.

Fullmakten i 1 § andra stycket skall också kunna användas för att skapa speciella behörigheter som kan vara villkor för att hantera nya tekniska hjälpmedel. Som ett typexempel härpå kan nämnas radarcertifikat.

Ett annat sätt att ändra behörighetssystemet innebär att sjöfartsverket kan komplettera behörighetsvillkoren i förordningen, om detta erfordras med hänsyn till fartygsutvecklingen eller om det eljest föreligger särskilda skäl till detta. Sådana kompletteringar kan visa sig särskilt motiverade om nya, säkerhetsbetingade navigatoriska hjälpmedel kommer fram eller om fartygsmaskinerierna ändras väsentligt på något sätt. Andra särskilda skäl för komplettering kan utgöras av behov av att skapa behörigheter för viss fartygstyp. Detta sätt att ändra behörighetssystemet kräver ingen författningsreglering utan utövas genom att sjöfartsverket i minimibesättningsbesluten ställer upp särskilda villkor, utöver innehav av viss behörighet, för angiven befattning.

I *2 §* ges en rad definitioner. Dessa är hämtade från 3 § sjöbefälskungörelsen. Beträffande vissa beteckningar föreslås ändringar. De flesta av dem är endast formella. I definitionen av fiskefartyg har gjorts flera ändringar. Dessa stämmer överens med vad som föreslås beträffande beteckningen fiskefartyg

i 6 kap. 4 § sjösäkerhetskungörelsen.

Definitionen av maskinstyrka har ändrats som en följd av övergången till mätning i kilowatt.

I definitionen av beteckningen kvalificerad verkstadstjänstgöring har tjänstgöring som smed utmönstrats, eftersom sådan tjänstgöring inte förekommer längre. I övrigt har definitionen behållits oförändrad trots viss kritik som har kommit fram under utredningsarbetet. Kritiken har i första hand tagit sikte på att definitionen är tämligen obestämd. När utredningen ändå har stannat för att flytta över definitionen oförändrad, är huvudskälet en önskan att inte ändra den praxis som har utvecklat sig på grundval av den hittillsvarande lydelsen. Det skall framhållas, att med reparatör avses befattningshavare som har att självständigt utföra reparationer av olika slag och hänsyftar i och för sig inte på behörigheten reparatör M 10. Begreppet reparatör har i förslaget sålunda samma innebörd som i motsvarande bestämmelse i sjöbefälskungörelsen. När det gäller arbete i maskinverkstad på flottans fartyg kan det ifrågasättas om existerande sådana verkstäder har den utrustning och den verksamhet som förutsättes. Det måste därför understrykas, att verkstadsutrustningen och det arbete som utförs måste ha den omfattning och kvalitet som är åsyftad. Eftersom antalet stora enheter i flottan har minskat, måste man räkna med att också tillgången på tillgodoräkningsbar praktik minskar.

Behörighetsvillkoren för däcks- och maskinpersonal anges i tabellform i två bilagor till förordningen. I *4 och 5 §§* hänvisas till bilagorna och görs några kompletteringar till villkoren för vissa behörigheter. Beträffande regeln i 4 § andra stycket hänvisas till övervägandena under 22.3.3. Regeln i 5 § andra stycket motsvarar vad gäller fartygsingenjör M 6 och fartygsmekaniker M 7 26 § tredje stycket och 24 § andra stycket sjöbefälskungörelsen. Regeln har betydelse för personal på fiskefartyg, mindre bogserfartyg och andra mindre fartyg och bör därför gälla med den ändring av fartområdet som hänger samman med utredningens förslag beträffande fartområden.

I 6–10 §§ tas upp generella regler rörande villkoren för att vinna de i tabellbilagorna angivna behörigheterna eller vissa av dem.

I 16 § tredje stycket sjöbefälskungörelsen ges en regel om jämställande av viss militär utbildning med fullständig utbildningskurs vid sjöbefälsskola. Utredningen anser, såsom redovisas i avsnitt 17.2.1, att en sådan regel bör finnas kvar jämsides med möjligheten enligt sjöbefälsskoleförordningen att få vissa militära betyg omskrivna till civila. Regeln härom finns i *6 §*.

Allmänna bestämmelser som inskränker rätten att tillgodoräkna tjänstgöring på vissa fartyg tas upp i *7 §*. Paragrafen motsvarar 16 § andra stycket andra och tredje punkterna sjöbefälskungörelsen. Vad gäller tjänstgöring på pråm och vägfärja är regeln oförändrad. Beträffande andra stycket, som gäller tjänstgöring på marinens, kustbevakningens m. fl. statliga myndigheters fartyg, hänvisas till kap. 17.

Under regeln i 7 § andra stycket faller även sådana statliga fartyg som är helt likvärdiga med handelsflottans fartyg, t. ex. bogserfartyg tillhöriga domänverket och statens järnvägars färjor. Det har aldrig ifrågasatts att tjänstgöring på dessa fartyg skall ha annat värde än tjänstgöring på liknande privatägt fartyg. För att ge enhetlighet och stabilitet i tillämpningen bör ändå

alla statliga fartyg omfattas av regeln och sjöfartsverket i sin tillämpningsförfattning ange hur tjänstgöringen tillgodoräknas.

De nuvarande reglerna om skilda inriktningar på praktiken för behörighet avseende ångfartyg och motorfartyg behålls och har samlats i en särskild paragraf, *8 §*. Bestämmelserna i paragrafen innebär att behörigheter motsvarande nuvarande sjöingenjörsbrev och maskinteknikerbrev skall ha båda inriktningarna medan övriga behörigheter skall inriktas på ettdera av fartygsslagen. Möjlighet finns dock att de förstnämnda behörigheterna ges giltighet för bara ett fartygsslag, om praktik för det andra saknas, på samma sätt som enligt nuvarande 27 § tredje stycket och 28 § tredje stycket sjöbefälskungörelsen. Vidare finns, som hittills, möjlighet att de övriga behörigheterna kan komma att gälla båda fartygsslagen under förutsättning att praktik fullgjorts på både ång- och motorfartyg (jfr 28 b § andra och tredje styckena sjöbefälskungörelsen).

Den allmänna möjlighet att byta ut verkstadstjänstgöring mot utbildning eller tjänstgöring till sjöss under särskilda betingelser, vilken infördes i sjöbefälskungörelsen genom 1976 års författningsändring, finns i *9 §*.

Beträffande den allmänna regleringen i *10 §* av befälsassistenttjänstgöring föreslås endast redaktionella ändringar.

Villkoren för radiotelegrafistbehörighet, vilken är en nyhet i författning om behörighet, upptas i *11 §*. De diskuteras i avsnitt 16.7. Regeln i *12 §* motsvarar i 8 § instruktionen (1965:842) för televerket givna bemyndigandena att utfärda certifikat för radiopersonal på fartyg. Dessa bemyndiganden bör enligt utredningens i den allmänna motiveringen angivna mening finnas i behörighetsförordningen. Någon saklig ändring i förhållande till nuvarande ordning beträffande certifikat åsyftas inte.

Utredningens överväganden beträffande behörighetsvillkoren för kockbehörighet och det sätt på vilket sjöfartsverket bör ställa upp villkor för fartyg av olika storlekar återfinns i avsnitt 16.8. I *13 §* ges endast allmänna riktlinjer.

14–16 §§ motsvarar 6 kap. 11 §, 12 § första stycket och 13 § sjösäkerhetskungörelsen. I förhållande till nuvarande reglering innehåller 14 § två ändringar nämligen i fråga om benämning av behörigheterna och beträffande behörighetsvillkoren under a. Motiven till dessa förslag redovisas i avsnitt 15.2. Det är inte erforderligt att föra över nuvarande 6 kap. 12 § andra stycket sjösäkerhetskungörelsen till behörighetsförordningen. Intresset av att sjöfartsverket kan meddela behörighet för den som saknar den föreskrivna utbildningen men har annan likvärdig teoretisk utbildning eller praktik tillgodoses genom bestämmelserna i 19 § första stycket i förslaget.

Frågan om begränsning av giltighetstiden för meddelade behörigheter behandlas i kap. 18.

17 § i förslaget motsvarar 32 § andra stycket sjöbefälskungörelsen. Någon motsvarighet till 32 § första stycket föreslås inte, eftersom det hittills inte har varit möjligt att utfärda förteckning över lämpliga verkstäder och det praktiska värdet av att i förväg förteckna sådana verkstäder kan starkt ifrågasättas.

18 § i förslaget motsvarar 33 § sjöbefälskungörelsen.

19 § motsvarar 34 § andra och tredje styckena sjöbefälskungörelsen. De ändringar som föreslås är endast redaktionella. Paragrafen gäller alla behörigheter som regleras i förordningen.

Bestämmelser om att samråd skall ske finns på ett flertal ställen i sjöbefälskungörelsen. Då flera myndigheter skall delta i en beslutsprocess, t. ex. utom sjöfartsverket även skolöverstyrelsen eller chefen för marinen, har utredningen i normalfallet valt att lägga ansvaret på sjöfartsverket som då har att samråda med den andra myndigheten före sitt beslut. Detta framgår av de olika stadganden där samråd är aktuellt. Samråd med redarnas och sjöpersonalens organisationer skall ske i alla de fall där ett samrådsförfarande kan vara till gagn för sjösäkerhetsarbetet eller ett inflytande från arbetsmarknadens parter eljest är av värde för bedömningen. För att författningstexten inte skall bli onödigt tung har de fall, där samråd med organisationerna författningsenligt skall ske, samlats i *20 §*.

I *21–23 §§* behandlas sätten att styrka behörighet. Det skulle bli alltför betungande för både sjöfartsverket och den enskilde att föreskriva, att behörighetsbevis obligatoriskt skall utfärdas för alla behörigheter. Det är enligt utredningens mening tillräckligt att detta görs i ungefär den omfattning som nu sker med stöd av sjöbefälskungörelsen. För behörigheter där behörighetsvillkoren endast utgörs av krav på viss tids sjötjänstgöring, t. ex. matros D 11 och motorman M 11, behövs i normalfallet inga behörighetsbevis. Sjöfartsverket bör dock ha skyldighet att på begäran av den enskilde utfärda bevis även om sådana behörigheter. I förslaget till *21 §* första stycket räknas de behörigheter enligt behörighetsförordningen upp för vilka särskilt behörighetsbevis alltid skall utfärdas. Detta utesluter inte att behörighetsbevis också utfärdas obligatoriskt enligt annan författning, t. ex. för båtman enligt utredningens förslag till 6 kap. 15 § sjösäkerhetskungörelsen.

I andra stycket av 21 § regleras hur de behörigheter skall styrkas som inte fordrar behörighetsbevis. De handlingar som företes för att styrka sådan behörighet blir i allmänhet sjöfartsbok eller utdrag ur sjömansregistret, eventuellt tillsammans med avgångsbetyg från skola om utbildningen, t. ex. fartygsteknisk kurs, tillgodoräknas för behörigheten. De detaljerade reglerna i 29 § första stycket sjöbefälskungörelsen beträffande hur ansökan om behörighetsbevis skall göras ersätts med en till sjöfartsverket delegerad rätt i tredje stycket att bestämma härom.

I 31 § sjöbefälskungörelsen stadgas skyldighet för den som har behörighetsbevis, särskild behörighetsgivande examen m. m. att låta anteckna detta i sjöfartsboken. Sådan anteckning görs i praktiken dock endast sällan, och med hänsyn till det ringa praktiska värde som en sådan obligatorisk anteckning skulle ha har regeln härom slopats i förslaget. Däremot bör anteckningen alltjämt kunna införas i sjöfartsboken på begäran. Skyldighet att medföra behörighetsbevis och examensbetyg på det fartyg där innehavaren tjänstgör följer av stadgandet i 31 § andra stycket sista punkten. Denna föreslås bibehållen men bestyrkt avskrift av handlingar bör vara tillräcklig. Nu diskuterade regler återfinns i *22 och 23 §§*.

Frågan om äldre behörigheters giltighet diskuteras i kap. 25. Av den allmänna motiveringen i detta och andra kapitel framgår att behörighetens omfattning vad gäller rätt att inneha olika befattningar på fartyg enligt utredningens förslag inte regleras generellt utan genom de enskilda besluten om minimibesättning. Rätt behörighet för att inneha befattning inom minimibesättningen framgår alltså av minimibesättningsbeslutet. Är flera alternativa behörigheter möjliga skall detta framgå antingen av minimibesättningsbeslutet eller av generella bestämmelser. Sådana kan komma att utfärdas av sjöfartsverket. *24 §* innehåller för enkelhetens skull vissa grundläggande bestämmelser om likvärdighet och befriar följaktligen sjöfartsverket från att i minimibesättningsbesluten särskilt ange de alternativa äldre behörigheter som framgår av tabellen till paragrafen. Det skall understrykas att paragrafen inte reglerar frågan om det äldre behörighetsbevisets användbarhet på ett uttömmande sätt. Särskilt gäller det den detaljreglering som måste göras för att innehavare av äldre behörighet inte skall förlora en rätt som han tidigare har haft att inneha viss befattning. Som exempel på fall, där alternativen måste framgå av minimibesättningsbeslutet, kan tas en befattning som den tredje bland däckspersonalen på ett fartyg om 1 750 brt, för vilken det enligt beslutet om minimibesättning krävs behörigheten styrman D 5–6. Enligt 49 § sjöbefälskungörelsen har innehavare av nordsjöskepparbrev varit behörig till denna befattning i fartområdet stor kustfart. Då bör minimibesättningsbeslutet kompletteras så att det för befattningen i viss fart krävs styrman D 5–6 eller nordsjöskepparbrev.

De praktikkrav som i vissa fall ställs upp i paragrafen, t. ex. för att styrmansbrev skall jämställas med behörigheten befälhavare D 2, motiveras med övergången från regeln om tilläggspraktik i 7 § andra stycket sjöbefälskungörelsen till särskilda behörigheter för befälhavare, maskinchef m. fl. enligt utredningens förslag. Praktikkraven är desamma som ställs upp i bilagorna till behörighetsförordningen för den nya behörighet med vilken den äldre jämställs.

Med hänsyn till den begränsning i fråga om fart som vissa nuvarande behörigheter har, föreslås i några fall fartgränser för jämställdheten. Därvid har svenskt sjöterritorium valts som en inskränkning av fartområdet kusttrafik. Det bör betonas, att fartgränserna lika litet som paragrafen i övrigt inskränker de äldre behörigheternas genom minimibesättningsbeslut bestämda användningsområden (se kap. 25).

Regeln i *25 §* gör att behörighet enligt 6 kap. 9 § sjösäkerhetskungörelsen för hantering av farlig last får fortsatt giltighet som specialbehörighet enligt 14 §. Giltighetstiden skall räknas från dagen då behörighetsbeviset började gälla.

