

Nr 132

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om säkerheten på fartyg, m. m.; given Stockholms slott den 14 maj 1965.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

- 1) lag om säkerheten på fartyg;
- 2) lag om ändring i sjölagen;
- 3) lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) om inteckning i fartyg; samt
- 4) lag om ändring i sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530).

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framläggs förslag till lag om säkerheten på fartyg.

Lagförslaget är avsett att ersätta 1914 års tillsynslag. Den nya lagen kommer i likhet med sjölagen att i princip omfatta alla fartyg oavsett storlek. Även små fartyg har således att uppfylla lagens grundläggande krav på sjövärdighet.

Regelbundet återkommande sjövärdighetsbesiktningar skall passagerarfartyg oavsett storlek samt annat fartyg om minst 100 bruttoton — liksom hittills — undergå. Efter godkänd sjövärdighetsbesiktning får fartyget enligt förslaget ett fartcertifikat för en bestämd tidsperiod. Härigenom erhålls en bättre kontroll än hittills på att fartyg undergår föreskrivna besiktningar. Sjövärdighetsbesiktning föreslås gälla även fartyg mellan 20 och 100 bruttoton men begränsas till nybyggnad, större ombyggnad eller överlåtelse.

Det har visat sig att de mindre handelsfartygen relativt ofta drabbats av förlisningar som kan tillskrivas olämplig eller för hård nedlastning. Nuvarande gräns för skyldighet att ha lastmärke föreslås därför sänkt från 150 till 20 bruttoton.

I syfte att få till stånd så stor överensstämmelse som möjligt mellan arbetsförhållandena till sjöss och på land föreslås arbetarskyddslagens allmänna bestämmelser i allt väsentligt överförda till den nya sjösäkerhetslagen.

Vidare föreslås mera fasta bemanningsregler. För varje fartyg över 20 bruttoton som befordrar gods eller passagerare skall sjöfartsstyrelsen, efter samråd med berörda sjöfartsorganisationer, fastställa den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt. Anteckning härom införes i en för fartyget utfärdad tillsynsbok. Fartyget får icke företaga resa, om besättningen understiger det antal som angivits i tillsynsboken.

Lagförslaget innebär även i övrigt en modernisering av sjösäkerhetsbestämmelserna och anknyter till den upprustning av fartygsinspektionen som föreslagits i årets statsverksproposition.

Förslag
till
Lag
om säkerheten på fartyg

Härigenom förordnas som följer.

1 KAP.

Allmänna bestämmelser

1 §.

Denna lag äger, i den mån ej annat särskilt anges eller följer av lagen, tillämpning på fartyg som nyttjas till sjöfart i svenskt farvatten och på svenskt fartyg som nyttjas till sjöfart utanför svenskt farvatten.

Lagens bestämmelser gälla örlogsfartyg endast såvitt Konungen förordnar därom.

2 §.

För att trygga säkerheten på fartyg skall lända till efterrättelse vad som i denna lag, i anslutning till bestämmelser i sjölagen, föreskrives i fråga om sjövärdighet, anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning, passagerarantal och bemanning.

3 §.

Tillsyn av fartyg i de hänseenden som behandlas i denna lag utövas av sjöfartsstyrelsen samt, under styrelsens överinseende och ledning, av statens fartygsinspektion. Konungen äger förordna svensk konsul att utöva tillsyn utom riket.

I frågor som avse ombordanställdas skydd mot ohälsa och olycksfall i arbetet skall tillsynen utövas under samverkan med arbetarskyddsstyrelsen.

Över fartygs bemanning utövas tillsyn även av mönstringsförrättare.

4 §.

Tillsyn av fartyg, som äges eller brukas av svenska staten och användes för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare, utövas av den myndighet under vars förvaltning fartyget står, i den mån Konungen ej bestämmer annat.

5 §.

Konungen må beträffande visst slag av fartyg, viss utrustning eller vissa förhållanden ombord bestämma, att tillsyn skall utövas av särskilt förordnad tillsynsmyndighet.

6 §.

Om förrättningar för tillsyn enligt denna lag stadgas i 7 kap.

Sjöfartsstyrelsen må uppdraga åt sakkunnig att biträda vid tillsynsförrättning eller att utom riket verkställa sådan förrättning. Svensk konsul,

som förordnats att utöva tillsyn av fartyg, äger utse sakkunnig att verkställa tillsynsförrättning utom riket eller att biträda vid sådan förrättning.

7 §.

Polismyndighet, tullmyndighet och lotsmyndighet äro pliktiga att lämna tillsynsmyndighet erforderligt biträde.

8 §.

Den som verkställer tillsynsförrättning eller biträder vid sådan förrättning skall lämnas tillträde till fartyget samt äga göra erforderliga undersökningar där och taga del av de handlingar rörande fartyget, som finnas ombord.

Förrättningsmannen skall, om det är möjligt, ordna förrättningen så att fartyget icke fördröjes eller annan olägenhet uppkommer.

9 §.

Den som har eller haft att utöva tillsyn enligt denna lag eller med stöd därav utfärdade föreskrifter eller anlitats såsom biträde vid tillsynsförrättning må ej röja eller obehörigen nyttja yrkeshemlighet som därigenom blivit känd för honom.

10 §.

Certifikat enligt denna lag skall utfärdas för visst fartområde eller del av fartområde och för bestämd tid. I certifikat må anges särskilt villkor för att det skall vara giltigt. Giltighetstiden för certifikat må förlängas.

Fartområdena äro:

a) *inre fart*: fart inom riket i hamnar, floder, kanaler och insjöar ävensom inomskärs vid kusterna samt fart i Kalmarsund; med fart som nu sagts likställes all fart i Öresund och på Oslofjorden intill Larvik;

b) *stor kustfart*: annan fart än som anges under a) till eller från in- eller utrikes orter, belägna vid Östersjön eller därmed i sjöfartsförbindelse varande farvatten, dock ej bortom linjen Hanstholm—Lindesnäs eller bortom Cuxhaven;

c) *nordsjöfart*: annan fart än som anges under a) och b), 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 som anges under a)—c).

Nyttjas fartyg i fart mellan utländska orter, äger sjöfartsstyrelsen, om det med hänsyn till farvattnets beskaffenhet eller andra förhållanden prövas lämpligt, förordna att fartyget må anses nyttjat i därmed jämförlig, mindre vidsträckt fart än som eljest vid tillämpning av andra stycket skulle vara fallet.

11 §.

Konungen äger föreskriva att fartyg, utöver certifikat som följer av denna lag, skall ha certifikat avseende visst förhållande, som regleras i denna lag eller med stöd därav utfärdade föreskrifter.

12 §.

Certifikat utfärdas av sjöfartsstyrelsen, om Konungen ej bestämmer annat.

13 §.

Fartyg som är försett med certifikat må icke nyttjas i vidsträcktare fart än certifikatet omfattar.

14 §.

Konungen äger förordna att undersökning rörande fartyg och utrustning, som företages av utländsk myndighet eller av klassificeringsanstalt, skall godkännas som tillsynsförrättning, verkställd av svensk myndighet samt att certifikat som utfärdas efter sådan undersökning äger samma giltighet som certifikat, utfärdat av svensk myndighet.

15 §.

Konungen äger meddela erforderliga bestämmelser om ersättning åt sakkunnig som enligt 6 § andra stycket anlitas för tillsynsförrättning.

2 KAP.

Fartygs sjövärdighet och fartcertifikat

1 §.

Fartyg är icke sjövärdigt, om det ej är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet att det med hänsyn till fartygets användning och den fart, vari det nyttjas eller avses att nyttjas, erbjuder betryggande säkerhet till förekommande av sjöolycka.

2 §.

Svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 100 registerton skola ha bevis att fartyget vid tillsynsförrättning befunnits sjövärdigt (*fartcertifikat*).

Till passagerarfartyg hänföres fartyg som medför flera än tolv passagerare. Med passagerare avses varje person ombord utom befälhavaren, medlem av besättningen, annan som är anställd ombord eller eljest befinner sig där på grund av arbete för fartygets behov eller i offentlig tjänsteförrättning rörande fartyget samt barn som icke fyllt ett år.

Fartcertifikat fordras ej för fartyg, som äges eller brukas av svenska staten och användes för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare.

3 §.

Har för fartyg utfärdats passagerarfartygscertifikat enligt 5 kap., må sjöfartsstyrelsen medge befrielse från skyldighet för fartyget att ha fartcertifikat.

4 §.

Sjöfartsstyrelsen skall förklara fartcertifikat ogiltigt, om

- a) fartyget eller dess utrustning ändrats på så väsentligt sätt att ändringen kan antagas ha betydelse för sjövärdigheten,
- b) fartyget eller dess utrustning skadats på sätt som uppenbarligen är av betydelse för sjövärdigheten och skadan icke avhjälpes på sätt sjöfartsstyrelsen bestämmer,
- c) annan omständighet förekommit som uppenbarligen kan ha betydelse för sjövärdigheten, eller
- d) fartyget icke undergår föreskriven tillsynsförrättning.

5 §.

Fartcertifikat skall genast avlämnas till sjöfartsstyrelsen, om certifikatet förklarats ogiltigt eller om dess giltighetstid gått till ända eller om nytt certifikat utfärdats.

6 §.

Enligt de närmare bestämmelser Konungen meddelar äger sjöfartsstyrelsen medge att fartyg nyttjas till sjöfart utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

3 KAP.

Åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall m. m.

1 §.

Fartyg skall vara så inrättat och anordnat, att de ombordvarande i möjligaste mån beredes skydd mot ohälsa och olycksfall.

2 §.

På fartyg skola i erforderlig omfattning finnas sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymme för matlagning, toalettrum, tvättrum, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad, allt av tillräcklig storlek samt med lämplig inredning och utrustning.

3 §.

Till förekommande av olycksfall i arbetet skola ångmaskiner, motorer, transmissioner, arbetsmaskiner och andra därmed jämförliga maskinella anordningar, ångpannor och andra tryckkärl samt lyft- och transportanordningar vara försedda med erforderliga skyddsanordningar samt även i övrigt vara så utförda och anordnade, att de erbjuda betryggande säkerhet.

För att förebygga att ombordanställd skadas av väder eller sjö, genom fall, nedstörtande föremål eller ras eller av splitter, stänk, vassa eller heta föremål eller heta vätskor eller genom klämning eller slag eller genom eldfarliga, explosiva, frätande, giftiga eller andra hälsofarliga ämnen eller genom elektrisk ström, kyla eller värme eller genom bländande ljus skola sådana åtgärder vidtagas att fara härför undgås i möjligaste mån.

4 §.

Om till skydd mot ohälsa eller olycksfall annan åtgärd icke kan vidtagas eller skäligen fordras, skall personlig skyddsutrustning av lämplig beskaffenhet tillhandahållas den ombordanställda.

5 §.

För att hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom skall kunna lämnas ombord, skola sådana åtgärder vara vidtagna som kunna anses erforderliga med hänsyn till de ombordanställdas antal samt fartygets användning och den fart, vari fartyget nyttjas.

6 §.

Kost som tillhandahålles ombordanställd skall vara tillräcklig och av fullgod beskaffenhet.

Vatten för de ombordanställdas behov såsom till dryck, personlig hygien,

matlagning och diskning skall finnas lätt tillgängligt ombord i erforderlig mängd och av tillfredsställande beskaffenhet.

7 §.

Om arbetstiden ombord gälla särskilda bestämmelser. Även om användande i skeppstjänst av minderårig är särskilt stadgat.

8 §.

Om ej särskilt förhållande berättigar till undantag, skall på fartyg med minst fem ombordanställda bland de ombordanställda utses ett eller flera skyddsombud att företräda de ombordanställda i frågor rörande sundhet och säkerhet i arbetet. Om det är påkallat, bör skyddsombud utses även på annat fartyg.

Val av skyddsombud förrättas av de ombordanställda.

9 §.

På fartyg med en besättning som normalt uppgår till minst tjugofem man skall finnas en av företrädare för redaren och av skyddsombud sammansatt skyddskommitté, som har att verka för sundhet och säkerhet i arbetet. Om det är påkallat, bör skyddskommitté tillsättas även på annat fartyg.

10 §.

Skyddsombud må icke hindras att fullgöra sina uppgifter. Den som utsetts till skyddsombud må icke på grund härav eller på grund av sin verksamhet i denna egenskap tillskyndas försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor eller skiljas från anställningen.

Den som bryter mot stadgandet i första stycket är skyldig ersätta därav uppkommen skada enligt de grunder som anges i 42 § andra stycket arbetarskyddslagen den 3 januari 1949 (nr 1). Avtalsuppsägning eller annan dylik rättshandling, som sker i strid mot nämnda stadgande, är ogill.

Talan på grund av bestämmelserna i denna paragraf skall väckas inom två år från avslutandet av den åtgärd varpå anspråket grundas. Försummas det, är talan förlorad. Beträffande mål som här avses gälla föreskrifterna i 44 § arbetarskyddslagen.

11 §.

Bestämmelserna i 2—10 §§ gälla icke utländskt fartyg i vidare mån än Konungen förordnar därom.

4 KAP.

Lastning, lastmärke och fribordscertifikat

1 §.

Fartyg må icke vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet eller bärlighet äventyras eller säkerheten för fartyget eller de ombordvarande sättes i fara.

2 §.

Fartyg som befordrar gods eller passagerare och har en bruttodräktighet av minst 20 registerton skall på vardera sidan vara försett med lastmärken, som utvisa minsta tillåtna fribord för fartyget.

Lastmärken fastställas av sjöfartsstyrelsen.

Bestämmelsen i första stycket gäller icke lustfartyg.

3 §.

Fartyg som avses i 2 § första stycket skall ha bevis att fartygets lastmärken vid tillsynsförrättning befunnits riktigt och varaktigt anbragta på fartygets sidor (*fribordscertifikat*).

4 §.

Fartyg må icke lastas djupare än som anges av det lastmärke som är tillämpligt.

5 §.

Sjöfartsstyrelsen skall förklara fribordscertifikat ogiltigt, om

a) fartygets skrov eller överbyggnad ändrats på så väsentligt sätt att fribordet bör ändras,

b) fartyget icke är i betryggande skick i fråga om skydd för öppningar eller i fråga om räcken, brädgångar, länsportöppningar eller i fråga om tillträde till besättningens bostäder eller passagerarutrymmen, eller

c) fartyget icke undergår föreskriven tillsynsförrättning beträffande lastmärke.

Bestämmelserna i 2 kap. 5 § om fartcertifikat äga motsvarande tillämpning i fråga om fribordscertifikat.

6 §.

Bestämmelserna om lastmärke och fribordscertifikat gälla icke utländskt fartyg i vidare mån än Konungen förordnar därom.

För utländskt fartyg må såsom fribordscertifikat godtagas annan handling varav fartygets minsta tillåtna fribord framgår.

5 KAP.

Passagerarfartyg och passagerarfartygscertifikat

1 §.

För passagerarfartyg skall, med beaktande av fartygets stabilitet och bärrighet samt de åtgärder som vidtagits för att förebygga ohälsa och olycksfall ombord, vara fastställt det högsta antal passagerare som fartyget må medföra.

2 §.

Svenskt passagerarfartyg skall ha bevis, varav framgår att fartyget vid tillsynsförrättning befunnits lämpligt att befordra passagerare och det högsta antal passagerare som fastställts enligt 1 § (*passagerarfartygscertifikat*).

