

## Nr 18

**Trafikutskottets betänkande i anledning av motion angående minimikraven för bostäder på fartyg.**

**Motionen**

I motionen 1973:191 av herr Rosqvist m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att dels sjöfartsverkets kungörelse om bostäder (sjöfartsverkets meddelande nr 4 år 1970), dels kommerskollegie kungörelse av den 20 januari 1953, med viss hänsyn tagen till redan byggda fartyg, omarbetas med beaktande av vad i motionen anförts i syfte att uppnå bättre samstämmighet med nutida sociala värderingar.

**Remissyttrandena**

Över motionen har yttranden avgivits av sjöfartsverket, Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinfälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Rederiföreningen för mindre fartyg. Se bilaga till detta betänkande.

**Utskottet**

Grundläggande bestämmelser om besättningens bostäder finns i 3 kap. 2 § lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg. Ytterligare bestämmelser i frågan har meddelats i en tillämpningskungörelse till nämnda lag. Med stöd av givna bemyndiganden ankommer det på sjöfartsverket att utfärda de ytterligare föreskrifter som erfordras för tillämpningen av bestämmelserna. Sådana föreskrifter har utfärdats genom sjöfartsverkets kungörelse (1970:A 4) om bostäder och ekonomilokaler m. m. på fartyg.

Före tillkomsten av 1965 års sjösäkerhetslagstiftning reglerades säkerheten på fartyg bl. a. genom ett antal kungörelser. Aktuella i förevarande sammanhang är kungörelsen (1952:818) angående bostäder m. m. å fartyg för ombord anställda samt av dåvarande tillsynsmyndigheten – kommerskollegium – år 1953 utfärdade tilläggsbestämmelser till 1952 års kungörelse. Denna kungörelse och tilläggsbestämmelserna upphävdes år 1970 men gäller fortfarande för fartyg som kölsträckts före den 1 juli 1970.

I fråga om bostadsfrågans internationella reglering gäller av Sverige biträdda ILO-konventionen nr 92 om besättningens bostäder på fartyg, reviderad år 1949, och ILO-konventionen nr 133 om besättningens bostäder på fartyg (tilläggsbestämmelser). Sistnämnda konvention behandlas i propositionen 1971:158.

I sitt yttrande över nu ifrågakvarande motion erinrar sjöfartsverket om

ovannämnda författningsmässiga och internationella reglering av bostadsfrågan. Verket anför vidare att vid den överarbetning av de svenska bestämmelserna som verket avser att göra hänsyn kommer att tas inte bara till den nya konventionens innehåll utan även till bostadssociala frågor som väckts från olika håll sedan år 1971. Sjöfartsverket framhåller härvid som angeläget att söka påverka utvecklingen mot större hytter för manskapet och en bättre boendemiljö jämväl i övrigt för samtliga ombordanställda.

Sveriges redareförening vill inte motsätta sig nya bestämmelser rörande bostadsstandarden men anser dock att nuvarande författningar bör bibehållas för fartyg under 20 000 dwt. Minimikraven för större fartyg kan däremot enligt föreningen fastställas i enlighet med vad som kan vara rimligt med hänsyn till övriga utrymmen som står till besättningens förfogande. Föreningen bedömer det emellertid som mycket olyckligt om man i en lag försöker fastställa "normal" standard för bostäderna, då detta snarare kommer att låsa fast än att driva på en önskvärd utveckling. Frågan om utjämning av olika personalkategoriernas bostadsstandard bör enligt föreningen lösas genom överenskommelser mellan arbetsmarknadens parter. Med hänvisning till bl. a. det anförda anser föreningen att motionen bör avslås.

Sveriges fartygsbefälsförening instämmer i motionärernas åsikt att äldre manskap bör åtnjuta samma bostadsstandard som juniorbefälet och ställer sig även i övrigt positiv till motionärernas förslag.

Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska sjöfolksförbundet tillstyrker bifall till motionen.