I *26 §* ges sjöfartsverket rätt att meddela de ytterligare föreskrifter för tillämpningen av behörighetsförordningen som kan bli erforderliga. Motsvarande bestämmelse återfinns i t. ex. 11 kap. 4 § sjösäkerhetskungörelsen.

27 § motsvarar 42 a § sjöbefälskungörelsen. Den innebär att sjöfartsverkets tillämpning av reglerna om rätt för enskild person att få behörighet och behörighetsbevis överprövas av kammarrätten vid besvär. Övriga ärenden, såsom generella tillämpningsbestämmelser, inrättande av nya behörigheter m. m. överklagas till regeringen.

30.3.2 *Övergångsbestämmelser*

Övergångsbestämmelserna består av en del, p. 2–5, som ger möjlighet att utfärda äldre behörighetsbevis även efter förordningens ikraftträdande. För utredningens överväganden beträffande dessa hänvisas till den allmänna motiveringen i 27 kap. Den andra delen utgörs av p. 6, vari utredningen har valt en annan väg att komma till rätta med ett övergångsproblem. Detta gäller sjöingenjörsbrev eller den nya behörigheten maskinchef M 1. För den förra behörigheten gäller att viss tid skall ha fullgjorts i befattning som kräver innehav av maskinteknikerbrev. Detta villkor har för behörigheten maskinchef M 1 ändrats till maskinrumstjänstgöring på fartyg med en maskinstyrka om minst 1 501 kW i befattning som ansvarig för vakt eller jour i maskinrummet. För tiden intill utgången av år 1982 skall enligt förslaget i p. 6 gälla att tjänstgöring av det förra slaget jämställs med tjänstgöring av det senare slaget oavsett om fartyget uppfyller maskinstyrkekravet eller ej. Därmed vinns, att det för sjöingenjörsbrev inte behövs någon särskild övergångstid (utom den i p. 4), vilket med hänsyn till de i stort sett lika behörighetsvillkoren är av värde.

30.3.3 *Tabeller med behörighetsvillkor*

Behörighetsvillkoren indelas i teoretisk utbildning och praktik. Den teoretiska utbildningen bestäms i kolumn 2 och skall om inte annat anges vara avslutad och ha medfört att eleven har erhållit examensbetyg enligt 41 § sjöbefälsskoleförordningen eller 11 § förordningen om lägre sjöutbildning eller avgångsbetyg enligt 34 § 2. sjöbefälsskoleförordningen, 7 § förordningen om lägre sjöutbildning eller motsvarande bestämmelser i skolförordningen (1971:235). Till elev som inte uppfyller villkoren för avgångsbetyg från sjöbefälsskola kan på begäran utlämnas utdrag ur betygskatalog (34 § 2. sista stycket sjöbefälsskoleförordningen). Detta kan innebära t. ex. att eleven inte har fullgjort all föreskriven praktik. Sådant utdrag eller liknande handlingar från andra skolformer kan inte läggas till grund för behörighet. För jungman D 12 och motorelev M 12 är terminsbetyg efter ett års utbildning tillräckligt. Behörighetsgivande kurser styrks med betyg eller intyg enligt skolmyndigheternas praxis.

Praktikkraven innebär som regel tjänstgöring till sjöss. För vissa maskinpersonalbehörigheter krävs dessutom verkstadstjänstgöring. För tjänstgöring till sjöss räknas i allmänhet faktisk sjötid. Den tjänstgöringstid som skall räknas på detta sätt anges i kolumn 3, liksom även tiden för verkstadstjänstgöring. Närmare överväganden rörande sättet att räkna tiden redovisas i betänkande 2, avsnitt 6.3. För vissa behörigheter räknas anställningstid i stället för faktisk sjötid. Det gäller sådana behörigheter som närmast motsvarar nuvarande sjökaptens- och sjöingenjörsbrev. Kravet på minsta anställningstid anges i kolumn 4. Viss del av den i kolumn 3 eller 4 bestämda tiden skall fullgöras i särskild befattning eller under andra, mer kvalificerade förhållanden än övrig tid. Den tjänstgöringstid för vilken särskilda kvalifikationskrav gäller anges i kolumn 6 och kraven i kolumn 7. Tiden i kolumn 6 avser alltid faktisk sjötid, även om huvudvillkoret anges i kolumn 4 och utgörs av anställningstid.

Tjänstgöring till sjöss får fullgöras på alla slag av fartyg om inte annat särskilt anges. Den vanligaste inskränkningen innebär att tjänstgöringen skall fullgöras på handels- eller fiskefartyg. De särskilda regler som enligt 16 § andra stycket sjöbefälskungörelsen gäller beträffande tjänstgöring på pråm, vägfärja eller fartyg som inte är handelsfartyg återfinns i förordningens 7 §.

I 21 § andra stycket sjöbefälskungörelsen anges att för den som har fått sin teoretiska utbildning för styrmansbrev genom utbildning i marinen gäller kortare praktiktid på handels- eller fiskefartyg än för övriga. Motsvarande regel för behörigheten styrman D 5–6 tas upp i noter till praktiktiderna i kolumn 6.

Beträffande överväganden om villkoren för de olika behörigheterna hänvisas till kap. 16.

30.4 Specialmotivering till förslaget till ändringar i kungörelsen om läkarintyg för sjöfolk

I kungörelsen (1970:160) om läkarintyg för sjöfolk ges dels allmänna föreskrifter rörande läkarundersökning, intyg och ersättning till läkare, dels detaljerade regler om den syn- och hörselförmåga som sjöpersonal i olika befattningar skall ha. Utredningen föreslår i avsnitt 13.1 att detaljreglerna skall utmönstras ur kungörelsen och det i stället uppdras åt sjöfartsverket att efter samråd med socialstyrelsen utfärda motsvarande föreskrifter. Som en följd härav föreslås att 2 och 3 §§ upphävs (jfr 6 kap. 10 § sjösäkerhetskungörelsen enligt utredningens förslag).

Ändringen i 1 § är en följd av att sjöbefälskungörelsen föreslås upphävd.

Särskilda yttranden

Särskilt yttrande av experten Hadrup

Befälsbemanningsutredningen tillkom år 1969 främst efter framställning av Sveriges redareförening. De motiv som framfördes för en utredning var bl. a. att nuvarande befälskungörelse ställde för höga krav på antalet befäl, samt att tiden var mogen för att införa något som benämndes enhetsbefäl. De i befälskungörelsen upptagna bemanningstabellerna avser fartyg med konventionell vakttjänst i maskinrummet. Under den tid utredningen pågått har denna typ av fartyg minskat högst påtagligt. Detta förhållande tillsammans med sjöfartsverkets omfattande dispensering har lett till att befälskungörelsen knappast har kunnat leda till större krav på bemanning än vad som varit nödvändigt för fartygens säkra drift. Nytillkomna fartyg är nästan undantagslöst försedda med utrustning för gång med periodiskt vaktfritt maskinrum. Bemanningen av dessa fartyg har skett efter särskilda beslut av sjöfartsverket. Dessa beslut ställer lägre krav på antalet befäl än vad som är uppställda i befälskungörelsen. Fartygen har dock i stor utsträckning varit bemannade med fler anställda än vad som krävs enligt minimibemanningsbesluten. Rederierna har ansett det förenligt med sina intressen att bemanna fartygen med större personal än vad myndigheterna krävt. Myten om att svenska fartyg på grund av befälskungörelsen av år 1960 och av myndighetsbeslut tvingats att segla med större besättningar än vad som varit nödvändigt saknar förankring i verkligheten.

Kravet på tillskapandet av s. k. enhetsbefäl har inte i någon form framförts under utredningsarbetet.

Utredningen har i stor omfattning lyckats klarlägga de personalproblem som finns inom handelsflottan. Det redovisade materialet kunde ha utgjort en god grund för bindande bestämmelser. Utredningen har emellertid valt – sedan problemen redovisats och framkomliga lösningar anvisats – att överlämna till sjöfartsverket det slutgiltiga avgörandet. Det är högst olyckligt att på detta sätt ersätta befälskungörelsen med bestämmelser som endast i få fall är bindande. De samråd som i vissa fall skall äga rum med de ombordanställdas organisationer saknar betydelse. 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.

Trots att de av utredningen föreslagna bemanningstabellerna inte avses vara bindande har arbetsgivarerepresentanterna i slutskedet av utrednings-

arbetet nedlagt ett betydande arbete på att söka slopa dessa tabeller från betänkandet. Arbetsgivarerepresentanterna har ansett att fältet skall vara helt öppet för arbetsmarknadens parter att fastställa besättningarnas storlek och kvalifikationskrav. Efter begäran av arbetsgivarerepresentanterna har sådana nyligen slutna bemanningsavtal vidfogats betänkandet.

Det får inte inträffa att statens ansvar för fartygens bemanning ersättes med enbart avtal av denna typ. Dessa avtal kan avspegla de avtalsslutande parternas styrkeförhållande vid en viss tidpunkt och inte parternas verkliga uppfattning om hur bemanningen bör vara. De ombordanställdas säkerhet får inte vara förhandlingsbar.

De vidfogade bemanningsavtalen godkänner en ordinarie arbetstid på 12 timmar per dygn. En sådan bestämmelse kan knappast vara förenlig med existerande internationella konventioner. I varje fall strider en sådan bestämmelse mot dessa konventioners anda och syfte.

Några yrkeskravsanalyser eller mätningar av arbetsvolymen ombord har inte redovisats som grund för dessa avtal.

De senaste avtalsförhandlingarna illustrerar vad som kan inträffa. I rådande konjunkturläge var de fackliga organisationerna tvingade på defensiven. Redarna utnyttjade situationen till att kräva slopande av alla bemanningsbestämmelser intagna i Maskinbefälsförbundets avtal. I vissa avseenden lyckades denna taktik. Det inträffade är exempel på vad som kan ske om bemanningen endast är reglerad av avtal utan stöd av minimibestämmelser utfärdade av myndigheter.

Den pågående utvecklingen i bemanningsfrågan inom den svenska handelsflottan har väckt stor oro bland flertalet sjöfackliga organisationer i Skandinavien. Vid konferens den 27–28 oktober 1977 med Skandinaviska Transportarbetarefederationen, till vilken merparten av de ombordanställdas organisationer är anslutna, antogs följande uttalande:

"Skandinaviska Transportarbetarefederationens konferens för sjöfolksorganisationer, samlad i Lahti den 27–28 oktober 1977, konstaterar att redarna i de nordiska länderna arbetar för att reducera besättningarna ombord på fartygen.

Konferensen har ingående diskuterat Broströms Rederi ABs bemanningsförslag.

Konferensen uttrycker sitt stora bekymmer över de negativa återverkningar förslaget får på säkerheten till sjöss, bl. a. på grund av den långa arbetstid som varje sjöman kan nödgas påtaga sig för att fartygen skall fungera.

Konferensen är av den uppfattningen att Broströms Rederi ABs drastiska experiment med sjösäkerheten inte bör sättas i kraft.

Konferensen kräver att de nordiska regeringarna och ansvariga sjöfartsmyndigheter vid eventuell ändring av gällande bemanningsregler beaktar de regler om en försvarlig säkerhetsbemanning av fartygen som är under utarbetande i IMCOs underkommitté för utbildning och vakthållning och den maritima säkerhetskommittén (MSC)."

Nordiska Maskinbefälsfederationen har också diskuterat denna fråga och gjort följande uttalande:

"Nordiska Maskinbefälsfederationen har fredagen och lördagen den 14 och 15 oktober varit samlad till överläggningar i Köpenhamn.

Bl. a. har man diskuterat de följder den internationella lågkonjunkturen inom sjöfarten har för de ombordanställda.

Representanterna för maskinbefälsförbunden i Norge, Danmark, Finland och Sverige är ytterligt oroade över att de svenska myndigheterna har gett förhandsbesked om att godkänna en ytterligare nedskärning av maskinpersonalen i ett flertal nybyggen tillhörande Broströmskoncernen. Det föreligger enighet om, att den planerade bemanningen inte uppfyller de krav, som den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss uppställer.

Utöver de säkerhetsmässiga konsekvenserna kommer den föreslagna besättningsreduceringen att medföra oacceptabla miljö- och arbetsförhållanden för besättningarna på grund av att bl. a. den dagliga arbetstiden kommer att bli väsentligt utökad.

Organisationerna är eniga om att motverka – internationellt och nationellt – den utveckling, som föreliggande förslag ger uttryck för."

Det synes för närvarande finnas ett visst intresse inom rederinäringen att söka minska besättningarna genom att anlita entreprenörföretag till vissa arbetsuppgifter. Detta trots att all erfarenhet hittills visar att arbetsuppgifterna ombord utföres bäst och billigast av den egna besättningen. Detta kan leda till tanken att redarna på detta sätt söker komma ifrån sitt arbetsgivareansvar enligt svensk lagstiftning. Genom tillkomsten av lagen om medbestämmande i arbetslivet (MBL) har de fackliga organisationerna fått möjligheter att genom veto kontrollera en sådan utveckling. Det kan antagas att sjöfartsverket i framtiden kommer att utfärda beslut om minimibesättningar i kombination med krav om att vissa arbetsuppgifter skall utföras av annan personal än den egna besättningen, entreprenörer. Det motsatsförhållande som härvid kan uppstå mellan sjöfartsverket och de fackliga organisationerna har inte behandlats av utredningen. Det måste emellertid förutsättas att därest sjöfartsverket fastställer minimibesättningar i kombination med anlitande av olika entreprenörer, detta sker med förutsättningen att dessa skall vara godkända av de fackliga organisationerna. En annan handläggning kan leda till helt orimliga förhållanden.

Trots de erinringar som ovan anförts mot utredningens förslag bör detta efter översyn kunna läggas till grund för kommande bemanningsbestämmelser.

Särskilt yttrande av experten Wiebe

Utredningen har i sitt betänkande behandlat frågan om kollektivavtal om bemanning ombord på handelsfartyg i förhållandet till Sjöfartsverkets fastställande av minimibesättning. Utredningen rekommenderar Sjöfartsverket att noga beakta gällande kollektivavtal vid fastställande av minimibesättning på av sådana kollektivavtal berörda fartyg.

I denna fråga vill jag dock framföra följande, från förslaget i viss mån avvikande, ståndpunkt. Då ett kollektivavtal slutits, är det övervägande ekonomiska skäl som legat till grund för avtalet. I en för parterna pressad ekonomisk situation kan det finnas risk för att andra väsentliga frågor fått mindre framträdande behandling än vad som är normalt. Det går enligt min

mening ej att bortse från att säkerhetsfrågorna ombord hör till dem som kan komma att åsidosättas i en sådan situation.

Frågor rörande säkerheten till sjöss eller ombord kan under inga förhållanden tillåtas vara beroende av konjunkturväxlingar och skall således ej kunna avspeglas genom eventuella i kollektivavtal intagna inskränkningar i meddelade säkerhetsbestämmelser.