Utländskt passagerarfartyg skall ha certifikat eller annan handling, varav framgår det högsta tillåtna antalet passagerare.

3 §.

Passagerarfartygscertifikat må ej utfärdas för längre tid än den som gäller för fartygets fartcertifikat.

4 §.

Passagerarfartyg må icke under resa medföra högre antal passagerare än som anges i passagerarfartygscertifikatet eller för utländskt passagerarfartyg i motsvarande handling.

I nämnda antal inräknas ej bärgare eller dennes medhjälpare, som medföljer fartyget, sedan detta drabbats av sjöskada, eller person, som införes till hamn efter att ha räddats ur sjönöd.

Vid kortare fart mellan svenska hamnar skall i passagerarantalet icke inräknas sjöman som efter erhållen eller avslutad anställning medföljer till eller från annat fartyg med samma redare.

Konungen äger meddela närmare bestämmelser om vad som skall förstås med kortare fart samt föreskriva i vilken mån tredje stycket skall äga tillämpning vid färd mellan utländska hamnar.

5 §.

Bestämmelserna i 2 kap. 4 och 5 §§ om fartcertifikat äga motsvarande tillämpning i fråga om passagerarfartygscertifikat.

6 §.

Enligt de närmare bestämmelser Konungen meddelar äger sjöfartsstyrelsen medge att fartyg i särskilda fall nyttjas som passagerarfartyg utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

6 KAP.

Bemannning 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.

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.

2 §.

För fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton, som befordrar gods eller passagerare, skall sjöfartsstyrelsen, 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.

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

3 §.

När minimibesättning fastställs, 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.

4 §.

Sedan minimibesättning för visst fartyg fastställts, skall sjöfartsstyrelsen 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.

6 §.

Ändras fartyg eller dess utrustning på sätt som kan antagas ha betydelse för minimibesättningens sammansättning, äger sjöfartsstyrelsen återkalla meddelat beslut om minimibesättning.

Har beslut om minimibesättning återkallats, skall tillsynsboken genast lämnas till sjöfartsstyrelsen.

7 §.

Bestämmelserna i 1 § andra och tredje styckena samt 2—6 §§ gälla icke utländskt fartyg.

7 KAP.

Tillsyn av lagens efterlevnad m. m.

Tillsynsförrättningar

1 §.

De tillsynsförrättningar som skola företagas enligt denna lag äro

a) regelbunden undersökning av fartyg jämte utrustning (*sjövärdighetsbesiktning*),

b) regelbunden undersökning av annat fartyg än passagerarfartyg och dess utrustning i viss del eller vissa delar (*mellanbesiktning*),

c) regelbunden undersökning av fartyg för fastställande av dess lämplighet för passagerarbefordran och högsta tillåtna antal passagerare (*passagerarfartygsbesiktning*),

d) regelbunden undersökning och uppmätning av fartyg för åsättande av lastmärke eller meddelande av tillstånd att bibehålla sådant märke (*fribordsbesiktning*),

e) särskild undersökning av fartyg i viss del eller vissa delar (*extra besiktning*) och

f) annan undersökning av förhållandena ombord (*inspektion*).

Om det är möjligt skola flera tillsynsförrättningar på ett fartyg ske samtidigt. Förrättning skall om möjligt ske i samband med undersökning i klassificeringsanstalt, som omfattas av förordnande enligt 1 kap. 14 §.

2 §.

Vid sjövärdighetsbesiktning skall i den omfattning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer, undersökas om skrov med fasta delar, framdrivningsmaskineri med hjälpmaskiner, elektrisk anläggning samt utrustning motsvara de fordringar på sjövärdighet som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Vid sjövärdighetsbesiktning skall inspektion äga rum enligt 16 §.

3 §.

Fartyg, som bygges för svensk beställare, skall undergå sjövärdighetsbesiktning, innan fartyget nyttjas till sjöfart.

Har utländskt fartyg blivit svenskt eller har svenskt fartyg, vars bruttodräktighet understiger 100 registerton, bytt ägare utan att därigenom upphöra att vara svenskt, äger sjöfartsstyrelsen besluta att sjövärdighetsbesiktning av fartyget skall äga rum, om det icke med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt är obehövt.

Bestämmelserna i denna paragraf gälla passagerarfartyg, oavsett minsta dräktighet, och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton.

4 §.

Passagerarfartyg skall undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning, om det nyttjas i stor kustfart eller vidsträcktare fart, inom tolv månader och i annat fall inom tjugofyra månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning.

5 §.

Om annat fartyg än passagerarfartyg är högst tjugofyra år och har högsta klass i klassificeringsanstalt som omfattas av förordnande enligt 1 kap. 14 §, skall det undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning inom fyrtyoåtta månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning eller, om fartyget undergår årlig tillsyn av botten utvändigt, framdrivningsmaskineri, propelleraxel och roder i den omfattning sjöfartsstyrelsen bestämmer, inom sextio månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning.

Har fartyget icke sådan klass som nu nämnts eller är det äldre än tjugofyra år, bestämmer sjöfartsstyrelsen den tid, inom vilken nästa sjövärdighetsbesiktning skall äga rum. Med beaktande särskilt av fartygets ålder och allmänna tillstånd skall tidpunkten bestämmas till tidigast tjugofyra och senast fyrtyoåtta månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning.

Bestämmelserna i denna paragraf gälla ej fartyg med mindre bruttodräktighet än 100 registerton.

6 §.

Sjöfartsstyrelsen äger meddela anstånd med förnyad sjövärdighetsbesiktning under högst tre månader.

7 §.

Vid mellanbesiktning skall i den omfattning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer undersökas om fartyg och utrustning motsvara de fordringar på sjövärdighet som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Vid besiktningen skall inspektion äga rum enligt 16 §, om detta icke är uppenbart obehövt.

8 §.

Fartyg skall undergå mellanbesiktning inom tjugofyra månader efter senast genomgången sjövärdighetsbesiktning eller mellanbesiktning. Mellanbesiktning avseende fartygets radioinstallation skall dock ske minst en gång var tolfte månad.

Bestämmelserna i första stycket gälla ej fartyg med mindre bruttodräktighet än 100 registerton.

9 §.

Vid passagerarfartygsbesiktning skall i den omfattning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer undersökas om fartyget med hänsyn till de fordringar som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen må medföra flera än tolv passagerare. Är så fallet, skall bestämmas det högsta antal passagerare som fartyget må medföra.

Vid besiktningen skall inspektion äga rum enligt 16 §, om detta icke är uppenbart obehövt.

10 §.

Passagerarfartyg skall undergå passagerarfartygsbesiktning i samband med att fartyget undergår sjövärdighetsbesiktning.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen äger förordna, att fartyget i särskilt fall må befrias från skyldighet att undergå passagerarfartygsbesiktning enligt första stycket.

11 §.

Vid fribordsbesiktning skall i den omfattning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer undersökas, huru enligt denna lag och med stöd därav utfärdade föreskrifter minsta tillåtna fribord för fartyget skall bestämmas och genom lastmärken anges eller, där lastmärken åsatts fartyget, huruvida de må bibehållas.

Vid besiktningen skall inspektion äga rum enligt 16 §, om detta icke är uppenbart obehövt.

12 §.

Fartyg, som enligt denna lag skall vara försett med lastmärke, skall undergå fribordsbesiktning i samband med att fartyget första gången undergår sjövärdighetsbesiktning eller då sjöfartsstyrelsen bestämmer. Förnyad fribordsbesiktning skall äga rum minst vart femte år, om Konungen icke föreskriver kortare tid.

13 §.

Vid extra besiktning skall i den omfattning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer undersökas om viss del av fartyg eller dess utrustning motsvarar de fordringar på sjövärdighet som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

14 §.

Fartyg skall undergå extra besiktning, när fartyget genomgått större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten.

Om det med hänsyn till fartygs ålder, allmänna tillstånd eller omstän-

digheterna i övrigt föreligger särskilda skäl, äger sjöfartsstyrelsen eller statens fartygsinspektion besluta att fartyget skall undergå extra besiktning även i annat fall än som avses i första stycket.

Bestämmelserna i första och andra styckena gälla passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 register-ton.

15 §.

För fartyg, som innehar högsta klass i klassificeringsanstalt, vilken omfattas av förordnande enligt 1 kap. 14 §, och icke är äldre än tjugofyra år, må den undersökning av fartyget, som lett till att fartyget erhållit eller fått bibehålla klassen, godkännas såsom besiktning, som avses i 1 § a), b), d) eller e) i de delar undersökningen omfattar. Detta gäller dock icke sådan undersökning av sjövärdigheten som avslutats tidigare än sex månader före förrättningen, om särskilda skäl ej föreligga att godkänna undersökningen. Överföres fartyg till ny klassificeringsanstalt eller föreligga i annat fall särskilda skäl att underkasta fartyg besiktning, äger sjöfartsstyrelsen besluta därom.

Har fartyget icke klass som avses i första stycket eller är det äldre än tjugofyra år, må sjöfartsstyrelsen efter prövning i varje särskilt fall godkänna undersökningen såsom besiktning i den omfattning som föreskrives i första stycket.

16 §.

Vid inspektion skall undersökas om erforderliga åtgärder iakttagits för att förebygga ohälsa och olycksfall, om fartyget är behörigen lastat eller barlastat, om fartyget är bemannat på betryggande sätt och om det eljest är i behörigt skick. Inspektion må göras mindre omfattande än nu sagts.

Fartyg skall underkastas inspektion när tillsynsmyndighet finner det påkallat.

17 §.

Tillsyn av utländskt fartyg sker genom inspektion.

På framställning av myndighet i främmande stat må sjöfartsstyrelsen dock förordna om annan tillsynsförrättning beträffande fartyg som är hemmahörande i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda certifikat, som avses i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Ritningar och tillsynsbok

18 §.

Ritning till fartyg, som bygges eller ombygges för svensk räkning och enligt denna lag skall undergå annan tillsynsförrättning än inspektion, skall ges in till sjöfartsstyrelsen i god tid innan det arbete som ritningen avser börjas. I trängande fall eller om fartyget tillfälligt ändras eller ombygges utomlands, må ritning insändas i efterhand.

Ritning till utländskt fartyg, som blivit svenskt och med anledning därav skall undergå sjövärdighetsbesiktning, skall ges in till sjöfartsstyrelsen så snart det kan ske.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen äger meddela erforderliga föreskrifter om vilka ritningar som skola inges samt medge lättnad i fråga om skyldigheten att ge in ritningar till viss typ av fartyg och till fartyg som innehar klass i klassificeringsanstalt, vilken omfattas av förordnande enligt 1 kap. 14 §.

19 §.

På särskild framställning av beställare, redare eller skeppsbyggare skall sjöfartsstyrelsen granska ritning som avses i 18 § samt avge det yttrande vartill granskningen ger anledning med hänsyn till bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Ritning rörande maskineri, utrustning eller särskild anordning ombord skall granskas även på framställning av tillverkare.

20 §.

Svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton skola ha tillsynsbok.

Om tillsynsförrättning, om anmärkning som framkommit vid tillsynsförrättning och om åtgärd som vidtagits med anledning av anmärkningen skall förrättningsmannen göra anteckning i tillsynsboken och lämna underrättelse till sjöfartsstyrelsen och fartygets redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget.

8 KAP.

Förbud mot nyttjande

1 §.

Förekommer skäligen anledning antaga,
att fartyg icke är sjövärdigt för resa i avsedd fart,
att fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall,

att det icke är behörigen lastat eller barlastat,

att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller

att det icke är bemannat på betryggande sätt,

må fartygets resa förbjudas i avbidan på rättelse.

Är allenast fråga om brist i arbetsinrättning eller arbetsredskap, må i stället förbud meddelas att begagna inrättningen eller redskapet innan rättelse vidtagits.

Resa må jämväl förbjudas, om fartyg icke hålles tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyg, som enligt denna lag skall ha fart-, passagerarfartygs- eller fribordscertifikat, saknar gällande sådant certifikat.

2 §.

Förbud enligt 1 § må meddelas av sjöfartsstyrelsen, statens fartygsinspektion och annan tillsynsmyndighet som Konungen bestämmer. Utom riket må sådant förbud meddelas även av svensk konsul som förordnats att utöva tillsyn av fartyg. Förbud enligt 1 § andra stycket må därjämte meddelas av myndighet som avses i 1 kap. 5 § samt, oberoende av förordnande, av svensk konsul. Beslut av annan än sjöfartsstyrelsen skall genast underställas styrelsen för godkännande.

Beslutet skall innehålla uppgift om skälen för förbudet och de åtgärder som skola vidtagas för rättelse. Avskrift av beslutet skall genast tillställas redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget, befälhavaren samt, om förbudet avser utländskt fartyg, diplomatisk eller konsulär representant för det land där fartyget hör hemma.

3 §.

Den som inom riket meddelat beslut enligt 1 §, avseende förbud mot fartygs resa, skall genast göra anmälan om beslutet till polismyndighet.

Denna skall vidtaga de åtgärder som erfordras för att hindra fartygets avgång.

Anmälan skall göras även till tullmyndighet och lotsmyndighet. På dessa myndigheter ankommande förrättning för fartygets resa skall inställas så länge förbudet gäller.

Gäller förbudet svenskt fartyg som befinner sig utom riket, äger svensk konsul till förhindrande av resan avfordra fartygets befälhavare för fartyget gällande nationalitetshandling.

4 §.

Har fartygs avgång hindrats till följd av förbud, som meddelats av annan myndighet än sjöfartsstyrelsen och ej godkänts av styrelsen, är staten, om skäligen anledning till förbudet finnes icke ha förelegat, skyldig att ersätta den skada som må ha vållats genom förbudet.

Talan om ersättning enligt första stycket skall väckas vid Stockholms rådhusrätt inom två år från den dag då förbudet meddelades. Försummas det, är talan förlorad.

9 KAP.

Alliganden för redare, befälhavaren m. fl. till tryggnad av säkerheten

1 §.

Enligt vad i sjölagen stadgas åligger det befälhavaren att tillse, att fartyget är i behörigt skick med avseende på sjövärdighet, anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning och bemanning.

2 §.

Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget skall tillse att fartyget undergår tillsyn enligt 7 kap.

Redare eller beställare av fartyg skall tillse att ritning som avses i 7 kap. 18 § ges in till sjöfartsstyrelsen inom föreskriven tid.

3 §.

Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget, befälhavaren och den som eljest leder arbete ombord skola iakttaga allt som med hänsyn till arbetets natur och de förhållanden, under vilka arbetet bedrives, samt ombordanställds ålder, yrkesvana och övriga förutsättningar för arbetet skäligen kan fordras för att förebygga att ombordanställd ådrager sig ohälsa i följd av arbetet eller drabbas av olycksfall däri.

Ombordanställd är pliktig att använda befintliga skyddsanordningar, noga följa denna lag eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen samt i övrigt iakttaga tillbörlig försiktighet och, i vad på honom ankommer, medverka till förekommande av ohälsa eller olycksfall. Ombordanställd är skyldig att använda personlig skyddsutrustning under arbetet och väl vårda den.

4 §.

Om de skyldigheter som åvila tillverkare och försäljare av maskiner, redskap och andra tekniska anordningar samt den som upplåter till begagnande eller installerar sådana anordningar stadgas i arbetarskyddslagen.