Rederiföreningen för mindre fartyg anhåller att det måste få anstå med ytterligare krav på bostadsstandarden intill dess man kan uppnå internationella överenskommelser om att densamma skall höjas för nytillkommande fartyg.

Utskottet vill i anledning av nämnda motionsyrkanden erinra om att Kungl. Maj:t genom beslut den 5 juli 1973 bemyndigat chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en sakkunnig med uppdrag att utreda frågor som hänger samman med de ombordanställdas arbets- och miljöförhållanden m. m.

I direktiven för utredningen sägs bl. a. att den allmänna målsättningen – i enlighet med de överväganden som gjordes vid sjösäkerhetslagens tillkomst – bör vara att de principer som gäller i fråga om arbetarskyddet för landanställda också kommer till användning när det gäller de ombordanställdas förhållanden. Det nämns emellertid på grund av fartygsarbetets speciella natur som väsentligt att utredningen överväger i vilken utsträckning fartygsmiljön ger anledning till specialregler. Eftersom fartyget också är den anställdes bostadsplats och den plats till vilken han är hänvisad under fritid framhålls som viktigt att perspektivet vidgas och att miljöfrågorna bedöms med utgångspunkt även härifrån. För rekrytering av lämplig arbetskraft till sjöfartsnäringen anses det vidare vara av stor betydelse att problem som hänger samman med bostads- och

fritidsmiljön blir lösta. I huvudsak sägs samma problem gälla för bostads- och fritidsutrymmena som för övriga delar av fartyget.

Det bör vidare stå utredningen fritt att i frågor som utredningen finner böra behandlas särskilt skyndsamt lägga fram delförslag innan arbetet slutförs.

Under hänvisning till det anförda anser sig utskottet kunna utgå från att de av motionärerna aktualiserade frågorna kommer att behandlas under det sålunda beslutade utredningsarbetet. Med hänsyn till nybyggnation av fartyg vill utskottet emellertid framhålla betydelsen av en skyndsam översyn av dessa frågor. En prövning av dem bör därför komma till stånd med förtur. Utskottet föreslår att motionen i detta syfte överlämnas till utredningen för dess överväganden.

Vad sålunda anförts bör ges Kungl. Maj:t till känna.

Utskottet hemställer

att riksdagen i anledning av motionen 1973:191 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anför om överlämnande av nämnda motion till utredningen rörande de ombordanställdas arbets- och miljöförhållanden m. m.

Stockholm den 18 oktober 1973

På trafikutskottets vägnar  
SVEN MELLQVIST

*Närvarande:* herrar Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lindahl (s), Hjorth (s), Lothigius (m), Hugosson (s), Persson i Heden (c), Rosqvist (s), Sellgren (fp), Lindberg (s), Håkansson (c), Östrand (s), Clarkson (m), Taube (fp) och fru Ryding (vpk).

**Yttranden över motionen 1973:191**

Sjöfartsverket (1973-04-27)

*Författningsmässig reglering*

Grundläggande bestämmelser om besättningens bostäder finns i 3 kap. 2 § lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg. I tillämpningskungörelse (1965:908) till den nämnda lagen har ytterligare bestämmelser om besättningens bostäder meddelats i 3 kap. 20–25 §§ av kungörelsen. Det ankommer på sjöfartsverket att med stöd av givna bemyndiganden utfärda de ytterligare föreskrifter som erfordras för tillämpningen av de nämnda bestämmelserna. Sådana föreskrifter har utfärdats genom sjöfartsverkets kungörelse (1970:A4) om bostäder och ekonomilokaler m. m. på fartyg.

I motionen uppehåller man sig även vid äldre lagstiftning och det är därför anledning att även något beröra denna. Före tillkomsten av 1965 års sjösäkerhetslagstiftning som, förutom att avse en modernisering av lagstiftningen, syftade till en övergripande redaktionell översyn av sjösäkerhetslagstiftningen reglerades säkerheten på fartyg bl. a. genom ett antal olika kungörelser. (Jfr. övergångsbestämmelserna till förutnämnda kungörelse 1965:908). Bland dessa urskiljer man kungörelsen (1952:818) angående bostäder m. m. å fartyg för ombord anställda samt av dåvarande tillsynsmyndigheten – kommerskollegium – år 1953 utfärdade tilläggsbestämmelser till 1952 års kungörelse.