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 mig 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.

Särskilt yttrande av experterna Forssblad och Grenander

Sjösäkerheten inom den svenska handelsflottan är synnerligen god. Den internationella haveristatistiken är ett gott bevis härför. I den mån haverier av betydelse förekommer inom den svenska handelsflottan beror dessa erfarenhetsmässigt av andra faktorer än reglerna för fartygens bemanning.

Som en följd härav och med beaktande av behovet av rationaliseringar och besparingar har de ombordanställdas organisationer under 1977 med Sveriges Redareförening träffat avtal om betydelsefulla modifikationer i hittills gällande regler för fartygens bemanning.

Utredningsmannens förslag går i motsatt riktning. Skärpningar föreslås i viktiga hänseenden i hittills tillämpade bemanningsregler. Utredningen visar inte, att de sålunda föreslagna ändringarna skulle höja fartygens redan goda sjösäkerhet. De nyligen träffade, betydelsefulla bemanningsavtalen har endast noterats i betänkandet men inte föranlett någon ändring i de redan tidigare utarbetade förslagen.

Den sjöfartspolitiska utredningen har haft tillfälle taga del av förslaget till bemanningsbetänkande. I skrivelse den 30 november 1977 till befälsbemanningsutredningen har den sjöfartspolitiska utredningen föreslagit översyn av väsentliga avsnitt i det tilltänkta bemanningsbetänkandet, främst kapitlen 19–22. Den sjöfartspolitiska utredningens skrivelse har emellertid inte föranlett någon som helst ändring i förslaget till betänkande.

Vi delar den uppfattning, som kommit till uttryck i den sjöfartspolitiska utredningens skrivelse. En översyn av främst kap. 19–22 i befälsbemanningstänkandet bör självfallet komma till stånd på sätt den sjöfartspolitiska utredningen föreslagit. Vid dylikt förhållande saknar vi anledning att i detta sammanhang i detalj utveckla vår kritik mot de föreslagna skärpningarna i bemanningsreglerna.

I bemanningsutredningens slutskede har ett kapitel tillfogats med rubriken "Ekonomiska konsekvenser för sjöfartsnäringen". I detta kapitel behandlas vissa av de kostnadskrävande förslag, som framläggs i betänkandet. Kapitlet innehåller emellertid ingen analys av kostnadseffekterna vid ett eventuellt genomförande av förslagen till skärpningar i bemanningsreglerna utan endast

vaga uttalanden – i punkt efter punkt – att de föreslagna åtgärderna inte skulle föranleda kostnadsökningar. Vi måste kräva, att kostnadsaspekterna görs till föremål för en seriös granskning. Det torde inte behöva särskilt understrykas, att dessa aspekter är av särskilt stort intresse i dagens ansträngda ekonomiska läge för den svenska sjöfarten. Även i detta hänseende får vi därför hänvisa till den sjöfartspolitiska utredningens skrivelse.

Slutligen vill vi framhålla, att vår kritiska inställning inte hänför sig till befälsbemanningsutredningens förslag i övrigt. Det är angeläget, att de av utredningsmannen föreslagna ändringarna i lagstiftningen genomförs utan dröjsmål. I det fortsatta arbetet för att anpassa fartygens bemanning till det verkliga behovet bör sålunda dessa delar i betänkandet kunna tjäna till god ledning.

Särskilt yttrande av experten Hurdén

Tillämpningen av parametrarna är en ständig källa till bekymmer. Jag har sagt att alla fartyg under 75 meter borde bemannas såsom varande under 500 brt och att för fartyg om under 500 brt halva bruttotonnaget borde läggas till grund för bemanningsberäkningarna i de fall då fartyget lastar mindre i dödvikt än dubbla bruttotonnaget. Exempel: Scanvik 299 brt och 810 tdw bemannas enligt sitt mätvärde men Key 418 brt och 510 tdw skall bemannas som om hon hade varit på 209 brt; dvs att hon borde fallit i samma bemanningsklass som den 300 tdw större Scanvik i stället för som i nuvarande system två bemanningsklasser högre.

Jag anser att såväl 75-metersregeln som regeln om halva bruttot som anförts ovan för de minsta fartygen bör anges som vägledande för sjöfartsverket vid tillämpningen av de rekommenderade tabellvärdena.

Utredningens uttalanden på flera ställen i betänkandet, att man överlåter åt parterna att överenskomna är helt i linje med förda överläggningar. Jag är dock rädd för att de rekommendationer i tabellform, som föreslagits i betänkandet (tab. 22.1–2) inte kan undgå att bli i viss mån normgivande och det hade därför varit angeläget att desamma mer trovärdigt speglat minimibesättningskravet (se bilaga till mitt yttrande). Att många större rederier sedan gammalt hållit viss underhållsstyrka ombord, när arbetstidsuttaget och lönerna gjort att detta var ekonomiskt försvarbart, får under inga omständigheter tas till intäkt för att idag föreskriva besättningar med utgångspunkt från dessa dåtida värderingar.

I 2 § förslaget till *förordning om behörighet för sjöpersonal* borde efter definitionen "Maskinrumstjänstgöring" begreppet "Allmän tjänst" definieras såsom tjänst ombord i fartyg inom två eller flera huvudkategorier som nämns i avsnitt 19.1.

I samma förordning (t. ex. i 21 §) finns inget nämnt om den s k medelhavsskepparen. I kap 7 (avsnitt 7.3.2) och kap 14 m. fl. diskuteras däremot denna behörighet perifert. Uttalande om att denne borde ha 20–40 poäng extrautbildning noteras.

Det finns två styrmansutbildningar, en på 40 och en på 80 poäng samt en maskinistutbildning på 40 och en på 80 poäng. Vidare finns det D2 och M2 efter 20 poängs påbyggnadskurs på 40-poängaren.

Jag har understrukit att 80-poängskurserna givetvis även bör kunna kompletteras med chefsutbildning på 20 poäng och att man därvid skulle få en befälhavarebehörighet respektive maskinchefsbehörighet på 100 poäng. Det vore orimligt om ej denna utbildningsgång skulle kunna medges och att den skulle leda till ökad behörighet. Utbildningen finns och bör ge behörighet att vara befälhavare i inskränkt oceanfart (medelhavsfart) i fartyg upp till 8 000 brt respektive maskinchef i samma fartområde upp till 8 000 kW.

Redan i utredningsuppdraget (kap 1) talas om sjöarbetstidslagen. Till densamma återkommer man på ett flertal andra ställen i betänkandet. Vad jag angeläget vill understryka är, dels att – och det bekräftar skrivningen – inte någon skall ställas utanför möjligheterna att rationellt anordna skeppstjänsten på grund av att åsyftade avtal ej kan upprättas genom att de berörda personerna genom sitt ägandeförhållande ej vill ansluta sig till en fackförening, vars uppgift skulle vara att tillvarata deras intressen gentemot dem själva, vilket är orimligt och dels att tillsynsmyndigheten, sjöfartsverket, enkelt kan kontrollera arbetstidsuttaget inte endast genom sjöarbetstidsjournalen utan även genom skeppsdagboken och minimibesättningslistan. En sjösäkerhetslagstiftnings främsta mål bör vara sjösäkerheten och inte att skapa plattformar för förhandlingar om att sälja tid som är dispositiv.

Allmänt kan sägas om de beskrivande delarna av betänkandet, att desamma i mycket stora delar bygger på uppfattningar och erfarenheter som inte svarar mot dagens organisation av fartygsdriften. Utredningen har pågått under många år och under tiden har den tekniska utvecklingen tagit språng framåt. Det är mot denna bakgrund man skall se bemanningstabellerna, vilka visserligen endast skall tjäna sjöfartsverket till ledning, men om vilka då samtidigt måste klart utsägas att de bygger på omodernt utrustade fartyg. Ett fartyg kan moderniseras, när det finns rationaliseringsvinst att hämta, vilken svarar mot de investeringar som måste göras, därför säger jag omodernt utrustade fartyg och inte äldre fartyg. Tabellerna dröjer även för mycket kvar vid tänkandet i olika kategorier. Särskilt i de mindre fartygen är det ett uttalat behov att olika sysslor skall kunna skötas av därför utbildad enhetspersonal. Sådan finns som bekant i stor utsträcking bland kustbefolkningen.

Jag närsluter Ramavtal för bemanningsavtal tecknat mellan Rederiföreningen för mindre fartyg och Svenska Sjöfolksförbundet, vilket är analogt med det mellan Sveriges Redareförening och förbundet tecknade avtalet och som därför ej behöver tas som bilaga. Däremot önskar jag få infört Bemanningsavtalet mellan AB Nordsjöfrakt och Svenska Sjöfolksförbundet. Detta avtal avser mf Bremön, 3 830 brt och 3 840 ehk, och är i kraft sedan den 15 november 1977 (Bilaga 1).

Mellan partrederiet för mf Credo, Donsö, och Svenska Sjöfolksförbundet slöts den 9 december 1977 ett helt analogt avtal att gälla fr o m den 15 januari 1978 för mf Credo, nybygge från Falkenbergs Varv om ca 4 300 brt och 4 500 hkr.

Mot bemanningstabell 22.1 för däckspersonal erinras som följer (se även bilaga 2):

1) Där det föreskrives D 1 i grupperna 3–5 skall den tidigare av mig nämnda befälhavaren med 100 poäng vara behörig i längst inskränkt oceantrafik (IOT).

2) Där det i oceantrafik i grupperna 3–5 föreskrives tre styrmän skall dessa

minskas till två i IOT.

3) Däckspersonalen i oceantrafik i grupp 4 skall förses med en asterisk på D 11-raden: I inskränkt oceantrafik 3.

4) I grupp 5 däckspersonal utgår D 10. Önskar rederiet mönstra upp en matros till båtsman efter en tids tjänst skall det vara en uppmuntran och ingen föreskrift. Därigenom återstår 4 matroser och 2 jungmän.

5) I grupperna 1 och 2 skall anmärkas att en av däckspersonalen kan avdelas för matlagning och får därigenom ekonomipersonal undvaras.

Beträffande grupperna 6–8 finner jag bemanningsökningen omotiverad, men överlåter detaljkritiken till Sveriges Redareförening.

Mot bemanningstabell 22.2 för maskinpersonal erinras som följer (se även bilaga 3):

1) Där det föreskrives M 1 i grupperna 4 och 5 skall den tidigare av mig nämnda maskinchefen med 100 poäng vara behörig i längst inskränkt oceantrafik.

2) Asterisken a) på rad 5 skall gälla även för NT grupperna 3 och 4 samt för KT i grupp 5 (där således två fartygsingenjörer i M 5 utgår).

3) Asterisken a) skall införas på raden M 3 i grupperna 4 och 5 samt på rad M 4 i grupperna 2 och 4.

4) På raden M 3 i OT införes: Får undvaras i längst IOT. Samma gäller OT rad M 4.

5) Elpersonal i grupp 5 utgår.

6) På raden "tillkommer under de förhållanden" införes under grupperna 3 och 5, M 6^b respektive M 5^b enligt bilagan.

Beträffande grupperna 6–8 finner jag bemanningsökningen omotiverad, men överlåter detaljkritiken till Sveriges Redareförening.

Allmänt framhålles beträffande såväl däck som maskin att antal kan kompenseras med befarenhet efter särskilt mellan rederi och fackförening träffat avtal, se bemanningsavtal för mf Bremön och mf Credo, 3 830–4 300 brt, 3 840–4 500 hkr.

I avsnitt 19.1 talas om olika kategorier. Som jag ser det måste sjöman i första hand vara anställd ombord och därvid utföra de arbeten, som är förekommande. När det gäller att bemanna ett fartyg skall arbetsvolymen vara den avgörande och inte om arbetet utföres i ena eller andra "avdelningen".

Uppdelningen i strikta arbetsområden har föranlett kostsamma arbetstvister till ingen nytta men till stor irritation. Det är onödigt att konstruera motsatsförhållanden där inga finns. Allt talar för att allmäntjänstbegreppet kommit för att stanna och ur detta kommer sannolikt så småningom att växa fram ett mera utbrett användande av enhetsbefäl.

I avsnitt 20:1 står det: "Enligt utredningens mening hör vidare till de arbetsuppgifter som bör kunna genomföras med hjälp av minimibesättningen fartygets förtöjning." I modernt utrustade fartyg är detta ingen arbetskrävande procedur. Om det inte är överhandsväder eller andra exceptionella förhållanden brukar kustfartyg med täta hamnanlöp numera gå till kaj utan att man purrar frivakten, eller om det bara är en man på vakt, så purrar man ut någon mer. Installerandet av förtöjningsunderlättande arrangemang har fördröjts av det faktum att man hittills ej kunnat göra någon rationaliseringsvinst på investerat kapital.

Vidare ifråga om arbetssituationsbeskrivningar, som är överdrivna, kan påpekas avsnitt 22.2.2 där det står: "Maskinpersonal kan många gånger ha ett särskilt intensivt arbete i samband med fartygens avgång och ankomst." Det kan inte vara tillfredsställande för någon befattningshavare att bemanningen sätts så högt att man inte får visa att man klarar en tillfällig belastning. Det torde yrkesstoltheten kräva att man skall få göra.

Det är mera rationellt att köpa efterfrågade specialisttjänster iland än att hela tiden segla med reservpersonal för eventuella större arbeten vare sig de är av underhålls- eller reparationskaraktär.

Speciella enmansbefattningar som säkerhetsman, vilken tyvärr redan föreskrivits, pumpman, båtsman, elektriker, reparatör etc., kan komma att visa sig mycket hindrande för fartygens utnyttjande. Så detaljerade minimibemanningsbeslut måste undvikas.

Sedan jag genom ovanstående tillkännagivit betydande avvikande mening från föreliggande betänkande får Rederiföreningen för mindre fartyg återkomma med mera specificerade anmärkningar i sitt remissyttrande. De ekonomiska konsekvenserna av att detta betänkande skulle läggas till grund för lagstiftning är svårbedömbara. Likvärdiga fartyg utför likvärdigt arbete oavsett vilken flagg de för. Driftskostnaden under svensk flagg är hög. Frågan är då om vi skall lagstifta ytterligare innan våra konkurrenter är villiga att tillämpa samma villkor.

Utredningens förslag kan äventyra i varje fall den del av sjöfarten, som jag är talesman för, om det läggs till grund för bemanningsbestämmelser utan att hänsyn tas till från näringens sida framförda synpunkter.

Bilaga 1 till experten Hurdéns yttrande

Bemanningsavtal
mellan AB Nordsjöfrakt (rederiet) och Svenska Sjöfolksförbundet (förbundet).