5 §.

Befälhavaren skall tillse, att de ombordanställda erhålla tillräcklig och fullgod kost. Han skall jämväl ha uppsikt över hälsovårds- och bostadsförhållanden ombord.

6 §.

Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget samt befälhavaren och övrigt befäl ombord skola lämna eller låta lämna tillsynsmyndighet nödigt bistånd vid tillsynsförrättning och lämna varje upplysning som begäres vid förrättningen.

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.

8 §.

Innan resa anträdes skall fartyget göras sjöklart.

Därvid skall befälhavaren särskilt tillse, att

- a) tillräckligt med proviant, vatten och läkemedel samt erforderliga sjökort och nautiska publikationer medföras på fartyget,
- b) signalapparater, lanternor, nautiska instrument, bärgningsredskap och övrig utrustning för säkerheten ombord äro klara till omedelbart bruk,
- c) manöver- och kontrollorgan äro klara till omedelbart bruk,
- d) fartyget icke är nedlastat utöver tillämpligt lastmärke,
- e) erforderlig barlast intagits,
- f) lasten behörigen stuvats och betryggande anordningar vidtagits mot att last eller barlast förskjuter sig eller eljest åstadkommer skada på ombordvarande eller på fartyget,
- g) last eller annat icke belamrar fartygets utrustning, inrättningar eller redskap eller försvårar fartygets navigering,
- h) skeppsluckorna behörigen tillslutits och skalkats samt öppningar i däck, skott och bordläggning av betydelse för sjövärdigheten tillslutits på betryggande sätt.

Maskinchefen ansvarar för att fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar är i behörigt skick, att fartygets brandsläckningsanordningar äro klara till omedelbart bruk samt att erforderliga förnödenheter för maskineriets drift finnas ombord. Det åligger maskinchefen att lämna befälhavaren uppgift om den mängd drivmedel för maskineriets drift som medföres.

9 §.

Befälhavaren skall tillse att den tillsynsbok som avses i 7 kap. 20 § och de certifikat som utfärdats för fartyget med stöd av denna lag finnas ombord och hållas tillgängliga vid tillsynsförrättning. Måste fartyget överges, skall befälhavaren om möjligt sörja för att dessa handlingar bringas i säkerhet.

Ej må någon förvägras att taga del av innehållet i tillsynsboken, såvitt hans rätt är beroende därav.

10 §.

Har olycksfall under skeppstjänst medfört dödlig utgång eller svårare kroppsskada eller samtidigt drabbat flera personer eller är olycksfall eller olyckstillbud under skeppstjänst eljest av sådan beskaffenhet att det kan antagas vara av väsentlig betydelse att det kommer till tillsynsmyndighetens kännedom, skall befälhavaren utan dröjsmål eller, om fartyget befinner sig till sjöss, genast efter ankomsten till hamn underrätta statens fartygsinspektion eller, om fartyget är utomlands, närmaste svenske konsul om olycksfallet eller tillbudet. Detsamma gäller om skada uppstått eller åtgärd vidtagits som är av betydelse för fartygets sjövärdighet.

Om befälhavarens skyldighet att till sjöfartsstyrelsen anmäla vissa händelser ombord finnas bestämmelser i sjölagen.

11 §.

Bestämmelserna i 2—10 §§ gälla icke utländskt fartyg.

10 KAP.

Ansvarsbestämmelser

1 §.

Underlåter redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget att tillse att fartyget undergår tillsyn enligt 7 kap., dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

2 §.

Nyttjas fartyg till sjöfart utan att ha i denna lag föreskrivet certifikat eller i strid mot bestämmelse i sådant certifikat eller nyttjas fartyg till sjöfart utan att vara försett med lastmärke, om sådant är föreskrivet, dömes befälhavaren till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

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.

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.

4 §.

Bryter befälhavare mot nyttjandeförbud enligt 8 kap. 1 §, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

5 §.

Ha flera medverkat till gärning som avses i 1—4 §§, gäller 23 kap. brottsbalken.

6 §.

Den som olovligen och utan giltigt skäl borttager skyddsanordning eller sätter den ur bruk, dömes till dagsböter.

7 §.

Lämnar någon uppsåtligen tillsynsmyndighet oriktig uppgift för att erhålla certifikat enligt denna lag eller att få sådant certifikat förlängt, dömes till dagsböter.

Den som uppsåtligen lämnar tillsynsmyndighet oriktig uppgift i fråga om åtgärd, varom tillsynsmyndigheten givit anvisning, dömes till dagsböter.

8 §.

Den som försummar vad som åligger honom enligt 9 kap. 2 § andra stycket, 5 § eller 7—10 §§, dömes till dagsböter.

9 §.

Bryter någon mot 1 kap. 9 §, dömes, om gärningen ej är att anse som ämbetsbrott, till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

10 §.

Till straff enligt denna lag må ej dömas om strängare straff för gärningen stadgas i brottsbalken eller sjölagen.

11 §.

I fråga om mål om ansvar enligt denna lag eller föreskrift som utfärdas med stöd av lagen äga bestämmelserna i 313 och 328 §§ sjölagen motsvarande tillämpning.

11 KAP.

Besvär m. m.

1 §.

Talan mot beslut enligt denna lag av tillsynsmyndighet, som ej är central förvaltningsmyndighet, föres genom besvär hos sjöfartsstyrelsen.

Beslut som avses i första stycket skall, om ej annat anges i beslutet, lända till efterrättelse, intill dess sjöfartsstyrelsen i anledning av anförda besvär eller eljest annorlunda förordnar.

2 §.

I ärende, som genom besvär kommit under sjöfartsstyrelsens prövning, skall styrelsen förordna om syn på fartyget, om klaganden begär det eller det eljest prövas erforderligt.

Begär klaganden syn, skall han förskjuta kostnaden därför. Om det överklagade beslutet fastställs, skall han slutligt bära denna kostnad. Andras beslutet, skall styrelsen med hänsyn till omständigheterna pröva om och i vad mån förskjutet belopp skall återbetalas till klaganden.

Konungen förordnar efter vilka grunder kostnad som avses i andra stycket skall bestämmas.

3 §.

Mot beslut enligt denna lag av sjöfartsstyrelsen eller av annan tillsynsmyndighet, som är central förvaltningsmyndighet, föres talan genom besvär hos Konungen.

Om ej annat anges i beslutet, skall det utan hinder av anförda besvär lända till efterrättelse, intill dess Konungen annorlunda förordnar.

4 §.

Ytterligare föreskrifter för tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av sjöfartsstyrelsen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1966, då lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg skall upphöra att gälla.

Tillstånd, förbud eller annat dylikt beslut som meddelats med stöd av äldre lag äger giltighet, till dess den därför bestämda tiden utgår eller, om beslutet meddelats utan begränsning till viss tid, sjöfartsstyrelsen återkallar detsamma.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till stadgande som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

Beträffande fartyg, till vilket kölen sträckts före lagens ikraftträdande, gälla följande särskilda bestämmelser:

a) Fartyg med en bruttodräktighet av lägst 100 registerton, som ej är passagerarfartyg, skall första gången undergå sjövärdighetsbesiktning på tid som följer av äldre bestämmelser och därefter i enlighet med bestämmelserna i den nya lagen. Sådant fartyg skall första gången undergå mellanbesiktning vid den tidpunkt då fartyget enligt äldre bestämmelser skulle ha undergått sådan förnyad sjövärdighetsbesiktning som enligt 16 § första stycket b) lagen om tillsyn å fartyg skall ske vid utgången av halva den stadgade mellantiden, och därefter i enlighet med bestämmelserna i den nya lagen.

b) Passagerarfartyg skall första gången undergå sjövärdighetsbesiktning, när tiden för gällande passagerarfartygscertifikat utgår, och därefter i enlighet med bestämmelserna i den nya lagen.

c) Fartcertifikat må för tiden intill dess sjövärdighetsbesiktning skall ske första gången efter lagens ikraftträdande utfärdas på grundval av undersökning, vid vilken utrönts att fartyget är i tillfredsställande skick med hänsyn till den fart i vilken det nyttjas eller avses att nyttjas.

d) Fartyg som enligt äldre bestämmelser icke behövt vara försett med lastmärke må till den 1 januari 1968 nyttjas till sjöfart utan att ha sådant lastmärke åsatt och utan att ha fribordscertifikat.

e) Tillsynsbok skall finnas på fartyget senast den dag då fartyget tages i bruk efter att första gången ha undergått tillsynsförrättning enligt den nya lagen.

Förslag
till
Lag
om ändring i sjölagen

Härigenom förordnas att 2, 5 a, 26, 27 och 286 §§ sjölagen¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

2 §.

Över alla svenska fartyg, vilka äro avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande och äga en *dräktighet* av tjugu registerton eller därutöver, skall föras register, innehållande för varje sådant fartyg de uppgifter, som prövas nödiga för fartygets säkra urskiljande, så ock upplysning angående äganderätten till fartyget, beskaffenheten av inskriven ägares fång samt tiden då fartyget i registret införts eller förändring i äganderätten inskrivits; skolande, sedan fartyg i registret antecknats, därom utfärdas bevis, som bör åtfölja fartyget.

Då fartyg ----- vara svenskt.
Vill ägare ----- äga tillämpning.
Vidare föreskrifter, ----- av Konungen.

5 a §.

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

(Föreslagen lydelse)

2 §.

Över alla svenska fartyg, vilka äro avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande och äga en *bruttodräktighet* av tjugu registerton eller därutöver, skall föras register, innehållande för varje sådant fartyg de uppgifter, som prövas nödiga för fartygets säkra urskiljande, så ock upplysning angående äganderätten till fartyget, beskaffenheten av inskriven ägares fång samt tiden då fartyget i registret införts eller förändring i äganderätten inskrivits; skolande, sedan fartyg i registret antecknats, därom utfärdas bevis, som bör åtfölja fartyget.

5 a §.

Fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, vara sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, behörigen lastat eller barlastat samt bemannat på betryggande sätt.

Om vad i förenämnda avseenden skall iakttagas för att trygga säkerheten på fartyg gälla särskilda bestämmelser.

¹ Senaste lydelse av 2 § se 1901:26 s. 27 samt av 5 a och 26 §§ se 1914:347.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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

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

Närmare föreskrifter om vad i förenämnda avseenden skall iakttagas så ock särskilda bestämmelser rörande passagerarefartyg utfärdas av Konungen.

26 §.

Befälhavaren åligger att tillse, att fartyget är i samtliga de avseenden, som i 5 a § omförmålas, i behörigt skick.

Innan resa anträdes skall han särskilt tillse:

1) att fartyget är tillräckligen försedd med proviant, vatten och läkemedel samt, där fartyget är ångfartyg, med kol och övriga för maskinens drift nödiga ämnen; att nödiga signalapparater, bärgnings- och eldsläckningsredskap, sjökort, seglingsbeskrivningar, fyrlistor, nautiska tabellverk samt nautiska publikationer och instrument finnas ombord, ävensom att bärgnings- och eldsläckningsredskap samt lod och lodapparater äro klara till omedelbart bruk;

2) att ej större last intages, än fartyget kan bekvämligen bära och rymma, och att fartyget i intet fall lastas djupare än som angives genom

26 §.

Befälhavaren skall, innan resa anträdes, tillse att fartyget är i behörigt skick i samtliga de hänseenden som avses i 5 a §.

Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålles i behörigt skick.

Angående fel eller brist i fartygets behöriga skick, som ej genast kan avhjälpas, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

det lastmärke, som må vara tillämpligt; att gods, som inlastas, behörigen stuvast; att fartyget är försett med allt vad till lastens betryggande erfordras, såsom garnering, stöttor, underlag, skott och surringar, samt att skeppsluckorna behörigen tillstutas och skalkas; att, där däckslast lämpligen kan föras, den är försedd med nödiga stöttor och, om så erfordras, med mantäta vandringsrelingar; att däckslast icke belamrar bätar eller andra bärgningsredskap, styrledningar, nedgångskappar, vattenportar, förhållningsvinschar eller ankarspel och icke heller är så anbragt, att den väsentligen försvårar fartygets manövrering; ävensom att däckslasten icke är större, än att fartyget vid avgång från hamn ligger utan slagsida, orsakad av däckslastens övervikt, och icke heller skäligen kan antagas bliva rankt under resan;

3) att, då fartyget har barlast, denna är lämplig och tillräcklig samt så anbragt, att den icke må förskjuta sig under resan;

4) att fartyget i lastrum och där det eljest må vara behöfligt tätas så, att last eller barlast icke kan oklara befintliga länsanordningar; att, där fartyget för last av spannmål eller annan last, som har benägenhet att förskjuta sig, det förses med säkra skott eller andra anordningar till förekommande av lastens förskjutning; samt att, om fartyget för last, som i annat avseende kan medföra fara för fartyg eller gods eller för ombordvarandes liv eller hälsa, behöfliga försiktighetsåtgärder vidtagas.

Befälhavaren åligger ock att hålla uppsikt därå, att, när arbete ombord utföres eller skeppstjänst vare sig ombord eller i land förrättas, nödiga anordningar till skydd mot olycksfall och ohälsa finnas vidtagna i enlighet med de föreskrifter, som kunna vara av Konungen meddelade.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Har fartyget grundstött eller har eljest någon händelse inträffat, varav skada kan antagas hava uppstått, åligge befälhavaren att, så snart undersökning kan äga rum, därom foga anstalt.

27 §.

Befälhavaren skall hava ombord å fartyget alla nödiga skeppshandlingar ävensom ett exemplar av denna lag och av den för besättningar å svenska handelsfartyg fastställda spisordning.

286 §.

Har befälhavare icke ombord å fartyget ett exemplar av denna lag och av den i 27 § omförmälda spisordning, straffes med böter, högst etthundra kronor.

27 §.

Befälhavaren skall hava ombord å fartyget alla nödiga skeppshandlingar ävensom ett exemplar av denna lag.

286 §.

Har befälhavare icke ombord å fartyget ett exemplar av denna lag, dömes till böter, högst femhundra kronor.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1966.

Förslag

till

Lag

angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) om
inteckning i fartyg

Härigenom förordnas, att 4 § lagen den 10 maj 1901 om inteckning i fartyg¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

4 §.

4 §.

Då inteckning — — — — — till inskrivningsdomaren.
Första gången inteckning sökes i fartyg, som har en *nettodräktighet* under tjugo registerton, skall ingivas bevis av tullförvaltning, att det nummer, som vid registreringen tilldelats fartyget, är därå inhugget i överensstämmelse med vad därutinnan är särskilt stadgat.

Första gången inteckning sökes i fartyg, som har en *bruttodräktighet* under tjugo registerton, skall ingivas bevis av tullförvaltning, att det nummer, som vid registreringen tilldelats fartyget, är därå inhugget i överensstämmelse med vad därutinnan är särskilt stadgat.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1966.

¹ Senaste lydelse se 1954: 551.

Förslag
till
Lag
om ändring i sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530)

Härigenom förordnas *dels* att 59 § sjömanslagen den 30 juni 1952 skall upphöra att gälla, *dels* att 55, 58 och 71 §§ nämnda lag skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

55 §.

55 §.

Vid skeppsarbetets — — — fortsatta utbildning.