De nu nämnda bestämmelserna upphävdes 1970-07-01, kungörelsen 1952:818 genom SFS 1970:179 och tilläggsbestämmelserna genom sjöfartsverkets kungörelse 1970:A4. I samband med upphävandet av kungörelsen 1952:818 förordnade Kungl. Maj:t att den upphävda kungörelsen skulle fortfarande gälla i fråga om fartyg till vilket kölen sträckts före 1970-07-01 i den mån sjöfartsverket ej bestämde annat. I fråga om kommerskollegiets tilläggsbestämmelser meddelade sjöfartsverket enahanda förordnande genom verkets kungörelse 1970:A4. Vad nu återgivits är ett uttryck för en allmänt vedertagen princip att redan byggda fartyg ej skall påverkas av nya bestämmelser om inte detta nödvändiggöres av särskilt angämpliga säkerhetsskäl eller sociala hänsyn. Förbehållen om rätt för sjöfartsverket att förordna om att även de nya bestämmelserna skulle kunna utsträckas att gälla även äldre fartyg får ses mot denna bakgrund. De kan ej, enligt hittillsvarande praxis, användas för att genomföra en allmänt standardhöjande åtgärd på äldre fartyg. Äldre fartyg som inköps från utlandet behandlas som "nya fartyg". Det kan i detta sammanhang anmärkas att skulle det likväl komma i fråga att genomföra sådana åtgärder på äldre fartyg bör detta ske på lagtekniskt annerlunda sätt än som föreslås i motionen.

*Förhållandet mellan skeppsmättningsregler och bostadsbestämmelser*

Avgörande för tillämpningen av olika bestämmelser, såväl internationella som nationella, på ett fartyg är ofta dess bruttodräktighet. Med anledning härav strävar ofta beställare av särskilt mindre fartyg att hålla fartygets storlek omedelbart under ett visst bruttototalt. (Härav uttrycket paragraffartyg). I bruttotonaget inräknas bl. a. lasttrum, maskinrum och bostadsrum. Undantagna är t. ex. kök och sanitära utrymmen (tvättrum etc.) Av vad nu sagts följer att om man med bibehållande av ett givet bruttotonage vill öka yttinnehållet (och därmed volymen) av bostäderna måste en motsvarande minskning ske av lastutrymmet.

Inom de fartygskategorier som är mest känsliga för internationell konkurrens, nämligen de mindre och medelstora, torde en ökning av nu gällande krav på bostadshyttens innehåll komma att medföra att fartygen ej kommer att anses lönsamma att driva. För större fartyg, i fråga om vilka storleken av bruttodräktigheten är av underordnad betydelse, spelar de ovan nämnda relationerna mellan skeppsmättningsreglerna och bostadsbestämmelserna mindre eller ingen roll.

Slutligen bör upplysas, att sjöfartsverket, dock hittills förgäves, internationellt verkat för att bostäderna skulle få en annan skeppsmätningsteknisk behandling än den ovan redovisade för att man därigenom skulle kunna nå bättre bostadssociala förhållanden till sjöss.

#### *Bostadsfrågans internationella behandling*

I fråga om bostäder gäller de av Sverige biträdda ILO-konventionen nr 92 angående besättningens bostäder å fartyg, reviderad 1949 (SÖ 1950:110) och ILO-konventionen nr 133 om besättningens bostäder på fartyg, tillägsbestämmelser. Den sistnämnda konventionen behandlas i K. M:ts prop. 1971:158. Som framgår av redogörelsen i propositionen avser sjöfartsverket att modifiera nuvarande bostadsbestämmelser med anledning av denna konvention.