§ 1

Det mellan Rederiföreningen för mindre fartyg och förbundet den 21 oktober 1977 träffade "Ramavtal för bemanningsavtal", skall utöver storsjöavtal med de i §§ 2—5 nedan angivna tillägg gälla som kollektivavtal mellan rederiet och förbundet från och med den 15 november 1977 och avse;
a) motorfartyget "Bremön", registerbeteckning SDFL.
b) i trafik mellan hamnar nord om Brest.
c) anställd angiven i § 5 ävensom i förekommande fall anställd som avses i fjärde att-satsen § 2.

§ 2

Rederiet förpliktar sig följande:
att genom s k landbaserad service träffa tillfredsställande arrangemang avseende för fartyget erforderliga underhålls- och reparationsarbeten;
att varhelst det visar sig erforderligt, träffa tillfredsställande arrangemang om förstärkning av besättningen i avseende på arbetsuppgifter i samband med bogsering och förtöjning;
att arbetsuppgifter som av hävd utförts av manskap icke regelmässigt får utföras under resa av annan än anställd, eller av delägare i fartyget samt
att utöka antalet anställda utöver vad som anges i § 5 nedan om detta visar sig erforderligt för utförande av de i nästföregående att-sats avsedda arbetsuppgifterna.

§ 3

För dag då anställd tillträder respektive avgår från befattning — vid avlösning — skall han gottskrivas den ordinarie arbetstid som han skulle ha fullgjort sådan dag.

§ 4

I storsjöavtal § 18 angivna 150 timmar, skall i stället vara 100 timmar.

§ 5

Med undantag för förhalning, skall utöver befäl vid fartygets avgång från hamn ombord minst finnas:

Fartygsoperatör/däck	2 a)
Matroser	2 b)
Fartygsoperatör/maskin	2 c)
Kockstuert	1

a) Härav får en undvaras om det i beslut om minsta bemanning erfordras mera än två "övrigt fartygsbefäl".
b) Båda skall ha minst 12 månaders tid i befattning som matros.
c) Härav får en undvaras om det i beslut om minsta bemanning erfordras utöver maskinchefen "övrigt maskinbefäl".

§ 6

Detta avtal träder i kraft den 15 november 1977 och gäller därefter den tid som storsjöavtalet vid ett vart tillfälle är i kraft.

Av detta avtal har upprättats två exemplar, varav rederiet och förbundet tagit var sitt.

Göteborg den 21 oktober 1977.

AB NORDSJÖFRAKT
Folke Patriksson

SVENSKA SJÖFOLKSFÖRBUNDET
Gunnar Karlsson

Bemanningstabell för däckspersonal *Bilaga 2 till experten Hurdéns yttrande*

Kolumn		1			2			3			4			5		
Fartygets storlek i bruttoton		20–400[k]			401–500[k]			501–1600			1601–4000			4001–8000		
Behörighet	Fart	N	KT	NT	N	KT	NT	KT	NT	OT	KT	NT	OT	KT	NT	OT
Befälhavare	D 1									1[h]		1[h]	1[h]	1[h]	1[h]	1[h]
Befälhavare	D 2			1			1	1	1		1[f]					
Överstyrman	D 3									1[e]			1[e]		1	1
Överstyrman	D 4											1				
Styrman	D 5									2[e]			2[e]		1	2[e]
Styrman	D 6						1		2		1	1		2		
Skeppare	D 7		1[b]		1	1[b]										
Skeppare	D 8			1[d]				2[d]			1[d]					
Skeppare	D 9	1[a]	1[c]			1[c]										
Båtsman	D 10															
Matros	D 11		1	2	1	2	2	3	3	3	3	3	4[j]	4	4	4
Jungman	D 12		1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2
Summa däckspersonal		1	4	5	2	5	5	7	7	8	7	7	9	9	9	10
Tillkommer under de förhållanden som anges i anm. x								D12 D12	D12 D12	D12 D12	D12 D12	D12 D12	D12			
Tillkommer på passagerarfartyg		D12					D6				D6			D6		
Tillkommer på olje- eller kemikalietank-fartyg pumpman																

Anmärkningar till tabellen

[a] På passagerarfartyg skeppare D 7.
[b] På tankfartyg i utsträckt östersjötrafik och på passagerarfartyg befälhavare D 2.
[c] På fartyg om minst 201 brt i utsträckt östersjötrafik skeppare D 8.
[d] På passagerarfartyg styrman D 6.
[e] I inskränkt oceantrafik en överstyrman D 4 resp. en styrman D 6 (på passagerarfartyg två styrmän D 6).
[f] På passagerarfartyg befälhavare D 1.
[h] Befälhavare 100 poäng i längst IOT. När denna asterisk tillämpas är styrman 80 poäng behörig överstyrman.
[j] En får undvaras i IOT.
[k] Ekonomipersonal kan undvaras om annan "kokar" (jfr utredningens tab. 22:3).
[x] Den personal som anges på denna rad tillkommer.
a) om fartyget går i oceantrafik utom inskränkt oceantrafik, eller

Bemanningstabell för maskinpersonal *Bilaga 5 till experten Hurdens yttrande*

Kolumn		1			2			3				4				5		
Fartygets maskinstyrka i kW		–400			401–746			747–1500				1501–3000				3001–6000		
Behörighet	Fart	N	KT	NT	N	KT	NT	N	KT	NT	OT	N	KT	NT	OT	KT	NT	OT
Maskinchef	M 1													1[j]	1[j]	1[j]	1[j]	1[j]
Maskinchef	M 2		1[a]	1[a]		1[a]	1[a]		1	1	1		1[c]					
Fartygsingenjör	M 3														1[k]	1[a]	1[a]	1[a]
Fartygsingenjör	M 4										1					1[a]	1[a]	1[k]
Fartygsingenjör	M 5					1[a]	1[a]		1[a]	1[a]			1[a]	1[a]				
Fartygsingenjör	M 6							1				1[g]						
Fartygsmekaniker	M 7																	
Elpersonal (eingenjör M 8 eller elektriker M 9)																		
Reparatör	M 10																1	1
Motorman	M 11									1	1	1	1	2	2	1	1	1
Motorelev	M 12															1	1	1
Summa maskinpersonal passagerarfartyg		–	1	1	–	2	2	1	2	3	3	2	3	4	4	5	6	6
övriga fartyg		–	–	–	–	–	–	1	1	2	3	2	2	3	4	3	4	5
Tillkommer under de förhållanden som anges i anmärkning y		M7	M6[b] M7	M6[b] M7	M7	M6[b] M7[b]	M6[b] M7[b]		M6[b]	M6[b]	M5[b]		M6[b]	M6[b]	M5[b]	M6[b]	M6[b]	M5[b]
Tillkommer vid vakttjänstgöring				M11			M11		M11	M5 M11	M4 M12		M6 M12	M5 M12	M4 M12	M5 M11	M4 M11	M4 M11

Anmärkningar till tabellen

[a] Endast på passagerarfartyg.

[b] Ej på passagerarfartyg; jämför befattningshavare vid anm. a.

[c] På passagerarfartyg maskinchef M 1.

[e] På passagerarfartyg en fartygsingenjör M 3och en M 4.

[g] På passagerarfartyg maskinchef M 2.

[j] Maskinchef 100 poäng i längst IOT.

[k] Får undvaras i längst IOT.

[y] Den personal som anges på denna rad tillkommer, om nedanstående två villkor inte är uppfyllda eller om sjöfartsverket efter prövning i det enskilda fallet finner att personalen skall finnas.

Villkor 1. maskineriet på motorfartyg kan manövreras på betryggande sätt från fartygets styrplats och inte kräver ständig tillsyn i maskinrummet under gång;

Villkor 2. det bland besättningen finns annan som har utbildning som svarar mot den behörighet som anges på denna rad.

Allmän anmärkning

Personal med behörigheten fartygsmekaniker M 7 får ersättas av personal med behörigheten reparatör M 10.

IV Bilagor

Bilaga A

Bilagan utgörs av nedanstående utdrag ur förslag till Konvention rörande utbildning och certifiering av sjöpersonal. Den grundar sig på text som har utarbetats inom IMCO, den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen, delvis i samarbete med organ inom ILO, internationella arbetsorganisationen. Texten har fastställts vid sammanträde med Sub-committee on standards of training and watchkeeping (STW) inom IMCO vid dess tionde session i september 1977 och skall ligga till grund för den konferens som skall hållas sommaren 1978 i London och som skall slutligt fastställa konventionstexten.

Bilaga A 1 utgörs av den föreslagna texten till konventionens artiklar.

Bilaga A 2 är förteckningen över de obligatoriska regler (regulations) som ingår som annex till konventionen.

Bilaga A 3 utgörs av Regulation I/1 innehållande definitioner till konventionen och dess annex och som kompletterar artikel II.

STW X/7

ANNEX II

DRAFT INTERNATIONAL CONVENTION ON TRAINING AND CERTIFICATION OF SEAFARERS

The Parties to this Convention,

BEING DESIROUS of promoting safety of life and property at sea and the protection of the marine environment by establishing in common agreement international standards of training and certification of seafarers,

CONSIDERING that this end may best be achieved by the conclusion of an International Convention on Training and Certification of Seafarers,

HAVE AGREED as follows:

Article I

General Obligations under the Convention

(1) The Parties undertake to ensure that effect is given to the provisions of this Convention and the Annex thereto, which shall constitute an integral part of this Convention. Every reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Annex.

(2) The Parties undertake to promulgate all laws, decrees, orders and regulations and to take all other steps which may be necessary to give this Convention full and complete effect, so as to ensure that, from the point of view of safety of life and property at sea and the protection of the marine environment, seafarers on board ships are qualified and fit for their duties.

Article II

Definitions

For the purpose of this Convention, unless expressly provided otherwise:

(a) "Party" means a State for which this Convention has entered into force;

(b) "Certificate" means a document by whatever name it may be known, issued by or under the authority of the Administration or recognized by the Administration authorizing the holder to serve as designated in this certificate or as authorized by national regulations;

(c) "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization;

(d) "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization;

(e) "Administration" means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly.

Article III

Application

This Convention shall apply to seafarers serving on board sea-going ships entitled to fly the flag of a Party except to those serving on:

(a) ships of war;

(b) fishing vessels;

(c) pleasure yachts not engaged in trade; or

(d) wooden ships of primitive build, such as dhows, junks, etc.

Article IV

Communication of Information

(1) The Parties shall communicate promptly to the Secretary-General:

(a) the text of laws, decrees, orders, regulations and other pertinent documents promulgated on the various matters within the scope of this Convention;

(b) full details, where appropriate, of study course content and duration, together with their national examination requirements and the prerogatives for each certificate required by this Convention;

(c) a sufficient number of specimens of their Certificates issued under the provisions of this Convention.

(2) The Secretary-General shall notify all Parties of the receipt of any communication under sub-paragraph (1)(a) of this Article and, inter alia, for the purposes of Articles IX and X. shall circulate to them any information communicated to it under sub-paragraphs (1)(b) and (c) of this Article.

Article V

Prior Treaties and Conventions

(1) All other treaties, conventions and arrangements relating to standards of crew training and certification, or matters appertaining thereto, at present in force between or among the Parties, shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards:

(a) seafarers to whom this Convention does not apply;

(b) seafarers to whom this Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

(2) To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of this Convention, the Parties shall review their commitments under such treaties, conventions and arrangements with a view to ensuring that there is no conflict between these commitments and their obligations under this Convention.

(3) All matters which are not expressly provided for in this Convention remain subject to the legislation of the Parties.

Article VI

Issue of Certificates

Certificates shall be issued to those candidates for master, officer or rating who, to the satisfaction of the Administration, meet the requirements for service, age, medical fitness, training, qualification and examinations in accordance with the provisions of the Annex.

Article VII

Transitional Provisions

(1) (a) A certificate of competency covering a capacity for which this Convention requires a certificate and which before the entry into force of this Convention is issued in accordance with the laws of a Party or the Radio Regulations annexed to the International Telecommunication Convention, shall be recognized as valid for service in such capacity also after the entry into force of this Convention for that Party;

(b) after the entry into force of this Convention for a Party, its Administration may continue issuing certificates of competency in accordance with its previous practices for a period not exceeding five years. Such certificates shall be recognized as valid for the purpose of this Convention. However, during this transitional period such certificates shall be issued only to seafarers who had commenced their sea service within the specific ship department before entry into force of this Convention for that Party, and the Administration shall ensure that all new candidates shall be examined and certificated in accordance with the provisions of this Convention.

(2) A Party may, within two years after the entry into force of this Convention for that Party, issue a certificate of service to seafarers who do not hold an appropriate certificate of competency under this Convention but who have:

(a) served in the capacity for which they seek a certificate of service for not less than three years at sea within the last seven years prior to the entry into force of this Convention for that Party;

(b) produced evidence that they have performed that service satisfactorily;

(c) met appropriate medical standards, including eyesight and hearing, taking into account their age at the time of application.

For the purposes of this Convention, a certificate of service issued under this Article shall be regarded as the equivalent of a certificate of competency issued under arrangements meeting the requirements of this Convention.

Article VIII

Dispensation

(1) In circumstances of exceptional necessity, Administrations may issue a dispensation permitting a seafarer to serve in a specified ship for a specified period not exceeding six months in a capacity, other than that of the radio officer, radio operator or radiotelephone operator, except as provided by the relevant Radio Regulations annexed to the International Telecommunication Convention in force, for which he does not hold the appropriate certificate required by this Convention, provided that the person issued with the dispensation shall be adequately qualified to fill the vacant post in a safe manner, to the satisfaction of the Administration. Any dispensation granted for a post shall be granted only to a person properly certificated to fill the post immediately below. In addition, Administrations shall ensure that the post in question is filled by the holder of an appropriate certificate as soon as possible.

(2) Parties shall, annually, send a report to the Secretary-General which will give information on the total number of dispensations in respect of each capacity for which a certificate is required that have been issued during the year to sea-going ships, together with information as to the numbers of those ships above and below 1600 gross register tons respectively and the measures being taken to rectify the shortages of properly certificated personnel so as to eliminate the need for such dispensations.

Article IX

Equivalents

(1) The provisions of this Convention shall not prevent an Administration from adopting other educational and training schemes including those involving sea-going service and shipboard organization especially adapted to technical developments and to special types of ships and trades, provided that the level of knowledge and efficiency as regards navigational and technical handling of ship and cargo is at least equivalent to, and ensures at least the same degree of safety at sea and preventive effect as regards pollution, as the requirements of this Convention.

(2) Such arrangements shall be reported to the Secretary-General as early as practicable for whatever decision he might wish to take and in any case not later than one month after their implementation. The Secretary-General shall circulate such particulars to all Parties.

Article X

Control

(1) Every ship registered in a State which is a Party is subject in the ports of other Parties to control by officers duly authorized by such Parties in so far as this control is directed towards verifying that there are on board persons holding certificates as required by this Convention. Such certificates shall be accepted unless there are clear grounds for believing that a holder of a certificate is not the person to whom the certificate was originally issued. In the event that the controlling officer is not satisfied that the required holders of certificates are on board he shall inform the master of the ship and the Consul or any other diplomatic representative or the maritime authority of the State in which the ship is registered in writing forthwith of the defects found, and his Government shall report the facts to the Secretary-General.