Den, som har ledningen av arbetet, är pliktig tillse, att nödiga anordningar till skydd mot olycksfall och ohälsa finnas vidtagna i enlighet med gällande föreskrifter.

Om skydd mot ohälsa och olycksfall gälla särskilda bestämmelser.

Sjöman är pliktig att använda förefintliga skyddsanordningar samt i övrigt iakttaga tillbörlig försiktighet och, i vad på honom ankommer, medverka till förekommande av ohälsa och olycksfall.

58 §.

58 §.

Befälhavaren skall tillse, att besättningen erhåller god och tillräcklig kost i enlighet med föreskrifter, som Konungen meddelar.

Om kosten ombord gälla särskilda bestämmelser.

Finner befälhavaren ————— skälig ersättning.
Befälhavaren må ————— på entreprenad.

59 §.

Befälhavaren skall hava tillsyn å hälsovården, bostäderna och renligheten ombord samt tillse, att de föreskrifter, som härutinnan meddelas, noggrant iakttagas.

71 §.

71 §.

Med avseende å de ombord anställda personer, som icke äro antagna av redaren eller befälhavaren, skall vad i 10 och 27 §§, 28 § fjärde stycket, 29 §, 31 § andra stycket, 49, 50, 54 samt 57—61 §§ är stadgat äga motsvarande tillämpning.

Med avseende å de ombord anställda personer, som icke äro antagna av redaren eller befälhavaren, skall vad i 10 och 27 §§, 28 § fjärde stycket, 29 §, 31 § andra stycket, 49, 50, 54, 57, 58, 60 och 61 §§ är stadgat äga motsvarande tillämpning.

De äro ————— ålägga dem.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1966.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms
slott den 29 januari 1965.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM,
LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON,
HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, fråga angående *ny lagstiftning om säkerheten på fartyg* och anför.

I. Inledning

De centrala bestämmelserna om tillsyn över fartyg är givna i lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg och förordningen den 31 december 1914 (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg. Lagstiftningen, som trädde i kraft den 1 januari 1915, är i huvudsak inte ändrad sedan sin tillkomst.

Jämlikt bemyndigande den 20 januari 1956 tillkallade chefen för handelsdepartementet två sakkunniga¹ med uppdrag att verkställa en översyn av bestämmelserna om tillsyn över fartyg.

De sakkunniga avlämnade den 8 mars 1962 betänkande angående säkerheten på fartyg (Stencil H 1962: 2). I betänkandet föreslås en genomgripande revision av gällande lagstiftning om tillsyn över fartyg med bl. a. en vidgad offentlig tillsyn. Det innehåller även förslag till bestämmelser om arbetarskyddet ombord och till särskilda bemanningsregler.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av hovrätten för Västra Sverige, Stockholms rådhusrätt, överbefälhavaren, arbetarskyddsstyrelsen, medicinalstyrelsen, statens institut för folkhälsan, telestyrelsen, järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, generaltullstyrelsen, riksrevisionsverket, fiskeristyrelsen, kommerskollegium, sjöfartsstyrelsen, statens lönenämnd, länsstyrelsen i Malmöhus län, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, sjölagskommittén, 1957 års bemanningsutredning, utredningen rörande specialstraffrätten, ut-

¹ Sjöfartsrådet Lennart Borg och tingsdomaren Bertil Olsén.

redningen av möjligheterna till förbättrad övervakning av sjötrafiken, Polisväsendets organisationsnämnd, Apotekarsocieteten, Svenska sällskapet för räddning af skeppsbrutne, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Föreningen Sveriges inrikessjöfart, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewardsföreningen, Sveriges fiskares riksförbund, Landsorganisationen i Sverige, Tjänstemännens centralorganisation, Statstjänstemännens riksförbund, Sveriges akademikers centralorganisation, Lotsförbundet, Sjöassuradörernas förening, Svenska hamnförbundet, Sveriges varvsindustrieförening, Föreningen Sveriges mindre varv, Sveriges motorbåtsunion, Svenska seglarförbundet samt Svenska kryssarklubben. Från Lloyds register, svenska kommittén, har yttrande inkommit.

Överbefälhavaren har bifogat yttranden från chefen för marinen och marinförvaltningen. Medicinalstyrelsen har bilagt yttranden från hälsocentralen för sjöfolk, Göteborg, samt förste och andre stadsläkaren i Göteborg. Fiskeristyrelsen har överlämnat yttranden från fiskeriintendenten i Västerhavets distrikt, fiskeriintendenten i Österhavets distrikt samt befälhavaren på undersökningsfartyget Skagerak. Sjöfartsstyrelsen har bifogat yttranden av lotsdirektörerna, överinspektörerna för fartygsinspektionsdistrikten, förste skeppsmätarna i Stockholm, Göteborg och Malmö samt sjömanshusombudsmännen i Stockholm, Göteborg, Hälsingborg och Uddevalla ävensom samarbetskommittén för befrämjande av sjövätt. Länsstyrelsen i Malmöhus län har överlämnat yttranden från landsfogden i länet, Föreningen Malmöhus landsfiskaler, landsfiskalen i Vellinge distrikt, Malmö yachtklubb och Segelsällskapet Trindeln. Slutligen har Sveriges akademikers centralorganisation bilagt yttranden från Sveriges civilingenjörsförbund och Sveriges juristförbund.

Vid remissbehandlingen kritiserades bl. a. principerna i den föreslagna utvidgningen av den offentliga tillsynen över fartyg samt utformningen av lagförslaget. De frågor, som därvid aktualiserades, visade sig kräva överarbetning av förslaget.

Ärendet har därefter ytterligare beretts på departementsplanet. Härvid har överläggningar ägt rum med representanter för de ombordanställda, redarna, varvsindustrien och fiskarna samt med representanter för de nordiska länderna.

II. Nuvarande ordning för tillsyn av fartyg

Allmän översikt

Den tekniska utvecklingen på sjöfartens område har gått mycket fort. Den moderna skeppsbyggnadsverksamheten kännetecknas av en utveckling mot allt större och snabbare stålfartyg av skilda typer. Internationellt samarbete beträffande sjöfartssäkerheten — inte minst i fråga om säkerheten ombord på fartyg — har medfört att förbättrad utrustning kunnat komma till användning inom sjöfarten (för navigering, bärgning, brandsläckning, radioförbindelser m. m.).

Det internationella samarbetet har även lett till sjöfartskonventioner. I detta sammanhang förtjänar särskilt nämnas dels 1930 års lastlinjekonvention som syftar till att förhindra en från säkerhetssynpunkt olämplig nedlastning av fartyg, dels — framförallt — 1948 års konvention för bestryggande av säkerheten för människoliv till sjöss. Denna konvention innehåller detaljerade bestämmelser om hur fartyg skall vara byggt och i vissa avseenden utrustat samt vidmakthållet för att säkerhetens krav för fartyg och ombordvarande skall vara tillgodosett. Båda konventionerna, som är ratificerade av Sverige, utgår från att konventionsland skall svara för en effektiv tillsyn över fartygs sjövärdighet inom det egna landets territorium.

År 1960 har i London utarbetats en ny säkerhetskonvention, som utgör en utbyggnad av 1948 års konvention och är avsedd att ersätta denna. 1960 års konvention har ännu icke ratificerats av Sverige, men avsikten är att den samtidigt med detta lagförslag skall underställas riksdagen.

Statlig kontroll beträffande sjöfartssäkerheten omhändersas i vårt land av sjöfartsstyrelsen och statens fartygsinspektion som lyder under styrelsen. Fartygsinspektionen är uppdelad på sju distrikt. Chef för fartygsinspektionsdistrikt är en överinspektör. Under överinspektören tjänstgör fartygsinspektörer. I vissa avseenden utövas tillsynen även av yrkesinspektionen och av mönstringsförrättare. Utom riket har konsulerna en viss tillsynsskyldighet.

Den svenska sjösäkerhetslagstiftningens syfte är att förekomma sjöolyckor genom tillsyn från statsmyndigheternas sida över fartygs säkerhet. Fartyg av viss storlek skall därför med jämna mellanrum undergå sjövärdighetsbesiktningar. Särskilt stränga regler gäller för passagerarfartyg. Dessutom kan i princip inspektion av fartyg, oavsett storlek, äga rum närhelst så finnes påkallat eller lämpligt.

Privat kontroll av fartygs sjösäkerhet utövas av de internationella klassificeringsanstalterna (klassanstalterna) beträffande fartyg som har eller önskar erhålla klass i sådan anstalt. Klassanstalts verksamhet omfattar kontroll av fartyg som bygges, undersökning av äldre fartyg som nyanmälts

till registrering hos klassanstalten samt därefter kontroll av fartygets sjövärdighet genom periodiska besiktningar. Hos klassanstalt föres en särskild registerbok över de hos anstalten registrerade fartygen med uppgifter om dessas tekniska beskaffenhet. Uppgifterna tjänar till ledning när avtal skall slutas om befraktning eller om försäkring av fartyg eller last. Vid inregistrering i klassanstalt erhåller fartyget viss klass som anger att det med hänsyn till beskaffenheten av skrov, maskineri och viss utrustning anses från befraktnings- och försäkringssynpunkt betryggande och att det uppfyller i anstaltens reglemente angivna fordringar.

Undersökning rörande säkerheten, som vederbörligen klassat fartyg undergått för att erhålla eller bibehålla klassen, godkännes vid den statliga tillsynen såsom av statlig myndighet verkställd sjövärdighetsbesiktning i de delar undersökningen omfattar. En förutsättning härför är emellertid att undersökningen verkställts av någon av följande klassificeringsanstalter: Lloyd's Register of Shipping (LR) med det därmed numera sammanslagna The British Corporation Register of Shipping and Aircraft (BC), Bureau Veritas (BV), Germanischer Lloyd (GL), Det Norske Veritas (NV), American Bureau of Shipping (AB) Registro Italiano Navale ed Aeronautico (RI).

Huvuddragen av gällande rätt

De grundläggande bestämmelserna rörande fartygs säkerhet samt redares och befälhavares ansvarighet härför är intagna i sjölagen. Enligt 5 a § sjölagen, som infördes genom lagändring år 1914, skall fartyg som nyttjas till sjöfart vara i sjövärdigt skick och behörigen utrustat samt så inrättat att nödigt skydd mot olycksfall och ohälsa beredes de ombordvarande, ha tillräckliga och lämpliga bostäder samt vara betryggande bemannat och lämpligt lastat eller barlastat. Befälhavaren är enligt 26 § sjölagen skyldig att tillse att fartyget motsvarar de i 5 a § uppställda kraven. I sjölagens 292 § ges en bestämmelse om straff för befälhavare som åsidosätter sin skyldighet enligt 26 §, varjämte redaren straffas — förutom för delaktighet i befälhavarens försummelse — för egen underlåtenhet att avhjälpa kända fel eller brister.

I samband med ändringen av sjölagen år 1914 utfärdades de båda inledningsvis nämnda, ännu gällande författningarna, nämligen lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg (i det följande kallad tillsynslagen) och förordningen den 31 december 1914 (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg (i det följande kallad tillsynsförordningen).

Enligt 1 § första stycket tillsynslagen skall tillsyn utövas för att utröna om bestämmelserna i 5 a § sjölagen och med stöd därav utfärdade föreskrifter är iakttagna. Till den ifrågavarande tillsynen hör *sjövärdighetsbesiktningar* och *passagerarfartygsbesiktningar* samt *inspektioner*.

Sjövärdighetsbesiktning av passagerarfartyg och av annat fartyg om 100 bruttoregister-ton eller mera skall företagas med bestämda mellantider så länge fartyget nyttjas till sjöfart (16 § tillsynslagen). Sjövärdighetsbesiktning kan även förekomma i vissa andra fall. Särskilt märkes, att sjöfartsstyrelsen i egenskap av fartygsinspektionens chefsmyndighet har befogenhet att, då särskild anledning föreligger därtill, förordna om sjövärdighetsbesiktning av svenskt fartyg, som ej eljest enligt tillsynslagens bestämmelser är underkastat sådan besiktning (18 § tillsynslagen).

Sjövärdighetsbesiktning är undersökning för att utröna om fartyg må anses sjövärdigt med hänsyn till dess användning och den fart, vari det nyttjas eller är avsett att nyttjas. Vid sjövärdighetsbesiktning åligger det redaren eller befälhavaren att, om det är nödvändigt för besiktningen, låta verkställa uthuggning och borring, öppna fartygets klädsel och garnering, våghälsplankor och ribbor i garneringshål samt manhålsluckor, pröva drivning med rabb och järn samt i övrigt göra fartyget och dess rum tillgängliga för besiktningen. Det åligger vidare redaren eller befälhavaren att, om besiktningen ej försiggår under fartygets byggande, utan kostnad för statsverket låta torrsätta eller kölhala fartyget för besiktning av skrovet. (13 § tillsynslagen.)

Som jag nyss nämnt godkännes sådan undersökning rörande säkerheten, som ett i någon av de särskilt angivna klassificeringsanstalterna klassat fartyg undergått för att erhålla eller bibehålla klassen, såsom sjövärdighetsbesiktning i de delar undersökningen omfattar (32 och 34 §§ tillsynsförordningen).

Passagerarfartygsbesiktning innefattar undersökning, huruvida passagerarfartyg, oavsett storlek, är av sådan beskaffenhet att passagerarfartygscertifikat kan utfärdas enligt de av Kungl. Maj:t meddelade bestämmelserna. Vid besiktningen skall särskilt utrönas och bestämmas, i vilken fart fartyget må nyttjas samt vilket antal passagerare fartyget högst äger medföra. (21 § tillsynslagen.) Passagerarfartygscertifikat ges begränsad giltighetstid, i regel för fartyg i utrikes fart ett år och för fartyg i annan fart två år (22 § tillsynslagen).

Inspektion kan i regel äga rum på fartyg av varje storleksordning, dock — enligt i administrativ ordning meddelade bestämmelser — endast under vissa förutsättningar på de allra minsta fartygen. Inspektion får äga rum när det är påkallat eller lämpligt och kan avse varje hänseende, vari fartyget är föremål för tillsyn. Vid inspektion skall utrönas om fartyget är i behörigt skick (23 § tillsynslagen). Inspektion kan sålunda avse fartygs beskaffenhet, lastningsförhållanden, bemanning, bostäder, utrustning i olika avseenden — t. ex. med proviant, drivmedel, bärgningsredskap, eldsläckningsredskap, ankare och kättingar — samt för arbete avsedda inrättningar och redskap m. m. För inspektion får emellertid ej krävas att så-

dana åtgärder vidtages beträffande fartyget, som enligt vad nyss sagts åligger redaren eller befälhavaren då fråga är om sjövärdighetsbesiktning.

I samband med sjövärdighets- eller passagerarfartygsbesiktning skall inspektion — i den utsträckning det kan ske — verkställas i de avseenden besiktningen ej omfattar (60 § tillsynsförordningen).

Finnes fartyg ha sådana brister till skrov, maskin eller utrustning eller vara så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att resa därmed skäligen kan antagas föranleda livsfara för dem, som är ombord, äger vederbörande tillsynsmyndighet i erforderlig utsträckning förbjuda att fartyget nyttjas intill dess missförhållandet blivit undanröjt. Motsvarande gäller beträffande de redskap och inrättningar på fartyget som är avsedda för arbetet ombord, om dessa är så bristfälliga, att arbetet därmed är förbundet med uppenbar fara för olycksfall. (24 § tillsynslagen.)