Det bör här nämnas att till grund vid det förberedande arbetet inom ILO (jfr. sid 3 förutnämnda prop.) låg sjöfartsverkets förutnämnda kungörelse 1970:A4. Internationellt sett – även i jämförelse med våra nordiska grannländer – ställer de svenska bostadsbestämmelserna höga krav. Det är att beklaga att ILO-arbetet ej medförde en mer påtaglig höjning av den internationella standarden. Inom en näring som i så hög grad som sjöfarten arbetar under internationell konkurrens är det väsentligt att säkerhetskrav och sociala krav är internationellt likartade. Det är därför ett svenskt intresse att verka för sjösäkerhetsfrågornas internationella behandling. Sjöfartsverket kommer att göra förnyade försök att ta upp bostadsfrågan på det internationella planet.

#### *Allmänna synpunkter*

Som framgår av vad ovan sagts kommer sjöfartsverket att överarbeta nuvarande bostadsbestämmelser för fartyg. Med hänsyn till omfånget av övrigt författningsarbete kan en sådan överarbetning tidigast vara avslutad vid slutet av innevarande år. Vid överarbetningen kommer hänsyn att tas inte bara till den nya konventionens innehåll utan även bostadssociala frågor som väckts från olika håll sedan 1971. Som vidare framgått kommer det att ställa sig svårt att nämnvärt påverka yttinnehållet i bostäderna på mindre och medelstora fartyg. På större fartyg bör man emellertid kunna nå betydligt längre än f. n. i fråga om bostadsstandard. Senare uttalanden från redarhåll tyder också på att man numera är beredd att höja bostadsstandard på större fartyg. Slutligen bör framhållas att bostadsstandard ej är enbart en fråga om hytternas (sovrummens) yttinnehåll. Avgörande för en god arbetsmiljö är utformningen av rum för fritidsändamål, tillgången till goda sanitära utrymmen och utformningen av dessa samt inte minst bostädernas allmänna s. k. lay-out. Dessa frågor kan inte påverkas av endast bestämmelser utan dessutom måste ett aktivt utbyte av idéer komma till stånd mellan ombudanställda, redare, varvsindustrin och tillsynsmyndigheten. En sådan kontaktskapande verksamhet pågår också f. n.

Det kan slutligen anmärkas att det inte finns någon anledning för sjöfartsverket att slå vakt om att olika kategorier av ombordanställda har olika bostadsstandard i fråga om hytternas storlek m. m. 1970 års bostadskonvention bygger emallertid på principen att befäl tilldelas större hytter än manskap. Från sjöfartsverkets sida är det angeläget att söka påverka utvecklingen mot större hytter för manskapet och en bättre boendemiljö i övrigt för samtliga ombordanställda.

#### Sveriges redareförening (1973-04-27)

Motionärerna framhåller, att bostadsbestämmelserna till sjöss icke följt med den sociala utvecklingen, som i övrigt skett i vårt land. Man påpekar vidare, att enligt bostadskungörelsen föreskrives i fartyg från ca. 5 000 dvt och upp mot 500 000 dvt-klassen en minsta total golvyta för manskap till 7 kvm i enmanshytt och 10 kvm i tvåmanshytt.

Föreningen finner ett visst berättigande i de framförda åsikterna, men det torde dock stå klart, att fartyg som bygges för svensk räkning i många avseenden erhåller en högre standard än vad nuvarande lag föreskriver. Den av motionärerna åberopade kungörelsen av den 19 maj 1970 (1970:serie A nr 4) föreslogs vid senaste ILO-konferensen av den svenska delegationen bli antagen som ILO-standard. Detta mötte dock intet gensvar, varför i dag övriga länder har lägre krav än de i Sverige gällande. Sett ur den synpunkten att rederinäringen är internationell och utsatt för internationell konkurrens är detta givetvis olyckligt, men svensk rederinäring motsatte sig dock icke 1970 års bestämmelser.