[(2) If any Party concludes, on the basis of substantial evidence it has received as to the performance by any crew member or master of duties required by this Convention that there are clear grounds for believing that such performance may pose a danger to ships, crews, persons, facilities or the environment, it may so notify the Party in which the ship is registered so that appropriate action might be taken. The Party making such notification shall also notify the Secretary-General of the facts and circumstances.]

Article XI

Amendments

(1) This Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs:

(a) amendments after consideration within the Organization:

(i) any amendment proposed by a Party shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to the Director-General of the International Labour Office (ILO) and to all Members of the Organization and all Parties at least six months prior to its consideration;

(ii) any amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration;

(iii) parties whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Maritime Safety Committee for the consideration and adoption of amendments;

(iv) amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Maritime Safety Committee expanded as provided for in sub-paragraph (1)(a)(iii) of this Article (hereinafter referred to as "the expanded Maritime Safety Committee") on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting;

(v) amendments adopted in accordance with sub-paragraph (1)(a)(iv) of this Article shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance;

(vi) an amendment to an Article of this Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties;

(vii) an amendment to the Annex shall be deemed to have been accepted:

1. at the end of two years from the date on which it is communicated to Parties for acceptance; or

2. at the end of a different period, which shall not be less than one year, if so determined at the time of its adoption by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee;

however, if within the specified period either more than one-third of Parties, or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of [100] gross tons and over, notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted;

(viii) an amendment to an Article of this Convention shall enter into force with respect to those Parties which have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted, and with respect to each Party which accepts it after that date, six months after the date of that Party's acceptance;

(ix) an amendment to the Annex shall enter into force with respect to all Parties except those which have objected to the amendment under sub-paragraph (1)(a)(vii) of this Article and which have not withdrawn such objections, six months after the date on which it is deemed to have been accepted. However, before the date set for entry into force, any Party may give notice to the Secretary-General that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than one year from the date of its entry into force, or for such longer period as may be determined by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment;

(b) amendment by a Conference:

upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene in association or consultation with the Director-General of the ILO a Conference of Parties to consider amendments to this Convention;

(ii) every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance;

(iii) unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in sub-paragraphs (1)(a)(vi) and (1)(a)(viii) or sub-paragraphs (1)(a)(vii) and (1)(a)(ix) respectively of this Article, provided that references in these paragraphs to the expanded Maritime Safety Committee shall be taken to mean references to the Conference.

(2) Any declaration of acceptance of, or objection to, an amendment or any notice given under sub-paragraph (1)(a)(ix) of this Article shall be submitted in writing to the Secretary-General, who shall inform all Parties of any such submission and the date of its receipt.

(3) The Secretary-General shall inform all Parties of any amendments which enter into force, together with the date on which each amendment enters into force.

Article XII

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

(1) This Convention shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from [ ] until [ ] and shall thereafter remain open for accession. To become Parties, States must:

(a) sign this Convention without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) sign this Convention subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accede to this Convention.

(2) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

(3) The Secretary-General shall inform all States which have signed this Convention or acceded to it and the Director-General of the ILO of any signature or of the deposit of any instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date of its deposit.

Article XIII

Entry into Force

(1) This Convention shall enter into force [12] months after the date on which not less than [25] States, the combined merchant fleets of which constitute not less than [50] per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of [100] gross tons and over have become Parties in accordance with Article XII.

(2) The Secretary-General shall inform all States which have signed this Convention or acceded to it of the date on which it enters into force.

(3) Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited during the [12] months referred to in paragraph (1) of this Article, shall take effect on the coming into force of this Convention or three months after the deposit of such instrument, whichever is the later date.

(4) Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which this Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

(5) After the date on which an amendment to this Convention is deemed to have been accepted under Article XI, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to this Convention as amended.

Article XIV

Denunciation

(1) This Convention may be denounced by any Party at any time after five years from the date on which this Convention entered into force for that Party.

(2) Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General who shall inform all other Parties and the Director-General of ILO of any such notification received and of the date of its receipt as well as the date on which such denunciation takes effect.

(3) A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification of denunciation by the Secretary-General or after any longer period which may be indicated in the notification.

Article XV

Deposit and Registration

(1) This Convention shall be deposited with the Secretary-General who shall transmit certified true copies thereof to all States which have signed this Convention or acceded to it.

(2) As soon as this Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article XVI

Languages

This Convention is established in a single copy in the [ ] languages, each text being equally authentic. Official translation in the [ ] languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS THEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

DONE AT LONDON this [ ] day of [ ] one thousand nine hundred and seventy-eight.

***

Bilaga A 2

STW X/7

ANNEX III

ANNEX TO THE DRAFT INTERNATIONAL CONVENTION ON TRAINING AND CERTIFICATION OF SEAFARERS

TABLE OF CONTENTS

STW X/7
ANNEX III
Page 2

Bilaga A 3

STW X/7
ANNEX III
Page 3

ANNEX TO THE DRAFT INTERNATIONAL CONVENTION ON TRAINING AND CERTIFICATION OF SEAFARERS

CHAPTER I. GENERAL PROVISIONS

Regulation I/1

DEFINITIONS

For the purposes of this Convention, unless expressly provided otherwise:

(a) "Regulations" means Regulations contained in the Annex to this Convention;

(b) "Approved" means approved by the Administration;

(c) "Certificated" means properly holding a certificate;

(d) "Master" means a person having command of a ship;

(e) "Officer" means a member of the crew, other than the master, designated as such by national law or regulations or in their absence by collective agreement or custom;

(f) "Chief mate" means an officer next in rank to the master and upon whom the command of the ship will fall in the event of death or disability of the master;

(g) "Chief engineer officer" means the senior engineer officer, responsible for the mechanical propulsion of the ship;

(h) "Second engineer officer" means an officer next in rank to the chief engineer officer and upon whom the responsibility for the mechanical propulsion of the ship will fall in the event of death or disability of the chief engineer officer;

(i) "Radio officer" means a person holding at least a first- or second-class radiotelegraph operator's certificate or a radiocommunication operator's general certificate for the Maritime Mobile Service complying with the provisions of the Radio Regulations, who is employed in the radiotelegraph station of a ship which is provided with such a station in

compliance with the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea;

(j) "Radio operator" means a person holding a radiotelegraph operator's special certificate complying with the provisions of the Radio Regulations, who is employed in the radio station of a ship;

(k) "Radiotelephone operator" means a person holding an appropriate certificate complying with the provisions of the Radio Regulations;

(l) "Rating" means a member of the ship's crew other than the master or an officer;

(m) "Sea-going ship" means a ship other than those which ply exclusively in inland waters or in waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;

(n) "Fishing vessel" means a vessel used for catching fish, whales, seals, walrus and other living resources of the sea;

(o) "Propulsion power", for the purposes of engineer officer certification, means the power in kilowatts which appears on the ship's Certificate of Registry or other official document. This power so appearing on the Certificate of Registry or other official document is that power accepted by the Administration concerned, as being the total maximum continuous rated output power of all the ship's propulsion engines;

(p) "Designated near-coastal waters" means waters in the vicinity of the flag State, which may include waters in the vicinity of neighbouring States, falling within limits designated by the flag State;

(q) "Radio Regulations" means the Radio Regulations annexed to, or regarded as being annexed to, the most recent International Telecommunication Convention which may be in force at any time;

(r) "Radio duties" include, as appropriate, watchkeeping and technical maintenance and repairs in accordance with the Radio Regulations, the International Convention for the Safety of Life at Sea and, at the discresion of the Administration, the relevant IMCO Recommendations.

Bilaga B Sammanställning av behörighetsvillkor för sjöpersonal enligt utredningens förslag med ändringar efter genomförande av den av UTSJÖ föreslagna utbildningsordningen

Behörighet	Föreslagen teoretisk utbildning (nuvarande utbildningsordning)	Teoretisk utbildning enligt UTSJÖ:s utbildningsordning	Föreslagna praktikkrav (siffror inom parentes utan assistenttjänstgöring) Ändringar i praktikkraven vid utbildning enligt UTSJÖ:s förslag
Däckspersonal			
Befälhavare D 1	sjökaptensexamen	nautisk utbildning I 80 + 60 p	27 + 6 (15) + 36[a] = 69 (78) mån. bygger på styrman D 5 + 6 *Ändring:* bygger på styrman D 5
Befälhavare D 2	styrmansutbildning	nautisk utbildning II 40 + 20 p[b]	27 + 6 (15) + 24[a] = 57 (66) mån. bygger på styrman D 5 + 6 *Ändring:* bygger på styrman D 5 eller D 6
Överstyrman D 3	sjökaptensexamen	nautisk utbildning I 80 + 60 p	27 + 6 (15) + 18[a] = 51 (60) mån. bygger på styrman D 5 + 6 *Ändring:* bygger på styrman D 5
Överstyrman D 4	styrmansutbildning	nautisk utbildning II 40 + 20 p[b]	27 + 6 (15) + 12[a] = 45 (54) mån. bygger på styrman D 5 + 6 *Ändring:* bygger på styrman D 5 eller D 6
Styrman D 5 + 6	styrmansutbildning		27 + 6 (15) = 33 (42) mån.
Styrman D 5		nautisk utbildning I 80 p	Praktik med särskild kvalifikation[c] *ändras* till a) med befälsassistenttjänstgöring 6 mån. handelsfartyg om minst 1 201 brt i utsträckt östersjötrafik eller vidsträcktare fart. 6 mån. handels- eller fiskefartyg om minst 201 brt i utsträckt östersjötrafik eller vidsträcktare fart 6 mån. befälsassistenttjänstgöring på handelsfartyg om minst 1 201 brt i nordeuropeisk trafik eller vidsträcktare fart. b) utan befälsassistenttjänstgöring 6 mån. handelsfartyg om minst 1 201 brt i utsträckt östersjötrafik eller vidsträcktare fart. 12 mån. handels- eller fiskefartyg om 201 brt i utsträckt östersjötrafik eller vidsträcktare fart. 9 mån. handels- eller fiskefartyg om minst 201 brt i nordeuropeisk trafik eller vidsträcktare fart.

Behörighet	Föreslagen teoretisk utbildning (nuvarande utbildningsordning)	Teoretisk utbildning enligt UTSJÖ:s utbildningsordning	Föreslagna praktikkrav (siffror inom parentes utan assistenttjänstgöring) Ändringar i praktikkraven vid utbildning enligt UTSJÖ:s förslag
Styrman D 6		nautisk utbildning II 40 p[b]	Praktik med särskild kvalifikation[c] *ändras* till a) med befälsassistenttjänstgöring 6 mån. handels- eller fiskefartyg om minst 201 brt i utsträckt östersjötrafik eller vidsträcktare fart. 6 mån. handels- eller fiskefartyg om minst 201 brt i nordeuropeisk trafik eller vidsträcktare fart 6 mån. befälsassistenttjänstgöring på handels- eller fiskefartyg om 201 brt i utsträckt östersjötrafik eller vidsträcktare fart b) utan befälsassistenttjänstgöring – inga ändringar i förhållande till styrman D 5–6.
Skeppare D 7	skepparutbildning av 1:a klass	nautisk utbildning III 20 p	24 + 6 (12) + 24[a] = 54 (60) mån.
Skeppare D 8	skepparutbildning av 1:a klass	nautisk utbildning III 20 p	24 + 6 (12) = 30 (36) mån.
Skeppare D 9	skepparexamen	nautisk utbildning IV	36 mån.
Båtsman D 10	a) fartygsteknisk kurs b) —		30 mån. 42 mån.
Matros D 11			18 mån.
Jungman D 12	a) en åk av fartygsteknisk kurs b) säkerhetskurs c) —		— — 3 mån.
Maskinpersonal			
Maskinchef M 1	sjöingenjörsexamen	maskinteknisk utbildning I 80 + 60 p	maskinrumstjänstgöring 15 + 6 (12) + 30[a] = 51 (57) mån. verkstadstjänstgöring 18 + 6 = 24 mån. 75 (81) mån. bygger på fartygsing. M 4 + 5 *Ändring:* bygger på fartygsing. M 4
Maskinchef M 2	maskinteknikerutbildning	maskinteknisk utbildning II 40 + 20 p[d]	mrtjg 15 + 6 (12) + 18[a] = 39 (45) mån. vstjg 18 + 6 = 24 mån. = 63 (69) mån. bygger på fartygsing. M 4 + 5 *Ändring:* bygger på fartygsing. M 4 eller M 5.

Behörighet	Föreslagen teoretisk utbildning (nuvarande utbildningsordning)	Teoretisk utbildning enligt UTSJÖ:s utbildningsordning	Föreslagna praktikkrav (siffror inom parentes utan assistenttjänstgöring) Ändringar i praktikkraven vid utbildning enligt UTSJÖ:s förslag
Fartygsingenjör M 3	sjöingenjörsexamen	maskinteknisk utbildning I 80 + 60 p	mrtjg 15 + 6 (12) + 12[a] = 33 (39) mån. vstjg 18 + 6 = 24 mån. 57 (63) mån. bygger på fartygsing. M 4 + 5 *Ändring:* bygger på fartygsing. M 4.
Fartygsingenjör M 4 + 5	maskintekniker-utbildning		mrtjg 15 + 6 (12) = 21 (27) mån. vstjg 18 = 18 mån. 39 (45) mån.
Fartygsingenjör M 4		maskinteknisk utbildning I 80 p	*Ingen ändring* i förhållande till fartygsing. M 4 + 5.
Fartygsingenjör M 5		maskinteknisk utbildning II 40 p[c]	*Ändring* i förhållande till fartygsing. M 4 + 5: kvalificerad tjänstgöring i elektrisk verkstad ersätts av allmän tjänstgöring i elektrisk verkstad; för alternativ utan befälsassistenttjänstgöring krävs ingen praktik från fartyg med maskinstyrka om minst 1 501 kW.
Fartygsingenjör M 6	fartygsmekanikerutbildning av 1:a klass	maskinteknisk utbildning III 20 p	mrtjg 15 + 6 (12) = 21 (27) mån. vstjg 18 = 18 mån. 39 (45) mån.
Fartygsingenjör M 7	fartygsmekaniker-examen	maskinteknisk utbildning IV	mrtjg eller vstjg 24 mån. därav minst 12 mån. mrtjg.
Elingenjör M 8	fyraårig teknisk linje i gymnasieskolan, elteknisk gren, eller likvärdig utbildning	maskinteknisk utbildning I, elteknisk variant, 80 p eller likvärdig utbildning	elpraktik 12 mån. därav minst 6 mån. till sjöss kval elvstjg 6 mån. 18 mån. *Ändring:* mrtjg 9 mån. elpraktik 12 mån. befälsassistenttjg 6 mån. kval vstjg 6 mån. kval elvstjg 6 mån. 39 mån.
Elektriker M 9	a) fartygselektriker-utbildning vid sjömansskola b) fartygsteknisk kurs, gren för fartygselektriker		elpraktik 30 mån. därav minst 3 mån. till sjöss = a)

Behörighet	Föreslagen teoretisk utbildning (nuvarande utbildningsordning)	Teoretisk utbildning enligt UTSJÖ:s utbildningsordning	Föreslagna praktikkrav (siffror inom parentes utan assistenttjänstgöring) Ändringar i praktikkraven vid utbildning enligt UTSJÖ:s förslag
Reparatör M 10	a) fartygsteknisk kurs b) –		mrtjg eller vstjg 30 mån. därav minst 15 mån. mrtjg mrtjg, annan tjänstgöring inom fartygs maskinavdelning eller vstjg 42 mån. därav 24 mån. mrtjg och minst 6 mån. ytterligare tjänstgöring till sjöss.
Motorman M 11	–		18 mån.
Motorelev M 12	a) en åk av fartygsteknisk kurs b) säkerhetskurs c) –		– – 3 mån.
Pumpman M 13	–		Tjänstgöring till sjöss 42 mån. därav minst 12 mån. tjänstgöring på tankfartyg.