Statsverket kan bli ersättningskyldigt för ett nyttjandeförbud som meddelats av annan tillsynsmyndighet än sjöfartsstyrelsen, om det icke har funnits skälig anledning till förbudet. Talan om sådan ersättning skall dock väckas inom två år från den dag, då förbudet meddelades (25 § tillsynslagen).

Kostnaderna för tillsynen skall i princip stanna på statsverket (10 § tillsynslagen).

Har fartyg vid besiktning befunnits sjövärdigt och uppfyller det i övrigt de krav som uppställs i fråga om fartygs utrustning och skyddet mot ohälsa och olycksfall ombord, skall bevis härom (*fartcertifikat*) utfärdas av sjöfartsstyrelsen på begäran av fartygets redare (1 § 4 mom. tillsynsförordningen). Någon skyldighet att inneha sådant certifikat föreligger emellertid ej. Som jag nyss nämnt skall passagerarfartyg vara utrustat med *passagerarfartygscertifikat*.

Handels- eller passagerarfartyg med en bruttodräktighet av 150 register-ton eller mera, skall i utrikes fart eller i östersjöfart mellan svenska hamnar vara försett med lastmärke som utvisar fartygets minsta tillåtna fribord. Från denna skyldighet kan Kungl. Maj:t medgiva undantag för fartyg, som nyttjas i fart mellan närliggande hamnar. (9 § tillsynslagen.) Bestämmelsen om lastmärke har föranletts av Sveriges anslutning till 1930 års lastlinjekonvention. Sjöfartsstyrelsen och i visst fall överinspektör fastställer lastmärket och utfärdar bevis därom (*internationellt fribordscertifikat*) (31 § tillsynsförordningen).

Till följd av Sveriges anslutning till 1948 års konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss har åt sjöfartsstyrelsen uppdragits att, sedan besiktning eller i vissa fall inspektion verkställts, utfärda *säkerhetscertifikat* för passagerarfartyg i utrikes fart, *utrustningssäkerhetscerti-*

fikat, radiotelegrafsäkerhetscertifikat eller *radiotelefonssäkerhetscertifikat* för handelsfartyg eller annat fångstfartyg än fiskefartyg om dess bruttodräktighet uppgår till 500 registerton eller mera, *dispenscertifikat* för fartyg som befriats från vad som kräves för att erhålla nyss nämnda certifikat samt slutligen *tilläggs-certifikat* för fartyg som på viss resa medför mindre antal livbåtar och andra bärgningsredskap än det i säkerhetscertifikatet angivna (63 § tillsynsförordningen).

Av vissa klassificeringsanstalter utfärdade certifikat skall godtas såsom om de utfärdats av svensk myndighet. Detsamma gäller sådana handlingar utfärdade av vissa utländska myndigheter. Genom en konvention år 1926 mellan Danmark, Finland, Holland, Island, Norge och Sverige rörande fartygs sjövärdighet och utrustning — den s. k. Köpenhamnskonventionen — har fullt ömsesidigt erkännande getts åt de anslutna ländernas samtliga certifikat rörande fartygs sjövärdighet och utrustning.

Ytterligare föreskrifter om fartygs sjövärdighet m. m. finns i förordningen den 20 maj 1927 (nr 184) angående fartygs byggnad och utrustning (den s. k. byggnadsförordningen) och förordningen den 9 december 1932 (nr 570) angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg (nyttjandeförordning) samt i kommerskollegiets byggnads- och provningsreglementen den 30 juni 1927, nyttjandereglemente den 28 december 1932 och kungörelse den 29 augusti 1952 angående tillämpning av föreskrifter i 1948 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss m. fl. författningar.

Som jag förut nämnt finns i 292 § sjölagen en bestämmelse om straff för befälhavare som åsidosätter sin skyldighet att tillse att fartyget motsvarar de krav som uppställts i 5 a § sjölagen. Enligt tillsynslagen straffas redare eller befälhavare, om han hindrar besiktning eller inspektion eller underlåter att vidtaga erforderlig åtgärd för besiktningens genomförande (28 §). Enligt sjölagen och vid vissa förseelser mot tillsynslagen — nyttjande av fartyg utan vederbörligt lastmärke eller passagerarfartygscertifikat eller överträdelse av nyttjandeförbud — har befälhavaren i princip huvudansvaret, men redaren kan straffas lika med befälhavaren om han uppsåtligen förlett denne till brottsligt förfarande (292 § sjölagen och 29—32 §§ tillsynslagen). Redaren kan vidare enligt 292 § sjölagen straffas om han, med vetskap om allvarliga brister eller fel på fartyget, underlåter att, såvitt det står i hans makt, hindra fartyget att gå till sjöss. Befälhavare, som förbrutit sig, kan där omständigheterna är synnerligen försvårande, för viss tid eller för alltid fräntagas rätten att föra fartyg (296 § sjölagen).

III. Förslag till lag om säkerheten på fartyg m. m.

A. Huvuddragen i förslaget och vissa allmänna synpunkter

De sakkunniga

De sakkunniga konstaterar att transportererna till sjöss — även med beaktande av den kraftiga expansion som land- och lufttransporterna i våra dagar undergått — fortfarande intar en dominerande ställning, när det gäller befordran av varor. Sjötransportmedlen har emellertid under 1900-talet och särskilt efter det andra världskriget genomgått en markant strukturförändring. Handelsfartygen har blivit sysselsatta i betydligt vidsträcktare farter och mera i linjefart än tidigare. För Sveriges vidkommande gäller att nordsjöfarten på 1920-talet hade den största andelen i vår sjöfart. Redan på mitten av 1930-talet ägde dock en förskjutning rum, så att oceanfarten övervägde. Förskjutningen har ytterligare markerats under de senaste åren.

Den svenska handelsflottans sysselsättning har enligt de sakkunniga även delvis ändrat karaktär genom att en allt större del av tonnaget övergått till trafik enbart eller huvudsakligen mellan utländska hamnar. Varubefordran, som tidigare skedde med trampfartyg, äger i allt större utsträckning rum med linjefartyg. Transporterna av vissa varor såsom stenkol och koks har minskat, medan transporten av mineraloljor, som är fjärrtrafikvaror och skeppas i särskilda tankfartyg, ökat starkt. Den moderna handelssjöfarten kännetecknas av en ökad specialisering. Exempel härpå är tankfarten, men även på andra områden kommer specialfartyg alltmer till användning, t. ex. för transport av malm, cement, spannmål, frukt, gas och kemiska varor. Sådana fartyg kan endast i undantagsfall utnyttjas för andra transporter.

De sakkunniga påpekar vidare att transportererna inom landet ändrat karaktär. Bilar och järnvägar har övertagit en allt större del av den trafik, som tidigare ombesörjts av det mindre och medelstora tonnaget. Härigenom har denna sjöfart blivit mindre lönsam, vilket medfört att tonnaget icke förnyats och fartygens underhåll blivit eftersatt. Man kan vänta sig att detta tonnage kommer att än ytterligare minska.

Skeppsbyggeriet har — framhåller de sakkunniga — följt den tekniska utvecklingen i allmänhet och möjliggjort den transportekonomiska utvecklingen som handelssjöfarten genomgått. Byggandet av allt större och i vissa fall snabbare fartyg har medfört svårbemästrade problem för skepps- och maskinbyggare. Fartygens ökade storlek och högre fart har tvingat fram nya tillverkningsmetoder, lättare material och material med bättre hållfasthet. Fartygets undervattensskropp har givits ändrad form. Man har med utnyttjande av materialets yttersta hållfasthet lyckats framställa rymliga, lätta och snabba fartyg. Förekomsten av sprickbildningar i flera av de un-

der början av 1950-talet byggda fartygen utvisar dock arten av de hållfasthets- och materialproblem som man här har att brottas med. De sakkunniga påpekar i detta sammanhang att även stabilitetsfrågorna vid fartygs byggande fått allt större betydelse.

På sjöfartens område bedrivs också, anför de sakkunniga, ett omfattande internationellt samarbete, vilket tagit sig uttryck i bl. a. en strävan att åstadkomma ökad säkerhet på fartyg. Förbättrad utrustning för fartygens navigering, effektivare bärgnings- och brandsläckningsredskap samt radio m. m. har ställts till sjöfartens förfogande. Detta har blivit möjligt inte minst till följd av det intensiva forskningsarbetet under andra världskriget. Det internationella samarbetet på sjösäkerhetens område har även lett till konventioner. Särskilt förtjänar nämnas 1930 års lastlinjekonvention och 1948 års samt 1960 års konventioner för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss.

Framstegen på sjösäkerhetens område har icke kunnat leda till att sjöolyckor helt försvunnit. De sakkunniga upplyser att sjöfartsstyrelsens årliga redogörelser över fartygsolyckor ger vid handen, att dylika olyckor, som bl. a. kan tillskrivas olämplig lastning, främst drabbat äldre fartyg av trä under 100 bruttoregister-ton.

De sakkunniga framhåller att träfartygen vid nu gällande tillsynslagstiftnings tillkomst fortfarande spelade en dominerande roll. Tillsynslagens bestämmelser om sjövärdighetsbesiktning är skrivna främst för träfartyg utan maskineri. Dessa fartyg var merendels av mindre storlek och till konstruktionen ensartade. I fråga om konstruktion avvek de tidigaste ångfartygen föga ifrån de samtida segelfartygen. Med de maskindrivna stålfartygens tillkomst gick utvecklingen dock snabbt mot alltmera differentierade fartygstyper. Skillnaden mellan olika fartygstyper är numera mycket påtaglig.

Hur framsynt den gällande lagstiftningen — som alltsedan sin tillkomst år 1914 i huvudsak inte ändrats — än kan sägas ha varit, är det likväl uppenbart, framhåller de sakkunniga, att den tekniska utvecklingen medfört, att bristande överensstämmelse föreligger mellan förhållandena vid lagstiftningens tillkomst och nuläget.

Det lagförslag om säkerheten på fartyg som de sakkunniga överlämnat är avfattat och utformat med särskild hänsyn till den snabba tekniska utvecklingen på området och risken av att detaljföreskrifter snart blir föråldrade. Det har sålunda befunnits mest ändamålsenligt att lagen endast omfattar grundbestämmelser om säkerheten på fartyg medan mer detaljerade bestämmelser upptas i en tillämpningskungörelse. De sakkunniga har även ansett nödvändigt att lämna sjöfartsstyrelsen möjlighet att utfärda vissa detaljbestämmelser. Vid författningstexternas avfattning har de sakkunniga även beaktat de regler som återfinns i tidigare berörda konventioner.

Vid utarbetande av lagförslaget har de sakkunniga vidare funnit det vara av grundläggande betydelse att de väsentliga stadgandena angående sjövärdigheten upptages i en lag om säkerheten på fartyg i stället för i sjölagen (5 a och 26 §§). Enligt de sakkunniga försvinner härigenom den lagtekniska otympligheten att en lag för sin tillämpning innehåller hänvisning till en annan lag och vinnes dessutom den fördelen att till en lag naturligt kan sammanföras alla huvudstadganden som gäller fartygs säkerhet.

De sakkunnigas förslag till lag om säkerheten på fartyg — vilket torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 2* — innehåller bestämmelser om lagens tillämplighet och vissa definitioner m. m. (1 kap.), om fartygs sjövärdighet (2 kap.), om passagerarfartyg (3 kap.), om fartygs lastning (4 kap.), om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall (5 kap.), om fartygs bemanning (6 kap.), om fartygs ägare och befälhavare m. fl. (7 kap.), om tillsyn över lagens efterlevnad (8 kap.), om påföljd för överträdelse av lagen (9 kap.) samt slutligen vissa bestämmelser om lagens tillämpning (10 kap.). Tillämpningskungörelsen har föreslagits få motsvarande kapitelindelning.

Lagförslagets väsentligaste nyheter är följande. För att klart ange området för den offentliga fartygskontrollen har det framstått som angeläget för de sakkunniga att i lagförslaget ge vissa definitioner på fartyg, passagerare, passagerarfartyg, svenskt farvatten och de fartområden, som från sjösäkerhetssynpunkt skall gälla för skilda fartyg. De sakkunniga föreslår vidare, att — förutom passagerarfartyg — fartyg med en bruttodräktighet av 20 registerton och däröver skall vara underkastade regelbunden tillsyn genom sjövärdighetsbesiktning m. m. Undantagna härifrån är fartyg som av svenska staten eller främmande stat nyttjas för annat ändamål än handelssjöfart. Genom förslaget bringas under den regelbundna tillsynen ett stort antal fartyg, varav många i ganska hög ålder, samt det övervägande antalet fiskefartyg. Även båtar med en bruttodräktighet understigande 20 registerton, däribland flertalet s. k. fritidsbåtar, skall enligt förslaget vara underkastade viss kontroll beträffande sjövärdigheten och belastningen. Från säkerhetssynpunkt har det även ansetts vara av stort värde att möjliggöra en form av typgodkännande för nytillverkade fritidsbåtar.

Det har av de sakkunniga ansetts självklart, att en förrättning av så grundläggande betydelse som undersökning av fartygs sjövärdighet inte skall avslutas formlöst. Har fartyget vid undersökningen utrönts vara sjövärdigt och kan det under normala förhållanden väntas förbli så under viss tid, bör bevis härom utfärdas. Med ett sådant bevis underlättas kontrollverksamheten samtidigt som fartygets ägare eller befälhavare får ett av ansvarig myndighet utfärdat bevis om sjövärdigheten. Beviset, som benäm-

nes fartcertifikat, bör betraktas som en grundhandling vilken skall finnas ombord på varje fartyg som skall underkastas periodiska sjövärdighetsbesiktningar.

I ett särskilt kapitel har sammanförts vissa centrala bestämmelser för passagerarfartyg. För dessa fartyg skall liksom hittills finnas passagerarfartygscertifikat, vilket utvisar det högsta antal passagerare som i viss fart får befordras med fartyget.

De sakkunniga föreslår vidare, att fartyg med en bruttodräktighet av 20 registerton eller mera skall vara försett med lastmärken, som anger fartygets minsta tillåtna fribord. Detta innebär en betydande skärpning jämfört med nu gällande regler enligt vilka lastmärke är obligatoriskt endast för fartyg med en bruttodräktighet av lägst 150 registerton, vilket befordrar gods eller passagerare i utrikes fart eller östersjöfart mellan svenska hamnar.

Som bestämmelser om skyddet mot ohälsa och olycksfall intimt sammanhänger med sjösäkerheten, har de sakkunniga ansett, att sådana bestämmelser även bör ingå i lagförslaget. Till kapitlet »Om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall» har sammanförts även bestämmelser som angår bostadsrum och sanitära anordningar, kosthåll och förråd av apoteksvaror. För att ge ökad stadga åt manskapets representation i skyddsarbetet ombord har förslagits obligatoriska regler om skyddsombud och skyddskommittéer.

Det har inte ansetts föreligga anledning att i förslaget upptaga särskilda bemanningsskalor. Däremot föreslås att sjöfartsstyrelsen efter samråd med sjöfartens organisationer skall föreskriva den minsta besättning som från säkerhetssynpunkt kan anses erforderlig med hänsyn till fartygets typ och storlek och den avsedda farten.