Motionärerna nämner bl. a., att "liggetiden i hamn har minskat och fartyg och besättning tillbringar längre tid till sjöss". Detta är fullständigt riktigt, men föreningen vill samtidigt peka på det avtal om avlöningssystem, varom näringsens parter träffat överenskommelse. Detta innebär, att tiden till sjöss (ombord) väsentligt nedbringas i jämförelse med de förhållanden, som rådde för bara tre år sedan. Föreningen vill poängtera att i vissa passagerarfartyg, färjor och andra mindre fartyg sker avlösningen av besättningen efter tjänstperioder på mellan 1–14 dygn.

I och med att de s. k. paragrafbåtarna inte längre bygges, finns det troligen inga svenska rederier, som låter bostäderna följa Sjöfartsverkets minimibestämmelser. I större fartyg har dessa regler om hyttdimensionerna sedan länge överskridits och man får i sammanhanget icke bortse från andra utrymmen än just sovhytterna. Rymliga mässar, dag-, sport- och hobbyrum, alla uppehållsrum för besättningen, är nu standard i svenska fartyg och oftast är dessa utrymmen mycket spaciösa. I svenska fartygsbeställningar under senare år har durkytan för manskap som regel uppgått till mellan 13 och 19 kvm. Ett flertal svenska rederier har tillsatt arbetsgrupper för utredning av dessa frågor och redan vid den internationella sjöfartsutställningen i fjol - "Maritime 72" - visades resultat av sådant internt rederiarbete. Här visades modernt anpassad boendemiljö med modern planlösning av bostäder på mellan 5,8 x 4,8 m alternativt 4,2 x 4,8 m.

I passagerarfartyg av typ bilfärja med 450 sovplatser för passagerare och en besättning på ca. 125 personer kan givetvis besättningens bostäder av bl. a. tekniska skäl icke nå upp till ovan skisserade standard. Här måste man dock ha klart för sig, att besättningens vistelse ombord endast uppgår till 1 å 2 dagar, varefter avlösning sker - kraven på bostadsutrymmena kan rimligtvis här inte sättas lika som på oceangående fartyg.

Föreningen motsätter sig inte nya bestämmelser rörande bostadsstandarden och anser, att den nuvarande gränsen 5 000 dvt kan ändras till ca.

20 000 dvt. För fartyg under 20 000 tonsgränsen bibehålles nuvarande författningar, medan minimikraven för större fartyg kan fastställas i enlighet med vad som kan vara rimligt med hänsyn till övriga utrymmen, som står till besättningens förfogande.

Föreningen vill dock framhålla de svårigheter enskilda redare kan ha vid exempelvis konstruktion av mindre tankfartyg (kusttankers). Genom bestämmelser, som bl. a. förbjuder bostädernas förläggande över pump- rummet och lastutrymmet blir ofta de till buds stående bostadsytorna mindre än vad redaren skulle önska. Sådana konstruktionstekniska problem måste givetvis beaktas vid utformningen av nya bestämmelser.

Föreningen bedömer det som mycket olyckligt om man i en lag försöker fastställa "normal"-standard på bostäderna, då detta snarare kommer att låsa fast än att driva på en önskvärd utveckling. Föreningen hyser den uppfattningen, att konkurrensen om arbetskraften liksom hittills kommer att driva på utvecklingen av bostadsstandarden även i fartyg under 20 000 tonsgränsen.

Beträffande motionärernas uppfattning att myndigheterna även skall motverka ojämlikheter i olika personalkategoriernas bostadsstandard anser föreningen detta vara en fråga för arbetsmarknadens parter att överenskomma om. Här måste även läggas aspekter ur rekryteringssynpunkt på olika befattningars förmåga att locka till sig personal.

Med hänvisning till ovanstående anser föreningen, att motionen 1973:191 bör avslås.

#### Sveriges fartygsbefälsförening (1973-03-09)

Bostäderna ombord i svenska fartyg är reglerade enligt Sjöfartsverkets kungörelse av den 19 maj 1970 om bostäder och ekonomilokaler m. m. på fartyg. Denna kungörelse ger de ombordanställda i och för sig något större förmåner än vad gällande konvention, till vilken Sverige är ansluten, föreskriver.