[a] Avser anställningsmånader. Minst hälften av tiden skall avse tjänstgöring till sjöss
[b] Alternativt nautisk utbildning II om 60 p, om denna utbildningsgång läggs upp i en följd (jfr avsnitt 16.2)
[c] Avser sådan praktik som anges i kol. 6 och 7 i bilaga 1 eller 2 till den av utredningen föreslagna Förordningen om behörighet för sjöpersonal
[d] Alternativt maskinteknisk utbildning II om 60 p (jfr not b)

Förkortningar beträffande praktikkrav

mrtjg	maskinrumstjänstgöring
vstjg	verkstadstjänstgöring (av i författningen närmare angivet slag)
kval vstjg	kvalificerad verkstadstjänstgöring
kval elvstjg	kvalificerad tjänstgöring i elektrisk verkstad

Bilaga C

C. 1 Bilaga till förhandlingsprotokoll mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet

Bemanning

Som ett led i arbetet med bemanningsfrågorna har parterna kommit överens om, att § 21 i storsjöavtalet och § 12 i färjeavtalet skall utgå ur avtalstexten.

Vidare skall, inom ramen för sjösäkerhetskravet, fartygens bemanning anpassas till det verkliga behovet. Antikverade eller eljest olämpliga författnings- och kollektivavtalsregler, som hindrar en utveckling i denna riktning, måste undanröjas. Kollektivavtalen bör utformas med denna målsättning. Exempel på åtgärder i detta syfte anges i det följande.

Avtalssidan

Organ med företrädare för arbetsgivaren och de fackliga organisationerna inrättas i rederierna. Det skall ha till uppgift att – i syfte att fartygets bemanning blir så rationell som möjligt – behandla frågor om arbetets organisation mot bakgrund av fartygets utformning och utrustning.

Särskilt bemanningsorgan.

Försöksverksamhet igångsätts omedelbart ifråga om bemanningen i syfte att effektivisera arbetet ombord och använda tillgänglig arbetskraft så rationellt som möjligt.

Försöksverksamhet.

Särskild hänsyn tas till personalens utbildning. Arbetet skall läggas upp så, att den som har kombinationsutbildning (t. ex. däcks- och maskinpersonalutbildning eller fartygsteknisk kurs) sysselsätts med uppgifter, som täcker hela utbildningen. Detta innebär en utveckling av systemet med personal i allmän tjänst.

Verksamheten skall bedrivas med den inriktningen, att utbildningen och organisationsförändringarna leder till en förhållandevis lägre bemanning och till ett för individen mera meningsfullt arbete.

För att utföra underhåll av långsiktig och tillfällig karaktär skall besättningen tillfälligtvis kunna förstärkas med underhållspersonal. Detta kan ske såväl under fartygs resa som vid hamnuppehåll. Till överläggning mellan parterna upptas bl. a. frågan om särskild tillfällig bemanningsförstärkning med rätt till utökat uttag av ordinarie arbetstid.

Tillfällig bemanningsförstärkning (med s. k. underhållsgäng).

För färjetrafiken skall beaktas problemen med den ojämna passagerarbeläggningen mellan hög- och lågsäsong och mellan olika veckodagar.

Särskilt för färjetrafiken.

Servicepersonalens tjänstgöring anpassas till den ojämna beläggningen.

Ifråga om period- och timschema skall parterna medverka till, att arbetstiden koncentreras till tillfällen med relativt hög beläggning.

För att effektivisera arbetet inom intendenturen skall parterna medverka till kombinerade befattningar och att tillgänglig arbetskraft används så rationellt som möjligt.

Myndighetssidan

Med utgångspunkt i det som parterna kommer överens om på avtalssidan skall de verka för, att författningsbestämmelser och Sjöfartsverkets praxis när det gäller fartygs bemanning inte utgör hinder för utveckling av bemanning, som är flexibel och avpassad efter varje fartygs förutsättningar.

Parterna skall därvid särskilt framhålla vikten av att följande kan genomföras:

1. När personal med kombinationsutbildning tjänstgör på fartyg, bör minimibesättningen fastställas utan avseende på traditionell avdelningsindelning i däck och maskin.

2. Försöksverksamhet med organisatoriska nyheter får genomföras, varvid samverkan sker mellan Sjöfartsverket och de avtalsslutande parterna.

3. När minimibesättning fastställs, tas hänsyn till överenskommelser mellan parterna, som har träffats antingen genom kollektivavtal eller i det särskilda bemanningsorgan, som inrättas i rederierna.

4. Organ inrättas i Sjöfartsverket för regelbunden diskussion mellan verket och de avtalsslutande parterna i bemanningsfrågor. Organet skall kunna initiera och utvärdera försöksverksamheten. Det skall också noggrant följa utvecklingen på bemanningsområdet i andra sjöfartsländer.

C.2 Bilaga till förhandlingsprotokoll mellan Sveriges redareförening och Sveriges fartygsbefälsförening

Bemanning

Fartygens bemanning skall inom ramen för sjösäkerhetens krav anpassas till det verkliga behovet. Författningar, praxis och kollektivavtal skall ses över mot bakgrunden av den tekniska utvecklingen och hinder undanröjas för en rationell bemanning. Exempel på åtgärder i detta syfte anges i det följande.

Avtalssidan

Särskilt bemanningsorgan.

Organ med företrädare för arbetsgivaren och de fackliga organisationerna inrättas i rederierna. Det skall ha till uppgift att – i syfte att fartygets bemanning blir så rationell som möjligt – behandla frågor om arbetets organisation mot bakgrund av fartygets utformning och utrustning.

Försöksverksamhet.

Försöksverksamhet igångsätts omedelbart ifråga om bemanningen i syfte

att effektivisera arbetet ombord och använda tillgänglig arbetskraft så rationellt som möjligt.

Särskild hänsyn tas till personalens utbildning. Arbetet skall läggas upp så, att den som har kombinationsutbildning (t. ex. däcks- och maskinpersonalutbildning eller fartygsteknisk kurs) sysselsätts med uppgifter, som täcker hela utbildningen. Detta innebär en utveckling av systemet med personal i allmän tjänst.

Verksamheten skall bedrivas med den inriktningen, att utbildningen och organisationsförändringarna leder till en förhållandevis lägre bemanning och till ett för individen mera meningsfullt arbete.

Tillfällig bemanningsförstärkning (med s. k. underhållsgäng).

För att utföra underhåll av långsiktig och tillfällig karaktär skall besättningen tillfälligtvis kunna förstärkas med underhållspersonal. Detta kan ske såväl under fartygs resa som vid hamnuppehåll. Till överläggning mellan parterna upptas bl. a. frågan om särskild tillfällig bemanningsförstärkning med rätt till utökat uttag av ordinarie arbetstid.

Särskilt för färjetrafiken.

För färjetrafiken skall beaktas problemen med den ojämna passagerarbeläggningen mellan hög- och lågsäsong och mellan olika veckodagar.

Servicepersonalens tjänstgöring anpassas till den ojämna beläggningen.

Ifråga om period- och timschema skall parterna medverka till, att arbetstiden koncentreras till tillfällen med relativt hög beläggning.

För att effektivisera arbetet inom intendenturen skall parterna medverka till kombinerade befattningar och att tillgänglig arbetskraft används så rationellt som möjligt.

Myndighetssidan

Med utgångspunkt i det som parterna kommer överens om på avtalssidan skall de verka för, att författningsbestämmelser och Sjöfartsverkets praxis när det gäller fartygs bemanning inte utgör hinder för utveckling av en bemanning, som är flexibel och avpassad efter varje fartygs förutsättningar.

Parterna skall därvid särskilt framhålla vikten av att följande kan genomföras:

1. När personal med kombinationsutbildning tjänstgör på fartyg, bör minimibesättningen fastställas utan avseende på traditionell avdelningsindelning i däck och maskin.

2. Försöksverksamhet med organisatoriska nyheter får genomföras, varvid samverkan sker mellan Sjöfartsverket och de avtalsslutande parterna.

3. När minimibemanning fastställs, tas hänsyn till överenskommelser mellan parterna, som har träffats antingen genom kollektivavtal eller i det särskilda bemanningsorgan, som inrättas i rederierna.

4. Organ inrättas i Sjöfartsverket för regelbunden diskussion mellan verket och de avtalsslutande parterna i bemanningsfrågor. Organet skall kunna initiera och utvärdera försöksverksamhet. Det skall också noggrant följa utvecklingen på bemanningsområdet i andra sjöfartsländer.

C.3 Bilaga till förhandlingsprotokoll mellan Sveriges redareförening och Svenska maskinbefälsförbundet

Utredning angående bemanningen m. m.

Sveriges Redareförening har vid årets avtalsförhandlingar överenskommit med Svenska Sjöfolksförbundet och Sveriges Fartygsbefälsförening om gemensam utredning om fartygens bemanning. För att denna utredning skall bli allsidig fordras att samtliga de ombordanställdas organisationer därvid är representerade.

För maskinbefälets del skall utredningen främst ta sikte på bemanningen i de automatiserade fartygen och i de fartyg som planeras för framtiden.

Med hänsyn till rederinäringens ekonomiska situation är det av stor vikt att utredningen snarast genomförs. Parterna är ense om att verka för att fartygens bemanning anpassas till det verkliga behovet med hänsyn till den tekniska utvecklingen, fartygens utformning och utrustning samt med iakttagande av sjösäkerhetskrav, arbetssituationen och arbetsmiljön. De anställdas rätt till medbestämmande skall iakttas.

Vid här nämnd utredning skall beaktas följande riktlinjer.

Avtalssidan

Särskilt bemanningsorgan.

Organ med företrädare för arbetsgivaren och fackliga organisationerna inrättas i rederierna. Det skall ha till uppgift att – i syfte att fartygens bemanning blir så rationell som möjligt – behandla frågor om arbetets organisation mot bakgrund av fartygets utformning och utrustning samt med iakttagande av sjösäkerhetens krav, arbetssituationen och arbetsmiljön.

Försöksverksamhet.

Försöksverksamhet beträffande bemanningen skall snarast påbörjas. Syftet med denna skall vara att effektivisera arbetet ombord och använda tillgänglig arbetskraft så rationellt som möjligt. Sådan försöksverksamhet bör av parterna noggrant utvärderas med beaktande av sjösäkerhet, arbetssituation och arbetsmiljö.

Särskild hänsyn tas till personalens utbildning. Arbetet skall läggas upp så, att den som har erforderlig utbildning sysselsätts med uppgifter som täcker hela utbildningen. Detta innebär en utveckling av systemet med personal i allmän tjänst.

Verksamheten skall bedrivas med den inriktningen att utbildningen och organisationsförändringarna leder till lägre bemanning av fartyget om så befinnes lämpligt och till ett för individen mera meningsfyllt arbete.

Tillfällig bemanningsförstärkning (med s. k. underhållsgäng).

För att utföra underhåll av långsiktig och tillfällig karaktär skall besättningen tillfälligtvis kunna förstärkas med underhållspersonal. Det kan ske såväl under fartygs resa som vid hamnuppehåll. Till överläggning mellan parterna upptas bl. a. frågan om särskild tillfällig bemanningsförstärkning med rätt till utökat uttag av ordinarie arbetstid för denna tillfälliga personal.

Myndighetssidan

Om parterna är överens skall de verka för att författningsbestämmelser och Sjöfartsverkets praxis när det gäller fartygs bemanning kan ändras så att

hinder inte föreligger för utveckling av en bemanning, som är flexibel och avpassad efter varje fartygs förutsättningar.

Parterna skall i så fall särskilt framhålla vikten av att följande kan genomföras:

1. När personal med erforderlig utbildning tjänstgör på fartyg, bör minimibesättningen fastställas utan avseende på traditionell avdelningsindelning i däck och maskin.

2. Försöksverksamhet med organisatoriska nyheter kan genomföras, varvid samverkan kan ske mellan Sjöfartsverket och de avtalsslutande parterna.

3. När minimibesättning fastställs, skall parterna verka för att hänsyn tas till träffade överenskommelser i kollektivavtal eller i det särskilda bemanningsorgan, som inrättas i rederierna.

4. Parterna skall verka för att organ inrättas i Sjöfartsverket för regelbunden diskussion mellan verket och de avtalsslutande parterna i bemanningsfrågor. Organet skall om Sjöfartsverket så finner lämpligt kunna initiera och utvärdera försöksverksamhet samt noggrant följa utvecklingen på bemanningsområdet i andra sjöfartsländer.

C.4 Ramavtal för bemanningsavtal mellan Sveriges Redareförening (föreningen) och Svenska Sjöfolksförbundet (förbundet).

§ 1.