I ett särskilt avsnitt behandlas bl. a. fördelningen av ansvaret för fartygets säkerhet mellan fartygets ägare och befälhavaren. Enligt förslaget skall befälhavarens ansvarighet begränsas att gälla under fartygs resa. Fartygets ägare skall tillse att fartyget i varje avseende uppfyller sjösäkerhetens krav, när det lämnas i befälhavarens vård.

De sakkunniga föreslår även andra åtgärder som ytterst syftar till att göra övervakningen av fartygen mer effektiv. De anser sålunda bl. a. att fartygsinspektionen bör ges möjlighet till ökad kontroll av fartyg som nått en viss ålder och som erfarenhetsmässigt visat sig vara i behov av grundlig översyn. Vidare föreslås viss skärpt kontroll av klassificeringsanstalts åtgärder beträffande svenska fartyg.

För att underlätta tillsynsorganens arbete skall enligt förslaget i en särskild tillsynsbok för fartyg föras anteckningar om beslut vid besiktningar och inspektioner samt om sådana huvuddata beträffande fartyget som är av betydelse för tillsynen.

Ett led i strävandena att göra tillsynsverksamheten mer effektiv utgör förslaget att fartygsritning skall granskas och godkännas innan arbete som ritningen avser får igångsättas.

De sakkunniga har funnit det påkallat att tillsynsorganisationen genomgår en allmän och genomgripande upprustning. För att i görligaste mån begränsa utbyggnaden av organisationen föreslås att vissa myndigheter — såsom tull- och lotsmyndighet — skall utöva tillsyn i förening med den vanliga tjänsteutövningen, samtidigt som de befintliga tillsynsorganens uppgifter preciseras och utvidgas.

De sakkunniga har slutligen ansett skäligt att även sjöfartsnäringen genom avgifter får bidra till kostnaderna för verksamheten.

Remissyttrandena

H u v u d l i n j e r n a i utredningens förslag angående säkerheten på fartyg har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av övervägande antalet remissinstanser.

Svenska sjöfolksförbundet finner det angeläget understryka att de sakkunniga under utredningens gång haft överläggningar med förbundet samt att ett flertal skriftliga yrkanden från förbundet vunnit de sakkunnigas beaktande. *Sjöassuradörernas förening* anser att en ny lagstiftning efter de riktlinjer de sakkunniga föreslagit i princip bör hälsas med tillfredsställelse. Enligt föreningen synes förslaget vara väl ägnat att komma till rätta med åtskilliga allvarliga brister, som f. n. råder i sjösäkerhetsavseende. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har i princip intet att erinra mot den föreslagna skärpningen av fartygssäkerhetsreglerna. Såsom i betänkandet påvisats har en dylik skärpning, vilken ju helt allmänt torde få anses påkallad med hänsyn till de stora ekonomiska och sociala intressen som beröres, särskilt aktualiserats av dels det nutida skeppsbyggeriets material och konstruktionsmetoder och dels det mindre och kapitalsvaga tonnageets bristfälligheter. Liknande synpunkter framföres av *länsstyrelsen i Malmöhus län*. *Bemanningsutredningen* finner den föreslagna ordningen för fartygs bemanning från säkerhetssynpunkt, trots vissa antydda svårigheter, erbjuda en eftersträvansvärd möjlighet till fortlöpande och smidig anpassning av fartygsbemanningen efter den snabba tekniska utveckling, som präglar moderna sjöfartsförhållanden. En positiv inställning till förslaget intages vidare av *hovrätten för Västra Sverige*, *arbetarskyddsstyrelsen*, *sjöfartsstyrelsen*, *Sveriges fartygsbefälsförening*, *Svenska stewardsföreningen*, *Landsorganisationen*, *Tjänstemännens centralorganisation*, *Statstjänstemännens riksförbund*, *Sveriges civilingenjörsförbund* och *Sveriges juristförbund*.

Kritiska synpunkter mot huvudlinjerna i förslaget har anförts av kommerskollegium och företrädarna för rederinäringen och varvsindustrien.

Sveriges redareförening vänder sig mot bl. a. den föreslagna skärpta kontrollen över klassade fartyg, kostnadsfördyringen genom de föreslagna statliga kontrollavgifterna samt vissa i förslaget upptagna bestämmelser vilka är mera långt gående än de i 1960 års säkerhetskonvention och avstyrker att förslaget utan överarbetning lägges till grund för en lagstiftning. Liknande uppfattning framföres av *Rederiföreningen för mindre fartyg*, *Föreningen Sveriges inrikessjöfart*, *Sveriges varvsindustrieförening* och *Föreningen Sveriges mindre varv* samt *kommerskollegium*.

Som jag strax närmare skall beröra har *sjölagskommittén* uttalat sig för att lagstiftningen ej bör genomföras utan att föregås av nordiskt samråd.

Utredningens förslag om att i en lag om säkerheten på fartyg upptaga endast de grundläggande bestämmelserna om sjösäkerheten har allmänt godtagits av remissinstanserna.

Arbetskyddsstyrelsen anser förslaget om att utforma lagstiftningen dels som en lag, vari upptages de grundläggande säkerhetsbestämmelserna och dels som en kungörelse med tillämpningsföreskrifter till lagen vara en lämplig lösning, särskilt som därigenom större möjlighet vinnes att anpassa tillämpningsföreskrifterna efter den fortgående tekniska utvecklingen. Därutöver förutsattes, att mera detaljerade bestämmelser skall kunna utfärdas av sjöfartsstyrelsen. Denna utformning av sjösäkerhetslagstiftningen — påpekar arbetskyddsstyrelsen — ansluter även till den form arbetskyddslagstiftningen givits.

Sveriges fartygsbefälsförening framhåller, att ett sammanförande av de olika författningar och tillämpningsföreskrifter som nu gäller beträffande säkerheten på fartyg till en lag jämte erforderliga tillämpningsföreskrifter torde få anses allmänt önskvärt och ändamålsenligt, inte minst från deras sida som i praktiken skall svara för efterlevnad av alla stadganden på området. *Sveriges redareförening*, *kommerskollegium*, *sjöfartsstyrelsen* och *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anlägger liknande synpunkter.

Gentemot utredningens förslag att till den nya sjösäkerhetslagen överföra 5 a och 26 §§ sjölagen har vissa kritiska synpunkter anlagts av några remissinstanser.

Sjölagskommittén framhåller den stora betydelsen av att bevara den för närvarande i stort sett rådande överensstämmelsen med de danska, finska och norska sjölagarna. Ändringar som berör för de nordiska länderna gemensamma bestämmelser bör enligt kommitténs uppfattning inte komma till stånd annat än efter samråd mellan vederbörande myndigheter i de skilda länderna. Det nu sagda bör enligt kommittén tillmätas vikt jämväl beträffande den sjörättsliga speciallagstiftningen. *Sveriges fartygsbefälsförening* anför att — även om en koncentration av alla säkerhetsbestämmelser som gäller fartyg till en enda lag kan synas naturlig — ifrågava-

rande bestämmelser i sjölagen dock har ett såväl offentlighetsrättsligt som civilrättsligt sammanhang med vissa andra bestämmelser i samma lag. Dessa grundläggande regler bör därför alltså återfinnas i sjölagen såsom direkta föreskrifter om skyldigheter att vaka över fartygets säkerhet. Föreningen yrkar att bestämmelserna bibehållas i sjölagen och som hittills ges en positiv innebörd med hänvisning till att vad som skall iakttas är särskilt stadgat. Liknande synpunkter anlägges av *sjöfartsstyrelsen*.

Hovrätten för Västra Sverige finner det kunna förtjäna övervägas att låta de väsentliga säkerhetsbestämmelserna ingå som ett särskilt kapitel i sjölagen. Till tillämpningskungörelsen skulle då föras åtskilliga av de detaljregler som förekommer i den föreslagna lagen. På detta sätt skulle lagstiftningen sannolikt vinna i överskådlighet. Det torde dock enligt hovrättens mening vara svårt att inordna ett kapitel om säkerheten på fartyg, där det hör hemma i sjölagen — närmast mellan dess första och andra eller andra och tredje kapitel — utan en betydande ändring i sjölagens paragraffföljd, vilken i stort sett är gemensam för de nordiska sjölagarna. Att i så stor utsträckning som här skulle erfordras inskjuta paragrafer genom att till ett föregående paragrafnummer lägga bokstäver framstår som föga lämpligt.

Frågan om en gemensam nordisk sjösäkerhetslagstiftning har berörts av några remissinstanser.

Sjölagkommittén anser, att en lagstiftning inte bör komma till stånd utan att möjligheten att åstadkomma ensartade nordiska lagregler på området blivit undersökt. Angelägenheten att bevara och utveckla den nordiska rättsgemenskapen på sjörättens, liksom på andra områden, talar enligt kommittén för att en lagstiftning av tämligen genomgripande natur såsom den förevarande bör föregås av nordiskt samråd.

Under återopande av den i betänkandet märkbara tendensen att genom nationell lagstiftning ensidigt bygga ut internationellt godtagbara regler och under hänvisning till det samarbete på nordiskt plan som sedan många år ägt rum inom bl. a. sjöfartens område, föreslår *Sveriges redareförening*, att även lagstiftningen rörande säkerhet på fartyg göres till föremål för nordiskt samarbete och att den nödvändiga omarbetningen av förslaget hänskjutes till en för ändamålet tillsatt nordisk kommitté, vari sjöfartsnäringens och klassificeringsanstaltens experter i erforderlig utsträckning blir representerade. Härigenom skulle det fortsatta arbetet kunna bedrivas på önskvärd bredd. *Sveriges varvsindustriförening* anser det — med anledning av att de svenska varven sedan lång tid tillbaka i mycket stor utsträckning bygger fartyg för de nordiska länderna — önskvärt att lika bestämmelser beträffande säkerheten på fartyg tillämpas inom Norden. Föreningen föreslår därför att förutsättningarna för nordisk rättsenhetlighet på området undersöks.

Departementschefen

Såsom jag redan inledningsvis berört har den tekniska utvecklingen på sjöfartens område gått mycket fort. De framsteg som fartygstekniken uppvisar har drivits fram av ökade krav på effektivitet, rationalisering och specialisering inom sjöfartsnäringen. Under 1920-talet hade nordsjöfarten den största andelen i vår sjöfart. Nu representerar det oceangående tonnaget ej mindre än 90 procent av hela den sjögående handelsflottan. Den svenska handelsflottan av i dag rymmer också olika typer av specialfartyg som de oceangående linjefartygen, kyllastfartygen, malmfartygen och de kombinerade malm- och oljefartygen. Utvecklingen har också särskilt när det gäller tankfartygen gått mot allt större fartyg. Handelsflottans bemanning i dag är endast obetydligt högre än år 1939 under det att tonnaget ökat från 1,6 till 4,2 milj. bruttoton. Denna utveckling har medfört skärpta krav på säkerheten ombord på fartyg, särskilt som utvecklingen fört med sig åtskilliga problem t. ex. i fråga om fartygs byggnad, konstruktion och utrustning.

Redan de nutida fartygens hastighet och deras storlek innebär en ökad fara för eget och andra fartyg och ställer höga fordringar bl. a. på tillförlitligheten hos nautiska instrument och manöverorgan och på yrkeskickligheten hos befäl och manskap ombord. Vidare kräver skötseln av fartygens framdrivningsmaskineri, hjälpmaskiner och maskinella specialanläggningar m. m. avsevärd fackkunskap och betydande omsorg till förekommande av skada och olycka. Slutligen medför transporten av passagerare och varor av olika slag att särskilda åtgärder måste vidtagas för fartygets säkra framförande och för de ombordvarandes skydd mot olycksfall och ohälsa.

Parallellt med den utveckling som pågått för att öka fartygs snabbhet och lastförmåga har därför nya medel måst åstadkommas för att trygga säkerheten ombord på fartyg. Ett intensivt arbete inom fartygstekniken har också utförts på detta område. De sakkunniga har i detta sammanhang pekat på det internationella samarbetet på sjöfartens område som bl. a. medfört att förbättrad utrustning för fartygs navigering, effektivare bärgnings- och brandsläckningsredskap samt radio m. m. ställts till sjöfartens förfogande.

Det internationella samarbetet på sjösäkerhetens område har även lett till konventioner. I detta sammanhang förtjänar särskilt nämnas 1930 års lastlinjekonvention och 1948 års samt 1960 års konventioner för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss. 1930 och 1948 års konventioner har ratificerats av Sverige. 1960 års konvention bör underställas riksdagens prövning i samband med ny lagstiftning om säkerheten på fartyg. Jag har för avsikt att senare anmäla denna fråga.

Enligt vad som allmänt omvitnats har de internationella klassificerings-

anstalterna (klassanstalterna) i betydande utsträckning deltagit i arbetet för att främja sjösäkerheten. Omkring tre fjärdedelar av alla svenska handelsfartyg tillhör någon av klassanstalterna. Genom ett vitt utgrenat kontrollsystem vakar klassanstalterna över att dessa fartyg i fråga om byggnad, konstruktion och viss del av utrustningen utföres efter av anstalten i förväg godkända ritningar och enligt särskilda av anstalten fastställda byggnadsregler eller föreskrifter, allt i syfte att få fram fartyg som är så tillförlitliga som möjligt från säkerhetssynpunkt. Klassanstalterna tillser också genom ett särskilt besiktningsystem att dessa fartyg underhålls på betryggande sätt.

Gällande lagstiftning rörande säkerheten på fartyg utarbetades före första världskriget under en tid då träfartygen fortfarande spelade en betydande roll inom vår sjöfart. Den centrala lagstiftningen på området, som återfinns i 5 a, 26 och 292 §§ sjölagen samt tillsynslagen och tillsynsförordningen, har alltsedan sin tillkomst år 1914 i huvudsak inte ändrats. I åtskilliga föreskrifter som senare utfärdats av Kungl. Maj:t eller central myndighet har den utveckling som skett inom fartygstekniken avspeglats. För att nå överensstämmelse med utvecklingen har tid efter annan dessa föreskrifter ändrats.

De sakkunnigas förslag innebär en genomgripande modernisering och omarbetning av gällande lagstiftning. Bl. a. föreslås att man till ett lagkomplex skall sammanföra alla bestämmelser som rör säkerheten på fartyg, att lagstiftningen i högre grad än tidigare skall omfatta smärre fartyg, att till lagen skall överföras gällande arbetarskyddsbestämmelser och att i lagen skall införas särskilda bemanningsregler för våra handelsfartyg. Förslaget förutsätter en allmän upprustning av tillsynsorganisationen.

Vid remissbehandlingen av de sakkunnigas betänkande har behovet av ett samlande lagkomplex om säkerhet på fartyg inte ifrågasatts från något håll. Även huvudlinjerna i lagförslaget har tillstyrkts eller lämnats utan crinran av övervägande antalet remissinstanser. Företrädare för rederinärningen och varvsindustrien samt kommerskollegium har dock avstyrkt att förslaget utan att först ha genomgått en ingående överarbetning lägges till grund för lagstiftning. En överarbetning har därefter ägt rum genom den ytterligare beredning av ärendet som skett på departementsplanet i nära kontakt med bl. a. företrädare för sjöfartsnärningen och de ombordanställda. Jag vill därför förorda att en lagstiftning på området, som jag bedömer som angelägen, nu kommer till stånd.