I motion 191 framhålls att manskap ombord har mindre bostadsyta än juniorbefäl. Motionärerna påpekar orättvisan i att på så sätt kan äldre manskap få mindre utrymme än mycket ungt befäl. Det är riktigt att kungörelsen föreskriver att bostadsytan på fartyg över 3 000 brt skall för befäl vara 10 m<sup>2</sup> medan på samma fartyg manskap har 7 m<sup>2</sup> samt att i detta bostadsutrymme får inräknas utrymme för möbler, skåp, byrå och dyligt, varför den fria golvytan i olyckliga fall kan bli en eller annan kvadratmeter, lika för såväl befäl som manskap.

Fartygsbefälsföreningen har vid upprepade tillfällen framhållit som sin åsikt att äldre manskap bör åtnjuta samma bostadsstandard som juniorbefälet, varför föreningen kan instämma i motionärernas åsikt härvidlag.

Föreningen vill upplysningsvis informera om de egendomliga argument som framföres mot att man på mycket stora fartyg fortsätter med onormalt små bostadsutrymmen för samtliga ombord, även om de självfallet uppfyller bostadskungörelsens bestämmelser. Sålunda anför man att det blir billigare att i ett lyft ta ombord bostadshuset för påsvetsning av detsamma vid fartygets byggnad. För att åstadkomma ett lyft måste man begränsa såväl tyngden som yttermåttan på däckshuset. Man låter alltså bostadsutrymmet bestämmas inte av fartygets dimensioner utan av den tillfälliga lyftkraften hos en varvskran. Den merkostnad som blir följden av att däckshuset måste lyftas i två omgångar och svetsas samman ombord skulle enligt föreningens uppfattning mångdubbelt uppvägas av de möjligheter till ökad komfort och trivsel som

besättningen därigenom skulle kunna få genom en mera spaciös inredning. Den onormala omsättningen av manskap skulle härigenom kunna minskas. För närvarande tjänstgör över hälften av manskapet i svenska fartyg endast i genomsnitt några månader till sjöss innan man övergår till annan yrkesverksamhet.

#### Svenska maskinfälsförbundet (1973-05-16)

Motionen, som är en hemställan att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att *dels* sjöfartsverkets kungörelse om bostäder (SJV's meddelande nr 4/1970), *dels* kommerskollegie kungörelse av den 20/1 1953, med viss hänsyn tagen till redan byggda fartyg, omarbetas med beaktande av vad i motionen anförts i syfte att uppnå bättre samstämmighet med nutida sociala värderingar, bedöms av Maskinfälsförbundet som väl befogad.

I detta sammanhang vill Maskinfälsförbundet anföra, att förutom en generell höjning av minimikraven för bostadens ytmått till förslagsvis 10 m<sup>2</sup>, bör även bostadens övriga innehåll och utrustning beaktas. Utöver sovplats, skåp och övriga möbler måste det, enligt förbundets mening, anses som ett elementärt krav, att i varje bostadsrum finns tvättställ med rinnande varmt och kallt vatten. Det torde även vara rimligt och ligga inom möjligheternas ram att alla befattningshavare ombord - såväl befäl som manskap - på kommande fartygsnybyggen inte bara har egen hytt utan även i direkt anslutning till denna toalettutrymme utrustat med klosett, tvättställ och dusch.

Maskinfälsförbundet *tillstyrker* således ovan nämnda motion.