Definition

I detta avtal avses med:

Storsjöavtal: Mellan föreningen och förbundet vid ett vart tillfälle gällande kollektivavtal;

Bemanningsavtal: Mellan *arbetsgivare* och förbundet träffat avtal om bemanning på *projektfartyg;*

Projektfartyg: Fartyg vars identitet är angiven i *bemanningsavtal;*

Arbetsgivare: Sådan arbetsgivare som är bunden av *storsjöavtal* och som med förbundet tecknat *bemanningsavtal;*

Anställd: Sådan anställd som är bunden av *storsjöavtal* och som har befattning på *projektfartyg,* eller som befinner sig på ledighet i anslutning till tjänstgöringsperiod på *projektfartyg.*

Anställningstid: Tid under vilken *anställd* tjänstgör på *projektfartyg,* liksom under ledighetstid som intjänats på och som utgår i anslutning till utförd tjänstgöring på *projektfartyg.*

Tid till sjöss: Tid i *befattning på fartyg;*

Befattning på fartyg: Såsom "befattning på fartyg" har definierats i sjömanslagen;

Bashamn: I tillämpliga fall hamn där *anställd* normalt erhåller avlösning respektive där *arbetsgivaren* ordnat med särskilda arrangemang för fartygs fortlöpande underhålls- och reparationsarbeten;

Fartygsoperatör/däck: *anställd* med huvudsaklig tjänstgöring inom däcksavdelningen och som,

a) genomgått fartygsteknisk kurs och som har minst 9 månader till sjöss i huvudsaklig tjänstgöring inom däcksavdelningen eller

b) som har skaffat sig annan med fartygsteknisk kurs likvärdig utbildning och som har minst 9 månader till sjöss i huvudsaklig tjänstgöring inom däcksavdelningen, eller

c) som har minst 36 månader till sjöss varav minst 24 månader i huvudsaklig tjänstgöring inom däcksavdelningen;

Fartygsoperatör/maskin: *anställd* med huvudsaklig tjänstgöring inom maskinavdelningen och som

a) genomgått fartygsteknisk kurs och som har minst 9 månader till sjöss i huvudsaklig tjänstgöring inom maskinavdelningen, eller

b) som har skaffat sig annan med fartygsteknisk kurs likvärdig utbildning och som har minst 9 månader till sjöss i huvudsaklig tjänstgöring inom maskinavdelningen, eller

c) som har minst 36 månader till sjöss varav minst 24 månader i huvudsaklig tjänstgöring inom maskinavdelningen;

Kockstuert: *anställd* i huvudsaklig tjänstgöring inom intendenturavdelningen, som har tillräckliga kvalifikationer för såväl kostens beredande som för proviantens bevarande och som har minst 9 månader till sjöss i huvudsaklig tjänstgöring inom intendenturavdelningen;

Mässman: *anställd* i huvudsaklig tjänstgöring inom intendenturavdelningen och som har minst 9 månader till sjöss.

§ 2.

MOM 1. *Bemanningsavtal* innehållande ändringar och tillägg får träffas utan hinder av bestämmelserna i detta avtal eller *storsjöavtal*.

MOM 2. Har *bemanningsavtal* träffats, är arbetsgivare och förbund förpliktade att verka för, att sjöfartsverket grundar sitt beslut om minimibemanning på den överenskomna bemanningen. På samma sätt är arbetsgivare och förbund förpliktade att verka för, att sjöfartsverket anpassar reglerna om kvalifikationerna för "upprätthållande av en man på vakt på bryggan" att anpassas till i detta avtal angivna kvalifikationer för fartygsoperatör.

Protokollsanteckning

Om sjöfartsverket vid beslut om minsta bemanning icke i tillämpliga delar beaktar vad som överenskommits genom bemanningsavtal, skall sådant bemanningsavtal med omedelbar verkan upphöra att gälla.

§ 3.

Vid upprättande av *bemanningsavtal* skall vid bedömning av vad som erfordras ur säkerhetssynpunkt, utan inbördes rangordning följande beaktas:

- ☐ resans längd i tid
- ☐ fartygets byggnad och tekniska utrustning
- ☐ fartygets användningssätt
- ☐ den *anställdes* kvalifikationer
- ☐ för fartyget gällande ordinarie arbetstid
- ☐ för *anställd* gällande avlösningssystem
- ☐ kosthållet ombord
- ☐ rengöring av personalutrymmen ombord
- ☐ andra arbetsuppgifter som har direkt betydelse för säkerheten ombord och som inte tål uppskov till fartygets ankomst till hamn
- ☐ hur *arbetsgivaren* ordnat med fartygets löpande underhåll.

§ 4.

MOM 1. *Bemanningsavtal* får innehålla bestämmelse om längre ordinarie arbetstid per dygn än vad som sägs i *storsjöavtal* §§ 9, 10 och 11, dock högst 12 timmar per dygn.

Sådan bestämmelse kan innebära varierande arbetstid för olika fartyg eller olika befattningshavare i samma fartyg.

Bestämmelsen i detta moment innebär sådant avsteg från sjöarbetstidslagens tillämpning varom talas i lagens § 13.

MOM. 2. Vid arbetstidsuttag, antingen det gäller ordinarie arbetstid eller övertid, skall uttaget ske utan onödig delning, så att mesta möjliga sammanhängande ledighet erhålles.

§ 5.

I *anställds* tjänstgöringsbesked skall vara angivet att han/hon omfattas av *bemanningsavtal.*

§ 6.

MOM. 1. *Anställd,* som är *fartygsoperatör/däck* eller *fartygsoperatör/maskin,* erhåller den lön som anges i *storsjöavtal* grupp 1.

MOM. 2. *Anställd* som är *fartygsoperatör* skall vara anställd i allmän tjänst och erhålla det i *storsjöavtal* angivna tillägget härför. Tillägget utgår under hela *anställningstiden.*

MOM. 3. På *projektfartyg* skall finnas *kockstuert.*

§ 7.

Anställd vars huvudsakliga arbetsuppgifter är förlagda till däcks- eller maskinavdelningen, eller *anställd* som är *kockstuert* har inte skyldighet att städa, bädda eller servera i utrymmen som är avsedda enbart för befälet.

§ 8.

Detta avtal gäller fr. o. m. den dag som finns angiven i § 1 i *bemanningsavtal*. Avtalet gäller därefter den tid *storsjöavtal* vid ett vart tillfälle är i kraft.

Av detta avtal har upprättats två exemplar, varav föreningen och förbundet tagit var sitt.

Göteborg den 1 oktober 1977

Sveriges Redareförening — Svenska Sjöfolksförbundet

Nils Grenander — Gunnar Karlsson

C.5 Protokoll, fört vid förhandling mellan Svenska Sjöfolksförbundet och Broströms Rederi AB i Göteborg den 30 september 1977.

Närvarande: För Svenska Sjöfolksförbundet:

Gunnar Karlsson
Nils-Börje Andersson
Per Wahlström

För Broströms Rederi AB:

B. G. Nilson
Alf Persson
Hans Lovén

1. Förhandlingen utgjorde fortsättning på de förhandlingar som ägde rum efter möte 1977-07-06 mellan de anställdas organisationer och företagsledningen, varvid information lämnats om företagets organisation och ekonomi, fartygsflottan och dess omstrukturering genom försäljningar och nybyggen, planerad bemanningsreduktion och förutsedda personalöverskott.

2. Parterna diskuterade bakgrunden till och innehållet i ramavtal och bemanningsavtal och träffade överenskommelse om dessa med den avfattning som framgår av härtill bifogade kopior av dessa avtal.

3. Parterna uttryckte som sin gemensamma avsikt med de nu träffade avtalen att införa en ny och mera rationell framtida fartygsdrift.

Avsikten är att man för varje fartygstyp i viss fart skulle sluta bemanningsavtal om en driftsbemanning, vars huvudsakliga uppgift skulle vara att framföra fartyget på ett sätt som till fullo tillgodosåg sjösäkerhetens krav.

Underhålls- och reparationsarbete, som på grund av den minskade besättningen icke som tidigare kan utföras av driftsbesättningen, skall utföras av särskilda reparationsgäng vid fartygets hamnliggande eller ombord under gång. För dessa reparationsgäng skall träffas särskilda avtal.

Parterna ansåg att höga krav ifråga om utbildning och sjöerfarenhet måste ställas på såväl driftsbesättning som reparationsgäng.

4. Broströms förbinder sig att arbeta med utformning och uppbyggnad av underhålls- och reparationsverksamheten i egen regi i bashamn i enlighet med riktlinjer som överenskommes med Svenska Sjöfolksförbundet. Härvid skall beaktas den arbetsvolym som tidigare utförts av förbundets medlemmar. Om Broströms för denna del av underhålls- eller reparationsbehovet träffar entreprenöravtal skall detta ske med förbundets godkännande.

5. Parterna åtog sig vidare gemensamt att verka för att de nu i bilagda förslag till ramavtal införda definitionerna "Fartygsoperatör/däck" och "Fartygsoperatör/maskin", blir utbytta mot en enda definition "Fartygsoperatör", vilken *antingen* skall ha genomgått s. k. fartygsteknisk kurs eller motsvarande utbildning samt ha tjänstgjort till sjöss minst 9 månader i huvudsakligen däckstjänst och dessutom minst 9 månader i huvudsakligen maskintjänst *eller* som har tjänstgjort till sjöss minst 36 månader, varav minst 9 månader huvudsakligen däckstjänst och återstoden i huvudsakligen maskintjänst eller minst 9 månader i huvudsakligen maskintjänst och återstoden i huvudsakligen däckstjänst. Sådant utbyte skall ske så snart tillräckligt antal fartygsoperatörer enligt ovanstående definitioner bedöms finnas tillgängliga.

6. Broströms förpliktar sig att fram till och med utgången av år 1980 icke begära utflaggning av något av sina nuvarande eller under perioden tillkommande fartyg under svensk flagg. Samtliga de nio fartyg som omfattas av härtill bifogade bemanningsavtal skall föra svensk flagg.

Parterna förklarade sig dock medvetna om de särskilda svårigheter som föreligger för icke-linjefartyg och är beredda att från fall till fall diskutera undantagsbestämmelser för dessa, avsedda att behålla så många svenska arbetstillfällen som möjligt.

Svenska Sjöfolksförbundet förpliktar sig att under samma tidsperiod medverka till att successivt upprätta bemanningsavtal i samma anda och med motsvarande innehåll för rederiets övriga fartyg.

7. Parterna, som är av den åsikten att nu uppställda mål kan ge den svenska handelsflottans fartyg god internationell konkurrenskraft och därigenom förhindra en ytterligare minskning av handelsflottan och anställningstillfällen ombord, skall fortsättningsvis på bästa sätt verka i avtalets anda.

8. Förhandlingarna avslutades.

Som ovan

SVENSKA SJÖFOLKSFÖRBUNDET
Gunnar Karlsson

BROSTRÖMS REDERI AB
B. G. Nilson

C.6 Bemanningsavtal mellan Broströms Rederi AB (rederiet) och Svenska Sjöfolksförbundet (förbundet).

§ 1.

Det mellan Sveriges Redareförening och förbundet den 1 oktober 1977 träffade "Ramavtal för bemanningsavtal", skall utöver *storsjöavtal* med de i §§ 2–5 nedan angivna tilläggen gälla som kollektivavtal mellan rederiet och förbundet från och med den 1 oktober 1977 och avse:

a) Två stycken nybyggen "450 TEU-Nordsjön",
b) i trafik mellan hamnar nord om Brest,
c) *anställd* angiven i § 5 ävensom i förekommande fall *anställd* som avses i sista att-satsen § 2.

§ 2.

Rederiet förpliktar sig följande:

att i Göteborg, som skall vara *bashamn,* genom s. k. landbaserad service träffa tillfredsställande arrangemang avseende för fartygen erforderliga underhålls- och reparationsarbeten;
att varhelst det visar sig erforderligt, träffa tillfredsställande arrangemang om förstärkning av besättningen i avseende på arbetsuppgifter i samband med bogsering och förtöjning;
att arbetsuppgifter som av hävd utförts av manskap icke regelmässigt får utföras under resa av annan än *anställd;* samt
att utöka antalet *anställda* utöver vad som anges i § 5 nedan om detta visar sig erforderligt för utförande av de i nästföregående att-sats avsedda arbetsuppgifterna.

§ 3.

För dag då *anställd* tillträder respektive avgår från befattning – vid avlösning – skall han gottskrivas den ordinarie arbetstid som han skulle ha fullgjort sådan dag.

§ 4.

Avlösning skall ske efter principen lika lång ledighet i land som tjänstgöring ombord.
Anställd har rätt att bli avlöst då han fullgjort tre (3) returresor.

§ 5.

Med undantag för förhalning, skall utöver befäl vid fartygets avgång från hamn ombord minst finnas;

Fartygsoperatör/däck/maskin	3
Kockstuert	1

§ 6.

Detta avtal träder i kraft den 1 oktober 1977 och gäller därefter den tid som *storsjöavtalet* vid ett vart tillfälle är i kraft.

Av detta avtal har upprättats två exemplar, varav rederiet och förbundet tagit var sitt.

Göteborg den 30 september 1977.

Broströms Rederi AB	Svenska Sjöfolksförbundet
B G Nilson	Gunnar Karlsson

C.7 Bemanningsavtal mellan Broströms Rederi AB (rederiet) och Svenska Sjöfolksförbundet (förbundet).

§ 1.

Det mellan Sveriges Redareförening och förbundet den 1 oktober 1977 träffade "Ramavtal för bemanningsavtal", skall utöver *storsjöavtal* med de i §§ 2–5 nedan angivna tilläggen gälla som kollektivavtal mellan rederiet och förbundet från och med den 1 oktober 1977 och avse:

a) Sex stycken nybyggen "750 TEU-Medelhavet",
b) i trafik mellan nordeuropeiska hamnar och medelhavshamnar samt hamnar i Röda Havet och Persiska Viken,
c) *anställd* angiven i § 5 ävensom i förekommande fall *anställd* som avses i sista att-satsen § 2.

§ 2.

Rederiet förpliktar sig följande:

att i Göteborg, som skall vara *bashamn*, genom s. k. landbaserad service träffa tillfredsställande arrangemang avseende för fartygen erforderliga underhålls- och reparationsarbeten;
att varhelst det visar sig erforderligt, träffa tillfredsställande arrangemang om förstärkning av besättningen i avseende på arbetsuppgifter i samband med bogsering och förtöjning;
att arbetsuppgifter som av hävd utförts av manskap icke regelmässigt får utföras under resa av annan än *anställd;*
att utöka antalet *anställda* utöver vad som anges i § 5 nedan om detta visar sig erforderligt för utförande av de i nästföregående att-sats avsedda arbetsuppgifterna.

§ 3.

För dag då *anställd* tillträder respektive avgår från befattning – vid avlösning – skall han gottskrivas den ordinarie arbetstid som han skulle ha fullgjort sådan dag.

§ 4.

För samtliga *anställda* skall i princip gälla lika lång ledighet iland som tjänstgöring ombord. För att även dagman skall kunna omfattas av dylika avlösningssystem skall den i *storsjöavtal* § 9 mom. 1 föreskrivna ordinarie arbetstiden om 8 timmar istället vara 10 timmar per dygn. Detta innebär att dagman utöver vad som sägs i *storsjöavtal* § 14 intjänar ytterligare 10 timmar vederlag per vecka.
Anställd har rätt att bli avlöst då han fullgjort en rundresa.

§ 5.

Med undantag för förhalning, skall utöver befäl vid fartygets avgång från hamn ombord minst finnas:

Fartygsoperatör/däck/maskin	6
Kockstuert	1
Mässman	1

§ 6.