Innan jag i det följande övergår till att behandla de olika avsnitten i de sakkunnigas förslag, vill jag ta upp vissa mer principiella frågor. Jag vill till att börja med understryka betydelsen av att det på detta område finns regler som är anpassade till nuläget, lättöverskådliga och till innehåll klara och entydiga. Allteftersom den fartygstekniska utvecklingen vidgar

de till sjösäkerheten hörande områdena blir det allt svårare för fartygets redare, befälhavare eller annan som har ansvaret för säkerheten ombord att utan ledning av sådana regler bestämma om och vaka över sjösäkerheten.

Av särskilt värde anser jag likaledes vara, att denna sjösäkerhetslagstiftning kommer att ange de åtgärder som skall vidtagas för att förebygga ohälsa och olycksfall ombord. Härigenom kommer vissa regler om arbetarskyddet på våra fartyg att närmare ansluta till dem som tillämpas i land.

En central ställning intar fortfarande frågan om bemanningen av svenska handelsfartyg, särskilt som utvecklingen inom fartygstekniken medfört ökade krav på yrkesskicklighet hos de ombordanställda. Någon närmare reglering av denna fråga har under årens lopp trots upprepade försök icke kunnat åstadkommas. I föreliggande betänkande framlägges en lösning som accepterats av berörda kollektivavtalsparter och som torde erbjuda handelsflottan en från säkerhetssynpunkt tillfredsställande bemanning. Lösningen torde även kunna anpassas till pågående rationaliseringssträvanden inom vår sjöfart.

Förslaget till lag om säkerheten på fartyg är till sin karaktär en ramlag till vilken sammanförts mera allmängiltiga och centrala sjösäkerhetsbestämmelser. Avsikten är att Kungl. Maj:t eller den centrala myndigheten, sjöfartsstyrelsen, skall utfärda detaljföreskrifter.

De sakkunnigas lagförslag har i stort upplagts efter mönster av 1957 års luftfartslag. Uppläggningsen har allmänt godtagits av remissinstanserna. Även enligt min mening får denna uppläggning anses vara den mest ändamålsenliga. Bl. a. vinner man härigenom större möjlighet än tidigare att smidigt anpassa lagstiftningen till en fortgående teknisk utveckling inom sjöfarten.

En central fråga under remissbehandlingen har varit den föreslagna sjösäkerhetslagstiftningens ställning till sjölagen och då närmast till 5 a och 26 §§ nämnda lag.

Såsom de sakkunniga påpekat skulle en sjösäkerhetslag fristående från sjölagen medföra bättre överskådlighet i det stora författningskomplex som sjösäkerhetslagstiftningen utgör. I detta sammanhang kan dock inte bortses från det sedan länge rådande förhållandet att sjölagen utgjort den centrala, sammanhållande lagstiftningen för sjöfarten. Sjölagen bestämmer såväl undersökningsförfarandet efter inträffad olycka som redarens och befälhavarens straffrättsliga ansvar för brott mot sjösäkerheten. Det har också därför ansetts lämpligt att grunderna för de redarens och befälhavarens skyldigheter, vilkas åsidosättande föranleder tillämpning av sjölagens speciella bestämmelser om undersökningsförfarande och straff, också anges i samma lag. Den nu arbetande sjölagskommittén har — enligt vad som upplysts — icke för avsikt att göra principiell ändring i dessa be-

stämmelser. Med hänsyn härtill finner jag det mest ändamålsenligt att bibehålla huvudstadgandena om sjösäkerheten i sjölagen. Den föreslagna sjösäkerhetslagstiftningen kommer följaktligen även i fortsättningen att framstå som i viss mån subsidiär i förhållande till sjölagen.

Beträffande frågan om en gemensam nordisk sjösäkerhetslagstiftning som berörts av några remissorgan må nämnas, att bl. a. den norska och danska tillsynslagstiftningen vid flera tillfällen reviderats, även under senare år. Vid de kontakter som under departementsberedningen av ärendet tagits med våra grannländer har inga invändningar rests mot det svenska förslaget, som bedömts väl ansluta till sjösäkerhetslagstiftningen i de nordiska länderna. Redan nu föreligger enhetlighet på ett betydelsefullt område av denna lagstiftning. Genom 1926 års Köpenhamnskonvention, till vilken Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige är anslutna, har konventionsland åtagit sig att svara för ett ömsesidigt erkännande av de anslutna ländernas samtliga certifikat rörande fartygs sjövärdighet och utrustning. I övrigt må påpekas att stor internationell enhetlighet i fråga om säkerhetskraven till sjöss nåtts genom tidigare berörda konventioner.

I fråga slutligen om möjligheten att besvära sig över myndighets beslut enligt sjösäkerhetslagen anser jag att beslut som meddelats av den lokala tillsynsmyndigheten bör kunna överklagas till sjöfartsstyrelsen. Mot styrelsens beslut bör talan få föras i vanlig ordning hos Kungl. Maj:t. Med hänsyn till frågornas art förefaller det ligga närmast till hands att sådan talan tas upp av regeringsrätten. Den ändring i regeringsrättslagen som föranleds av förslaget torde få anmälas av chefen för justitiedepartementet.

B. Tillsynslagstiftningens tillämplighetsområde

De sakkunniga

De sakkunniga erinrar om att svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 100 register-ton enligt 1914 års tillsynslag skall genomgå förnyade sjövärdighetsbesiktningar med vissa tidsintervaller som bestämmes med hänsyn till fartygets art, byggnadsmaterial och användning — kortare för passagerarfartyg än andra fartyg — och den fart vari fartyget nyttjas. Vad nu sagts om förnyade sjövärdighetsbesiktningar gäller även för mindre fartyg, om med detsamma på en gång befordras flera än tolv passagerare, för vilket fall passagerarfartygscertifikat skall finnas. Övriga fartyg är, med betydande begränsningar, underkastade endast stickprovvis tillsyn i form av inspektion. Undantagna från fortlöpande tillsyn är bl. a. i princip varje fartyg med en bruttodräktighet understigande 20 register-ton eller med en längd under 10 meter och lustsegelfartyg.

I storleksgruppen 20—100 registertons bruttodräktighet finns enligt de sakkunniga ett stort antal gamla träfartyg som sålunda inte blir föremål för en regelbunden tillsyn. Bland hithörande fartyg märkes bl. a. både handelsfartyg och fiskefartyg. Att få säkra uppgifter om dessa fartygs antal och ålder är mycket svårt. Gällande bestämmelser om registrering av fartyg i det av sjöfartsstyrelsen förda registret omfattar endast handelsfartyg med en nettodräktighet av lägst 20 registerton. Dessa fartyg kan emellertid vara av mycket varierande storlek, uttryckt i den eljest tillämpade bruttodräktigheten. I den av kommerskollegium år 1960 utgivna publikationen Sjöfart redovisas cirka 500 handelsfartyg av trä inom storleksgruppen 20—100 bruttoregisterton, varav cirka 70 procent har en ålder av minst 25 år. Från landets samtliga sju fartygsinspektionsdistrikt har därjämte lämnats vissa uppgifter. Av dessa framgår att det år 1960 inom storleksgruppen 20—100 bruttoregisterton fanns sammanlagt cirka 1 600 last- och bogserfartyg samt fiskefartyg, av vilket antal mer än 55 procent belöpte på fiskefartyg. Av de i runt tal 900 fiskefartygen var ungefär 500 äldre än 20 år.

De sakkunniga understryker att en av sjötekniske konsulenten hos sjöfartsstyrelsen gjord utredning, avseende haverier under 20-årsperioden 1940—1959, ger vid handen att ett betydande antal fartygsförlisningar drabbat tonnaget under 100 bruttoregisterton. Mot bakgrunden av redovisade uppgifter över sjöolyckor framstår det enligt de sakkunniga såsom särskilt otillfredsställande, att fartyg mellan 20 och 100 bruttoregisterton undantagits från kontinuerlig tillsyn. De sakkunniga har vid sin översyn av gällande lagstiftning därför föreslagit, att den regelbundna tillsynen skall avse även denna fartygsgrupp.

I fråga om fiskefartygen tillägger de sakkunniga att dessa till det helt övervägande antalet återfinnes i storleksgruppen 20—100 bruttoregisterton. Tillsynen över byggandet av fiskefartyg på västkusten har emellertid hittills ordnats på frivillighetens väg och verkställt av en eller flera kontrollanter, som varit anställda hos Göteborgs och Bohus läns havsfiskeförning. Kontrollen har skett efter grunder som på sin tid godkänts av kommerskollegium och närmast motsvarat en av fartygsinspektionen verkställd sjövärdighetsbesiktning. Emellertid skall — enligt vad de sakkunniga erfarit — kontrollverksamheten upphöra. Önskemål har framställts från fiskarnas sida, att fartygsinspektionen övertager denna verksamhet. Enligt de sakkunnigas mening föreligger icke längre anledning att undan- taga fiskefartygen från den offentliga tillsynsverksamheten.

En annan speciell fartygsgrupp, de s. k. fritidsbåtarna, har vidare tagits upp till särskild behandling av de sakkunniga. De sakkunniga erinrar om att under senare år flera olyckor inträffat med dessa farkoster. De har orsakats av bl. a. överbelastning av mindre sådana båtar med för många personer ombord eller för stor last. Bristande sjövana, onykerhet m. m.

hos de ombordvarande har medverkat till att båtarna kantrat eller eljest vattenfyllts och sjunkit. I och med att båtsporten fått allt större spridning bland allmänheten till följd av ökad fritid, större trängsel på vägarna m. m., har behovet av åtgärder mot olyckorna blivit påtagligt. Importen av båtar av plast eller lättmetall, byggande av standardbåtar i stora serier och användning av utombordsmotorer med allt större effekt är även omständigheter, som torde påkalla någon form av statlig tillsyn över fritidsbåtarna.

De sakkunniga anser sig böra föreslå, att fritidsbåtar icke skall få nyttjas till sjöfart utan att ha blivit godkända för ändamålet. Därvid förutsättes att godkännande lämnas av fartygsinspektionen eller dess chefsmyndighet sjöfartsstyrelsen eller av särskild sjösportorganisation enligt styrelsens närmare föreskrifter. Med godkännande avses att fastställa den högsta tillåtna belastningen med motor, maximiantal personer ombord och bagage eller annan last. Bevis om godkännande skall på tydligt och varaktigt sätt anbringas på väl synligt ställe på båten. De närmare föreskrifter, som kan anses erforderliga, föreslår de sakkunniga att sjöfartsstyrelsen får meddela. Av praktiska skäl blir det enligt de sakkunniga emellertid nödvändigt att inskränka det föreslagna systemet till att gälla fritidsbåtar, som första gången saluföres här i riket.

Remissyttrandena

Den föreslagna utvidgningen av den regelbundna tillsynen att även omfatta fartyg mellan 20 och 100 bruttoregister-ton har mottagits med övervägande positiva omdömen av remissinstanserna. Betänkligheter har emellertid väckts av att gränsen sättes så lågt som vid 20 bruttoregister-ton samt av att de för den vidsträcktare och större sjöfarten anpassade reglerna utan vidare göres tillämpliga på den mindre sjöfarten. Från fiskarhåll uttryckes också viss oro för de ekonomiska konsekvenser som förslaget kan medföra för fiskerinäringen.

Sveriges fartygsbefälsförening påpekar, att föreningen tidigare i olika sammanhang framfört yrkanden om skärpta säkerhetsbestämmelser för denna fartygskategori och vill livligt förorda, att utredningens förslag genomföres. Att sätta den lägre tongränsen vid 20 bruttoregister-ton finner föreningen välbetänkt. Även *Tjänstemännens centralorganisation* anser det — med hänsyn till det stora antalet olyckor som drabbat fartyg understigande 100 bruttoregister-ton — angeläget att ifrågavarande fartygsgrupp kommer in under kontrollen. Liknande synpunkter anlägges av *Statstjänstemännens riksförbund*.

Sjöfartsstyrelsen framhåller att den är väl medveten om att den föreslagna utvidgningen kan medföra avsevärt ökad ekonomisk belastning för de av ändringen berörda fartygen. De av de sakkunniga för ändringen åberopade säkerhetsskäl syns styrelsen likväl vara av sådan styrka, att

ändringen måste anses påkallad. Styrelsen tillstyrker sålunda förslaget men förutsätter att tillämpningsföreskrifterna utformas så, att ifrågavarande fartyg icke ekonomiskt belastas mer än som kan anses oundgängligen nödvändigt för att säkerhetskraven skall kunna skäligen tillgodoses.

Sveriges redareförening kan icke ansluta sig till den i förslaget angivna gränsen om 20 bruttoregister-ton. Denna gräns bör höjas till 50. Föreningen hänvisar härutinnan till motsvarande bestämmelse i Norge, där visserligen anmälningsskyldighet föreligger för fartyg om 25 bruttoregister-ton, men regelbunden kontroll icke utövas på andra fartyg än sådana, som är på 50 bruttoton eller däröver. Den statistik, som utredningsmännen synes bygga på vid framläggandet av sitt förslag om 20 ton, är delvis missvisande, bl. a. därför att den bygger på uppgifter rörande fartygstyper, vilka ej längre förekommer i större utsträckning i den svenska handelsflottan.

Föreningen Sveriges inrikessjöfart slutligen reagerar mot att regler som kan vara berättigade för oceanfartyg kan komma att tillämpas — låt vara i mildrad form — på den mindre sjöfarten och t. o. m. på fritidsbåtar.

Sveriges fiskares riksförbund motsätter sig i princip inte att *fiskefartygen* blir föremål för viss statlig tillsyn men anser sig dock icke kunna godtaga den föreslagna utformningen av tillsynssystemet för fiskefartygen. Förbundet anför.

Fiskarna är själva ägare till sina fartyg och antalet ombordvarande varierar, med hänsyn till fartygens storlek och till olika slag av fiske, från 2 till 8 personer. Dessa utgör tillsammans ett fiskelag och samtliga medlemmar är, åtminstone beträffande havsfisket, att anse såsom egna företagare. Såsom yrkesmän intresserar sig samtliga för att deras fartyg är sjödugligt och i gott skick samt att riskerna för olycksfall i möjligaste mån förebyggas. Den utvidgning av berörda författningar med föreskrifter ur arbetarskyddslagen som nu föreslås kan därför icke anses komma att få samma betydelse för fiskarekåren som för de anställda inom handelsflottan och bör därför icke vara tillämplig på fiskefartygen.

Riksförbundet uttrycker vidare sina farhågor för att en rigorös tillämpning av säkerhetsbestämmelserna, när det gäller kravet på förnyade sjövärdighetsbesiktningar kan medföra alltför stora kostnader för fiskarna. På grund härav kan riksförbundet icke godkänna, att de föreslagna skärpta säkerhetsföreskrifterna i denna del antages utan påyrkar i stället att en särskild utredning snarast kommer till stånd rörande konsekvenserna för fiskerinäringen av förslaget. En sådan utredning skulle lämpligen också kunna undersöka behovet av och formerna för inrättandet av en särskild kondemneringsfond för fiskefartyg. I avvaktan på resultatet av en sådan utredning bör den föreslagna obligatoriska sjövärdighetskontrollen i fråga om fiskefartyg mellan 20 och 100 bruttoregister-ton endast gälla vid byggnad och vid överlåtelse.

Synpunkter av liknande slag anlägges av *fiskeristyrelsen* och *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*.