#### Svenska sjöfolksförbundet (1973-03-08)

Bostaden ombord har under hela den tid förbundet och dess föregångare, Sjömansunionen och Eldareunionen, existerat varit en aktuell fråga. Ursprungligen var det en fråga om människovärdiga bostäder i stället för de två utrymmen, skansar, i vilka samtliga anställda icke-befäl var inkvarterade förut under backen, men så sent som vid förbundets kongress 1954 diskuterades varför dåvarande sjöfartsstyrelsen tillät att fyra personer inkvarterades i en och samma hytt (avsåg dispens given till Svenska Amerika Linien för dess dåvarande passagerarfartyg ms Kungsholm). Under åren därefter har frågan av medlemmarna hållits levande, diskuterats på klubbmöten och krav om förändringar framförts till förbundet. Även om bostad ombord numera högst får vara avsedd för två man och större fartyg numera bygges med enmanshytter för samtliga eller nästan samtliga ombordanställda, kvarstår klasskillnaderna genom olika storlek och inredning på hytterna. Som exempel kan anges att ett malm/oljefartyg om 270 000 dwt under byggnad för Broströmskoncernen på Eriksbergs varv, Göteborg, kommer att ha hytter som för manskapets del kommer att uppgå till drygt 10 m<sup>2</sup>, medan juniorbefälets hytter kommer att bli drygt 18 m<sup>2</sup>. Hytterna blir, vad inredning beträffar, ganska lika men skillnaderna mellan olika kategorier anställda bibehålls genom differentiering storleksmässigt sett. På så sätt kan, som motionären framhåller, en nyutexaminerad ung styrman få tillgång till betydligt större bostad ombord än en medelålders matros med mångårig sjöpraktik. Skillnader olika befattningshavare emellan skall, enligt förbundets åsikt, inte innefatta sociala värderingar.

Omstruktureringen av den svenska handelsflottan har redan i dag lett till att fartygen tillbringar timmar i stället för dygn i hamn. Kraven på miljön ombord, inklusive bostäderna, måste därmed också sättas högre



eftersom de anställda har få tillfällen till avkoppling från denna miljö under de nio månader, enligt förslaget till ny sjömanslag, de måste tjänstgöra ombord innan de blir berättigade till avmönstring och fri hemresa. Eftersom en stor del av svenska handelsflottan går i sådan fart att kostnaden för hemresa blir en dryg utgift om beloppet skall bekostas av egna medel, blir nio månaders ombordvaro en realitet för det stora flertalet av förbundets medlemmar.

Skillnader i bostadskomfort ombord i fartyg är historiskt betingade och inte begränsade till enbart svenska fartyg, även Internationella Arbetsorganisationens, ILO, rekommendationer bygger på samma ålderdomliga tänkesätt. Internationellt kan det måhända vara förklarligt, om än inte ur förbundets synvinkel acceptabelt, med tanke på de stora skillnader i socialt hänseende som finns olika stater emellan. Att Sverige, med högre levnadsstandard än flertalet andra länder, därför skall godta sådana skillnader anser förbundet måste bero mera på slentrianmässigt än konstruktivt tänkesätt.

Vid remissbehandlig av nu gällande kungörelse (1970:A 4) om bostäder och ekonomilokaler m. m. på fartyg framförde förbundet som sin uppfattning att på fartyg vars längd är 100 m eller mera borde golvytan av bostad utgöras av minst 10 m<sup>2</sup> oavsett vem av de ombordanställda som skulle disponera den. Förslaget skall ses såsom ett kompromissförslag beroende av dels det faktum att det i det mindre tonnaget också finns mindre disponibelt utrymme för särskilda kontorsutrymmen dels att förbundet vid det aktuella tillfället bedömde det såsom troligt att ändringsförslag som enbart berörde det större tonnaget borde ha större möjlighet vinna gehör. En bidragande orsak till att förbundet inriktade sig på det större tonnaget var också att de mindre fartygen oftast har längre liggetid i hamn än moderna tank-, malm-, frys- eller containerfartyg.

Ändrade och likvärdiga bestämmelser om hytternas storlek får, då det gäller existerande fartyg, enligt förbundets mening lösas från fall till fall och med hjälp av övergångsbestämmelser. Om ett existerande fartyg genomgår omfattande ombyggnad bör även bostäderna ombord moderniseras och bli likvärdiga för alla ombord. För övriga existerande fartyg bör en lämplig övergångsperiod föreskrivas, förslagsvis fem år.