Detta avtal träder i kraft den 1 oktober 1977 och gäller därefter den tid som *storsjöavtalet* vid ett vart tillfälle är i kraft.

Detta avtal har upprättats i två exemplar, varav rederiet och förbundet tagit var sitt.
Göteborg den 30 september 1977

Broströms Rederi AB	Svenska Sjöfolksförbundet
B G Nilson	Gunnar Karlsson

C.8 Bemanningsavtal mellan Broströms Rederi AB (rederiet) och Svenska Sjöfolksförbundet (förbundet)

§ 1.

Det mellan Sveriges Redareförening och förbundet den 1 oktober 1977 träffade "Ramavtal för bemanningsavtal", skall utöver *storsjöavtal* med de i §§ 2–5 nedan angivna tilläggen gälla som kollektivavtal mellan rederiet och förbundet från och med den 1 oktober 1977 och avse:

a) Ett nybygge "1700 TEU-World Wide",
b) i trafik world wide,
c) *anställd* angiven i § 5 ävensom i förekommande fall *anställd* som avses i sista att-satsen § 2.

§ 2.

Rederiet förpliktar sig följande:

att genom s. k. landbaserad service träffa tillfredsställande arrangemang avseende för fartyget erforderliga underhålls- och reparationsarbeten;

att varhelst det visar sig erforderligt, träffa tillfredsställande arrangemang om förstärkning av besättningen i avseende på arbetsuppgifter i samband med bogsering och förtöjning;

att arbetsuppgifter som av hävd utförts av manskap icke regelmässigt får utföras under resa av annan än *anställd;* samt

att utöka antalet *anställda* utöver vad som anges i § 5 nedan om detta visar sig erforderligt för utförande av de i nästföregående att-sats avsedda arbetsuppgifterna.

§ 3.

För dag då *anställd* tillträder respektive avgår från befattning – vid avlösning – skall han gottskrivas den ordinarie arbetstid som han skulle ha fullgjort sådan dag.

§ 4.

För samtliga *anställda* skall i princip gälla lika lång ledighet iland som tjänstgöring ombord. För att även dagman skall kunna omfattas av dylika avlösningssystem skall den i *storsjöavtal* § 9 mom. 1 föreskrivna ordinarie arbetstiden om 8 timmar istället vara 10 timmar per dygn. Detta innebär att dagman utöver vad som sägs i *storsjöavtal* § 14 intjänar ytterligare 10 timmar vederlag per vecka.

Anställd har rätt att bli avlöst då han fullgjort en rundresa om cirka 90 dagar.

§ 5.

Med undantag för förhalning, skall utöver befäl vid fartygets avgång från hamn ombord minst finnas:

Fartygsoperatör/däck/maskin	6
Kockstuert	1
Mässman	1

§ 6.

Detta avtal träder i kraft den 1 oktober 1977 och gäller därefter den tid som *storsjöavtalet* vid ett vart tillfälle är i kraft.

Av detta avtal har upprättats två exemplar, varav rederiet och förbundet tagit var sitt.

Göteborg den 30 september 1977

Broströms Rederi AB	Svenska Sjöfolksförbundet
B G Nilson	Gunnar Karlsson

C.9 Skrivelse från sjöfartsverket 1977-07-15 till Broströms Rederi AB

Ang. bemanningen på nio projekterade Ro/Ro-fartyg

Genom skrivelse 1977-07-07, uppföljt vid sammanträde 1977-07-14 hos sjöfartsverket, har rederiet anhållit om verkets preliminära ställningstagande till bemanningsförslag för rubr. fartyg.

Vid sammanträdet presenterades protokoll förda vid förhandlingar mellan rederiet och Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Maskinbefälsförbundet samt Svenska Sjöfolksförbundet. Förhandlingsprotokollen upptar frågan om bemanning på nu aktuella fartyg.

Efter de ändringar och tillägg som föranletts av organisationernas ställningstaganden samt vad som framkom under sammanträdet har sjöfartsverket att ta preliminär ställning till följande bemanningsförslag:

A. Två stycken Ro/Ro-fartyg om ca 6 000 bruttoregisterton och ca 12 000 ehk. Fartygen är avsedda för nordsjötrafik mellan huvudhamnarna Göteborg och Tilbury (eventuellt kan ytterligare en hamn på vardera sidan komma att anlöpas).
   Bemanning:
   Befälhavare
   Två styrmän
   Maskinchef
   Ett övrigt maskinbefäl
   Tre "allmäntjänstare"
   En ekonomipersonal
   S:a 9 man

B. Sex stycken Ro/Ro-fartyg om ca 9 000 bruttoregisterton och ca 16 000 ehk. Fartygen är avsedda för trafik mellan nordeuropa och Medelhavet.
   Bemanning:
   Befälhavare
   Tre styrmän
   Telegrafist
   Maskinchef
   Två övrigt maskinbefäl
   Sex "allmäntjänstare"
   Två ekonomipersonal
   S:a 16 man

C. Ett Ro/Ro fartyg om ca 22 000 bruttoregisterton och ca 30 000 ehk. Fartyget är avsett för vidsträckt oceanfart.
Bemanning:
Befälhavare
Tre styrmän
Telegrafist
Maskinchef
Två övrigt maskinbefäl
Sex "allmäntjänstare"
Två ekonomipersonal
C:a 16 man

I likhet med Sjöfolksförbundet anser sjöfartsverket det olyckligt att de i de nya kollektivavtalen förutsatta förhandlingarna mellan parterna på sjöarbetsmarknaden och sjöfartsverket om bemanningen på fartyg på detta sätt föregrips.

Då emellertid primärförhandlingar mellan rederiet och sjöfartens arbetstagarorganisationer förevarit anser sig verket ändå kunna lämna preliminärt besked på rederiets anhållan.

Vad angår de fartyg som avses sysselsättas i nordsjöfart (A) finner sjöfartsverket att förslaget innebär att radiotelegrafist skulle undvaras. Enligt 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, vilken Sverige har ratificerat, gäller bl. a. att lastfartyg med en bruttodräktighet av 1 600 registerton och däröver skall vara utrustade med en radiotelegrafstation. På varje sådant fartyg skall finnas radiotelegrafist. Undantag från denna huvudregel medges med mycket stor restriktivitet och kan ej f. n. påräknas för nu aktuella fartyg. Den försöksverksamhet, med dispenser från kravet på radiotelegrafstation, som sjöfartsverket bedriver sedan början av år 1976 avses bli avslutad vid kommande årsskifte. Denna verksamhet är ännu ej utvärderad. Någon ny verksamhet på detta område är ej planerad.

Sjöfartsverket är vidare tveksamt till om tre "allmäntjänstare" är tillräckligt. Det får ankomma på rederiet att i detalj redovisa hur föreslagen bemanning på ett betryggande sätt skall kunna anses tillräcklig i olika nödsituationer.

Med utgångspunkt från att all personal i de nio aktuella fartygen i enlighet med rederiets egna förutsättningar är välutbildad, har adekvat yrkeserfarenhet och god kunskap om respektive fartygstypers egenskaper, att befälet har föreskrivna behörigheter samt att det s. k. förebyggande underhållet inom såväl däcks- som maskinavdelningen utförs av antingen landbaserad personal eller underhållspersonal utöver driftsbesättningen, är sjöfartsverket, med undantag av vad ovan anförts, berett att preliminärt föreslå en bemanning i enlighet med förslaget under följande förutsättningar:

1. *att* Regeringen ej har något att erinra mot att sjöfartsverket – trots att Befälsbemanningsutredningen ännu ej överlämnat sitt slutbetänkande – ändrar sin hittillsvarande praxis i bemanningsfrågor;
2. *att* Sjöfolksförbundets tillstyrkande till bemanningsförslaget föreligger;

3. *att* sådana åtgärder vidtas att arbetstidsuttaget ej innebär att sjöarbetstidslagens bestämmelser överträds. (Det får ankomma på rederiet att upprätta och till sjöfartsverket redovisa arbetstidsscheman för varje befattningshavare);
4. *att* då s. k. underhållspersonal och/eller "drivers" (högst 12) medföljer fartygen, ekonomipersonalen utökas i erforderlig omfattning;
5. *att* underhållspersonalen, när den medföljer fartygen, påmönstras och att de bestämmelser som gäller för *sjöman* blir tillämpliga på denna;
6. *att* antalet hyttplatser är tillräckligt för den bemanning som kommer att fastställas att gälla om här angivna förutsättningar ej är uppfyllda;
7. *att* vakthållningen i hamn, i vidsträckt bemärkelse, anordnas på sådant sätt att fartygets driftsbesättning erhåller erforderlig vila;
8. *att* avsedd procedur för lasthantering och dess avlämning vid avgång till ansvarigt befäl redovisas för sjöfartsverket;
9. *att* fortlöpande redovisning sker till sjöfartsverket över den personal som avses ingå i hela det planerade projektet, dvs. namn, personnummer, utbildning, praktisk erfarenhet, synskärpa, färgsinne m. m. Redovisning skall dessutom ske av den vid varje resa aktuella driftsbesättningen;
10. *att* framdrivningsmaskineriets elförsörjning utformas så att en "blackout" ej gör fartyget manöverodugligt;
11. *att* redovisning till sjöfartsverket görs över avsedda rutiner för underhåll, tillsyn och rengöring av ombord befintliga anläggningar vilken utvisar vilken del som skall utföras av landbaserad personal;
12. *att* maskinrummet och bostadsinredningens inbördes placering beaktas vid planering av kontrollfunktioner och jourtjänst;
13. *att* brandskyddet utformas med hänsyn till tillgänglig personal.

Vid lämplig tidpunkt före fartygens leverans och innan sjöfartsverket fastställer minimibesättningen skall diskussion mellan alla berörda parter tas upp för en uppföljning av att förutsättningarna för föreslagen bemanning föreligger.

Per Eriksson

Sjösäkerhetsdirektör

C.10 Skrivelse från sjöfartsverket 1977-10-12 till Broströms Rederi AB

Bemanning av vissa fartyg

Med hänvisning till sammanträde 1977-10-06 då Broströms Rederi AB och Svenska Sjöfolksförbundet presenterade de avtal som träffats angående de nio projekterade ro-ro-fartygen får jag anföra följande.

Som bekant och som erinrats om tidigare ansluter den träffade bemanningsöverenskommelsen inte helt till nu gällande bestämmelser och till den praxis som hittills utbildats på området genom sjöfartsverkets olika beslut i bemanningsärenden.

Redan genom skrivelse 1977-07-15 har verket emellertid markerat sin positiva inställning till att försöka medverka till att bemanningsfrågan för de

aktuella fartygen kan lösas på det sätt rederiet föreslagit och numera är överens med sjöfolksförbundet om. Jag noterar också med tillfredsställelse att rederiet aktivt strävar efter att uppfylla de förutsättningar i sammanhanget som anges i förenämnda skrivelse.

Beträffande de s. k. fartygsoperatörerna vill jag bekräfta de kvalifikationskrav som verket anser bör uppfyllas vad gäller nämnda fartyg. Målsättningen måste således vara att personalen till dessa fartyg har en godtagbar utbildning och praktik från såväl däck- som maskinavdelningen. Jag är medveten om att rederiet söker anskaffa och utbilda personal i enlighet härmed. I skrivelsen 1977-07-15 förutsätts att berörda parter vid gemensamma diskussioner deltar i en uppföljning av att alla förutsättningar föreligger för att den föreslagna bemanningen skall kunna godtas. Jag tillåter mig utgå från att rederiet i sådant sammanhang för sin del är berett att redovisa bl. a. sina närmare mera konkreta planer för utbildning m. m. av de berörda fartygsoperatörerna.

I ramavtalet mellan Sveriges Redareförening och Svenska Sjöfolksförbundet anges "fartygsoperatörer" med beteckningen däck eller maskin. Denna personal kan i och för sig diskuteras att ingå i existerande fartyg men kan enligt verkets uppfattning ej åberopas för reducering av bemanningen av den storleksgrad som är aktuell för de nio projekterade fartygen.

Med vänlig hälsning

Lennart Johansson

Statens offentliga utredningar 1978

Kronologisk förteckning

1. Stat–kyrka. Ändrade relationer mellan staten och svenska kyrkan. Kn.
2. Stat–kyrka. Bilaga 1. Kyrkans framtida organisation. Kn.
3. Stat–kyrka. Bilaga 2–12. Utredningar i delfrågor. Kn.
4. Skolplanering och skolstorlek. Faktaredovisning och bedömningsunderlag. U.
5. Föräldrautbildning. S.
6. Ny skogspolitik. Jo.
7. Skog för framtid. Jo.
8. Hyresrätt 2. Lokalhyra. Ju.
9. Ny konkurrensbegränsningslag. H.
10. Barnets rätt. 1. Om förbud mot aga. Ju.
11. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. E.
12. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 1. E.
13. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 2–4. E.
14. Arbete åt handikappade. A.
15. Praktikfrågor–åtgärder i ett kort perspektiv. U.
16. Regional konsumentpolitisk verksamhet. H.
17. Energi. I.
18. Öresundsförbindelser. K.
19. Öresundsförbindelser. Bilaga A. Ritningar. K.
20. Öresundsförbindelser. Bilaga B. Konsekvenser för företag och hushåll. K.
21. Bemanning av fartyg. K.

Statens offentliga utredningar 1978

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Hyresrätt 2. Lokalhyra. [8]
Barnets rätt. 1. Om förbud mot aga. [10]

Socialdepartementet

Föräldrautbildning. [5]

Kommunikationsdepartementet

1975 års danska och svenska öresundsdelegationer. 1. Öresundsförbindelser. [18] 2. Öresundsförbindelser. Bilaga A. Ritningar. [19] 3. Öresundsförbindelser Bilaga B. Konsekvenser för företag och hushåll. [20]
Bemanning av fartyg. [21]

Ekonomidepartementet

Kapitalmarknadsutredningen. 1. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. [11] 2. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 1. [12] 3. Kapitalmarknaden i svensk ekonomi. Bilaga 2–4. [13].

Utbildningsdepartementet

Skolplanering och skolstorlek. Faktaredovisning och bedömningsunderlag. [4]

Jordbruksdepartementet

1973 års skogsutredning. 1. Ny skogspolitik. [6] 2. Skog för framtid. [7]

Handelsdepartementet

Ny konkurrensbegränsningslag. [9]
Regional konsumentpolitisk verksamhet. [16]

Arbetsmarknadsdepartementet

Arbete åt handikappade. [14]

Industridepartementet

Energi. [17]

Kommundepartementet

Kyrkoministerns stat–kyrka grupp. 1. Stat–kyrka. Ändrade relationer mellan staten och svenska kyrkan. [1] 2. Stat–kyrka. Bilaga 1. Kyrkans framtida organisation. [2] 3. Stat–kyrka. Bilaga 2–12. Utredningar i delfrågor. [3]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.

LiberFörlag
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-03840-4
ISSN 0375-250X