Förbundet ansluter sig helt till av motionärerna framförda förslag och hemställer om att Riksdagens trafikutskott beslutar föreslå riksdagen ge Kungl. Maj:t i uppdrag att låta omarbeta dels kommerskollegie kungörelse (1953:A 2 med ändringar) dels sjöfartsverkets kungörelse (1970:A 4) så att samstämmighet med nutida sociala värderingar på detta område uppnås också för alla ombordanställda.

#### **Rederiföreningen för mindre fartyg (1973-05-11)**

I rubr angelägenhet vill vi åberopa Sjöfartsverkets skrivelse Dnr 31. 312.01-1123 av den 27 april i år. Särskilt vad som anföres under rubrikerna "Förhållandet mellan skeppsmättningsregler och bostadsbestämmelser" och "Bostadsfrågans internationella behandling" vill vi på det allvarligaste rekommendera göres till föremål för en djupgående analys. Problemet är i detta fall inte endast att bereda sjöfarande svenska medborgare en bättre bostadsmiljö, utan problemet är att denna miljö skall beredas i konkurrens med fartyg som lyder under utländska administrationer, vilka inte ens är beredda att ratificera de konventioner som Sverige för länge sedan frångått som föråldrade.

Svensk bostadsstandard ligger långt före de konventioner, vilka våra

grannländer och konkurrenter i övrigt ännu ej tillämpar. Detta måste utgöra en tankeställare vid behandling av förslag om ytterligare höjning av svensk bostadsstandard.

Utöver den konsekvensen, att svenska fartyg får ett ytterligare höjt kostnadsläge, kommer svenska redare att definitivt avskäras från den internationella second hand marknaden. Sjöfart är inte endast superfartyg. De flesta arbetstillfällena finner man i de mindre fartygen. Sjöfart är inte heller endast extrema linjefartyg och passagerare- och trailerfärjor. Det är ur sysselsättningssynpunkt till övervägande delen trampfart, transporter av massgods. Tillhandahåller inte svenska redare sådana transporttjänster, så kommer våra grannar med nöje att stå till tjänst. Det råder fri internationell konkurrens på fraktmarknaden och utan tillstånd äger danska, norska, brittiska och holländska fartyg rätt att bedriva kustfart på Sverige dock med den inskränkningen att de ej får lov att föra inrikes laster till och från inlandsfarvatten.

Vi har lika lite som Sjöfartsverket något att invända mot att gamla föreskrifter utmönstras, men moderniseringen av desamma måste ske i samarbete med de stora sjöfartsnationerna. Norge har fyra gånger så stor flotta som Sverige både i antal fartyg och tonnage. Danmark har något mindre tonnage men har nästan exakt dubbelt så många fartyg. Danskarnas flotta växer snabbt tack vara finansieringsmöjligheterna och ett rimligt kostnadsläge i landet.

Med hänvisning till det ovan anförda, anhåller vi att Riksdagens Trafikutskott måtte allvarligt analysera frågan inte endast ur svensk bostadsmiljösynpunkt och då med vederbörligt hänsynstagande till att sjömannen numera tillbringar en stor del av året i land på intjänt semester och kompensationsledighet (vederlag) utan även med hänsyn till att svensk bostadsstandard redan ligger åtskilligt före vad övriga administrationer föreskriver. Vi vill även starkt framhålla, att det är avsevärt mycket svårare att arrangera stora bostäder på mindre fartyg. Den i och för sig väl-motiverade synpunkten, att en gammal matros bör ha rätt till lika god bostad som en nybliven tredjestyрман, är inte så uttalad i de mindre fartygen, alldenstund personalen i manskapsbefattningar som regel inte grånar i tjänsten i dessa fartyg. Man börjar gärna i mindre båtar men söker sig sedan till de större. Det ges dock många undantag där motormän och matrosar stannar på korta hemmatrader tills de lämnar sjölivet, men då ligger själva traden som motivering för att de stannar. Dessa fartyg kan inte bära större bostadspålagor än sina utländska konkurrenter.

Vi anhåller att det måtte få anstå med ytterligare krav på bostadsstandarden intill dess man kan uppnå internationella överenskommelser om att densamma skall höjas för nytillkommande fartyg.