Föreningen Sveriges mindre varv påpekar att de mindre fiskebåtarnas antal är ganska stort och att tillsynen över dem kommer att medföra en avsevärd belastning för inspektionsmyndigheterna. Om ej den nuvarande storleksordningen 100 bruttoregister-ton anses kunna behållas såsom gräns, borde det övervägas en medelväg, exempelvis 50 bruttoregister-ton, vid vilken den fortlöpande kontrollen skall börja. En motivering härför är, att mindre fiskefartyg som regel inte går på avlägsna farvatten utan håller sig inom kustområdet.

Beträffande utredningens förslag om tillsyn över fritidsbåtar har övervägande antalet remissinstanser ställt sig positiva till en viss statlig kontroll av denna fartygsgrupp. Flera remissinstanser har dock ansett att reglerna för fritidsbåtar bör brytas ut ur lagförslaget och införas i en särskild författning. Några remissorgan har ställt sig direkt avvisande till förslaget bl. a. på grund av att regleringen anses medföra för allmänheten obegripligt krångel och i onödan belasta myndigheterna.

Hovrätten för Västra Sverige påpekar, att enligt lagförslaget en förhandskontroll skulle ske även av fartyg under 20 bruttoregister-ton, varjämte en möjlighet skulle införas att då anledning finns inspektera och närmare besiktiga dem. En sådan ändring i gällande rätt förefaller hovrätten väl-motiverad. Att jämväl en del andra grundläggande stadganden i lagen är tillämpliga på småbåtar, kan väl i särskilda fall leda till mindre lämpliga konsekvenser, särskilt som reglerna i fråga utformats i första hand med tanke på säkerheten på betydligt större fartyg. Med hänsyn till att nuvarande säkerhetsbestämmelser i sjölagen gäller även mindre fartyg, torde det emellertid ej finnas tillräckliga skäl att avvika från lagförslagets ståndpunkt i detta avseende. Liknande synpunkter anlägges av *vattenfallsstyrelsen*.

Länsstyrelsen i Malmöhus län finner det i hög grad önskvärt att även de mindre båtarna blir föremål för kontroll. Hur denna kontroll lämpligen skall utformas kan emellertid vara tveksamt. En uppdelning av fartygen inom förevarande kategori bör enligt länsstyrelsen kunna ske. Strängare bestämmelser synes sålunda kunna fastställas att gälla beträffande hithörande fartyg av en viss storlek, medan beträffande småbåtar i övrigt endast sådant bör stadgas som går att praktiskt genomföra och övervaka.

Tjänstemännens centralorganisation tillstyrker i princip utredningens förslag att även låta fritidsbåtar omfattas av den offentliga kontrollen. Organisationen förordar emellertid att de bestämmelser som gäller småbåtar bryts ut ur lagen och sammanföres i en särskild författning. Det torde vara av vikt att dessa bestämmelser göres så lättillgängliga som möjligt. Det kan bli besvärligt för den båtägande allmänheten att ur den allmängiltiga lagen uttolka vad som skall gälla för småbåtarna. Frågan är också om inte lagen, sådan den är utformad, i vissa fall skulle kunna leda till orimliga konsekvenser för småbåtsägarna. Synpunkter av likartat slag anlägges av *utred-*

ningen av möjligheterna till förbättrad övervakning av sjötrafiken, Sveriges motorbåtunion och Svenska kryssarklubben.

Även sjöfartsstyrelsen anser att bestämmelser för fritidsbåtar närmast hör hemma i en särskild författning och att man inte f. n. i säkerhetslagen bör intaga särbestämmelser för fritidsbåtar. Styrelsen anför i detta sammanhang.

Beträffande den sakliga sidan av frågan om lagens tillämplighetsområde må erinras om att sjölagen — ehuru den utformats närmast med sikte på den kommersiella sjöfarten — icke innehåller någon sådan begränsning utan åtminstone formellt gäller även nyttjande av fiskefartyg, fritidsbåtar o. dyl. Beträffande småbåtstrafiken har emellertid av utvecklingen påkallade kompletterande föreskrifter meddelats i den nya sjötrafikförordningen. Sjöfartsstyrelsen vill ifrågasätta, om icke en liknande metod lämpligen bör tillämpas i förevarande fall. Det ligger i sakens natur att de säkerhetsföreskrifter, som kan anses påkallade för den egentliga — kommersiella — sjöfarten, icke alltid kan med fördel anpassas även för de minsta nöjesfarkosterna. Utvecklingen särskilt under senare år har visat, att behov föreligger av vissa sjösäkerhetsföreskrifter för fritidsbåtarna. De grundläggande föreskrifterna i 5 a och 26 §§ sjölagen bör därför allttjämt vara tillämpliga å alla slag av fartyg även om de till en del överflyttas till den nya säkerhetslagen. Därutöver torde dock erfordras vissa specialbestämmelser, men dessa bör åtminstone tills vidare samlas i en särskild författning. Sjöfartsstyrelsen har med berörda organisationer inlett diskussioner om behovet av dylika föreskrifter och har för avsikt att på grundval av dessa diskussioner framföra förslag om erforderliga föreskrifter. Det synes styrelsen lämpligt att i avbidan härpå i säkerhetslagen icke intages några särbestämmelser för fritidsbåtar.

Statstjänstemännens riksförbund ställer sig tveksamt inför den föreslagna kontrollen av fritidsbåtar och anser att antalet småbåtsolyckor kan väsentligt minskas genom intensifierad upplysning och propaganda, tillskapande av vissa grundregler för båtars handhavande samt skyldighet till rådgivning från fartygsinspektionens sida jämte rätt för inspektionen att ingripa, om missförhållande kommer till dess kännedom.

Kommerskollegium ställer sig direkt negativt till förslaget om godkännande av fritidsbåtar och anser att det ej bör genomföras. Det kan ej vara rimligt, att varje fritidsbåt skall godkännas av myndighet och utrustas med bevis om tillåten maximibelastning. Enligt kommerskollegium är det knappast möjligt att i praktiken upprätthålla en sådan ordning. Försök därtill skulle i vart fall vålla åtskilligt för allmänheten obegripligt krångel och i onödan belasta myndigheter. Syftet med ifrågavarande regler torde kunna tillgodoses genom ett system med frivilliga typgodkännanden, innebärande rätt för envar som till allmänheten säljer farkoster av detta slag att få bevis från sakkunnigt håll om att hans varor fyller de krav som rimligen bör ställas på dem. Härigenom skulle allmänheten kunna få vägledning vid sina köp av fritidsbåtar. Liknande synpunkter anlägges av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*.

Svenska sällskapet för räddning af skeppsbrutne avråder bestämt från att bestämmelser om kontroll av fritidsbåtar medtages i lagen, något som skulle bli antingen ett slag i luften eller också början till en kontrollapparat av jätteformat. Sällskapet pekar i stället på den logiska gränsdragning, som skulle bli fallet, om begreppet sjöfart tolkas såsom nyttotrafik till sjöss och föreskrifter om fritidsbåtar strykes från lagförslaget. Ärenden om sådana båtar konstruktion och lämplighet kan enklast handläggas av den sjövettskommitté, som skapats på sjöfartsverkets initiativ och som har tillgång till all slags erforderlig expertis. Småbåtsfloran ansas bäst genom propaganda och lämplig rådgivning.

Departementschefen

De sakkunnigas förslag till lag om säkerheten på fartyg omfattar i princip fartyg över 20 bruttoregister-ton. Från lagens tillämpning undantas generellt fartyg som av svenska staten eller främmande stat nyttjas för annat ändamål än handelssjöfart. Beträffande fartyg under angivna tongräns föreslås lagen bli tillämplig endast i vissa närmare angivna fall. En sådan uppdelning av lagens tillämpning återfinns emellertid icke i sjölagen, som omfattar alla fartyg, oavsett ägare, storlek och användning. Efter mönster härifrån bör de allmänna sjösäkerhetskraven såsom rörande fartygs sjövärdighet, lastning och bemanning gälla alla fartyg utan begränsning. Detta utesluter självfallet icke gränsdragningar mellan olika slag av fartyg vid reglering av skyldighet att inneha fartcertifikat, föra lastmärken eller hålla minimibesättning m. m.

Beträffande vissa statsägda fartyg finns redan betryggande kontroll såsom i fråga om örlogsfartyg samt tull- och lotsfartyg. Att underkasta sådana fartyg sjövärdighetstillsyn jämväl enligt den tillämnade lagstiftningen skulle ej tjäna något ändamål. Särskilda skäl kan emellertid tala för att tillsynsmyndighet på grund av sin särskilda fackkunskap bör utöva viss kontroll. Exempel härpå erbjuder färjetrafik med statsägda fartyg eller eljest när statsägda fartyg nyttjas till gods- eller personbefordran.

Såsom jag tidigare anfört utgör en av huvudtankarna i förslaget att skärpa den offentliga tillsynen beträffande de smärre fartygen eller fartyg mellan 20 och 100 bruttoton. Vid remissbehandlingen har den föreslagna utvidgningen av den offentliga tillsynen vunnit stor anslutning. Tvekan har dock från flera håll uttalats om lämpligheten av att låta den skärpta tillsynen omfatta fartyg under 50 bruttoton. Beträffande fiskefartygen har särskilt anförts att dessa fartyg i regel hålls i fullt tillfredsställande skick bl. a. på grund av att de ägs och nyttjas av fiskarna själva. En viss sjövärdighetsbesiktning av dessa fartyg sker redan nu i samband med att de försäkras eller belånas. Det må understrykas att till storleksgruppen hör ett stort antal fartyg som enligt gällande bestämmelser är undandragna kontinuerlig tillsyn i form av sjövärdighetsbesiktningar. Till övervägande del rör det sig

om gamla fartyg som redan på grund av sin ålder är i behov av särskild tillsyn. Enligt tillgängliga uppgifter är endast ett mindre antal av dessa fartyg underkastade klassanstalternas besiktningssystem. De sakkunniga har också framhållit att den mindre sjöfarten på grund av ökningen av landtransporterna blivit mindre lönsam, vilket bl. a. medfört att det smärre tonnaget icke förnyats och dess underhåll eftersatts. Flera av de fartygsförslisningar som under senare år drabbat vår sjöfart kan också hänföras till fartyg under 100 bruttoregister-ton.

På grund av det anförda anser jag mig böra förorda den föreslagna skärpningen av tillsynen att omfatta även denna fartygskategori. Något undantag för fiskebåtar bör därvid enligt min mening inte göras.

När det gäller utformningen av tillsynen har delade meningar yppats. De sakkunniga har föreslagit ett system med regelbundet återkommande sjövärdighetsbesiktningar. Detta har ansetts vara för långtgående för storleksgruppen 20—100 bruttoregister-ton och närmast avpassat för det större tonnaget.

Inte heller jag anser det nödvändigt att beträffande de smärre fartygen gå så långt i fråga om den offentliga tillsynen som de sakkunniga föreslagit. För fartyg mellan 20 och 100 bruttoregister-ton torde det vara tillfyllest med en genomgripande sjövärdighetsbesiktning vid nybyggnad, inträffad fartygsskada eller överlåtelse. Vid tiden för ett fartygs överlåtelse kan ofta, som erfarenheten visat, risk föreligga att fartyget inte är sjövärdigt. Även vid reparation av fartyg — särskilt efter allvarigare skada — torde böra uppställas krav på noggrann sjövärdighetsbesiktning, innan fartyget på nytt får tagas i bruk. Den kontinuerliga tillsynen av fartygs sjövärdighet bör i övrigt kunna upprätthållas genom inspektioner som tid efter annan företages av tillsynsmyndigheten. Beträffande fartyg inom denna storleksklass, vilket befordrar passagerare eller gods, innefattar förslaget en skärpning även i ett annat avseende. För sådant fartyg föreslås nämligen skyldighet att föra lastmärken. Genomföres detta förslag, vilket jag avser att närmare behandla i det följande, kommer fartygen genom den lastmärkesbesiktning, som måste ske med jämna mellanrum, att underkastas en viss fortlöpande sjövärdighetskontroll.

Beträffande förslaget om statlig kontroll av fritidsbåtar har skilda åsikter uttalats under remissbehandlingen. Åtskilliga remissinstanser har ställt sig positiva till en viss statlig tillsyn över denna fartygsgrupp. Flera remissinstanser har dock ansett, att reglerna för fritidsbåtar bör brytas ut ur lagförslaget och införas i en särskild författning. Några remissorgan har ställt sig direkt avvisande till förslaget, bl. a. på grund av att regleringen skulle medföra för allmänheten obegripligt krångel och i onödan belasta myndigheterna.

Den tvekan som ådagalagts gentemot en omfattande statlig kontroll av

fritidsbåtar finner jag naturlig. Av vad jag tidigare sagt framgår att sjösäkerhetslagstiftningen i princip avses komma att omfatta alla fartyg oavsett storlek. Det innebär med andra ord att även fritidsbåtar bör uppfylla generella bestämmelser om sjösäkerheten. Emellertid torde böra fastslås att lagens regler närmast är avsedda för handelssjöfarten och icke utan vidare är tillämpliga på fritidsbåtar. Någon fordran på att dessa båtar skall undergå sjövärdighetsbesiktning i egentlig mening torde icke böra uppställas. Däremot bör fritidsbåtar kunna bli föremål för inspektion från tillsynsmyndighets sida. Inom sjöfartsstyrelsen och den på styrelsens initiativ tillkomna sjövettskommittén följs med uppmärksamhet säkerhetsproblemen beträffande fritidsbåtar. Man söker där komma till rätta med problemen genom att i samband med propaganda för bättre sjövätt bedriva upplysning om båtars säkerhet och utrustning. Vidare har den nu arbetande konsumentupplysningsutredningen fått i uppgift att undersöka frågan om konsumentupplysning rörande fritidsbåtar från bl. a. säkerhetsynpunkter. I avvaktan på resultatet av de undersökningar och den verksamhet, som bedrivs på detta område, torde det f. n. icke finnas anledning att bryta ut bestämmelser för fritidsbåtar ur säkerhetslagen.

C. Fartcertifikat

De sakkunniga

Enligt 1 § 4 mom. tillsynsförordningen skall, erinrar de sakkunniga, sjöfartsstyrelsen på begäran av fartygs redare utfärda bevis om att fartyget uppfyller bestämmelserna i 5 a § första stycket sjölagen och i avslutning därtill utfärdade närmare föreskrifter. Beviset kallas i tillsynsförordningen fartcertifikat. Föreskrift om fartcertifikat med i huvudsak samma innehåll som det nu återgivna infördes i tillsynsförordningen år 1926. Frågan om ett obligatoriskt fartcertifikat har visserligen väckts vid ett par tillfällen, både år 1926 och kort därefter, men har slutligt besvarats så, att ett dylikt certifikat ansetts icke vara av behovet påkallat.

Någon bestämmelse om skyldighet att ombord medföra bevis om sjövärdigheten finns för närvarande inte i vår tillsynslagstiftning, oaktat fartyg av viss storlek skall undergå särskild tillsyn i fråga om sjövärdigheten, s. k. sjövärdighetsbesiktning. Däremot stadgas i tillsynslagen (20 och 21 §§) att det obligatoriska passagerarfartygscertifikatet ej får utfärdas, om fartyget inte vid sjövärdighetsbesiktning befunnits sjövärdigt med hänsyn till den fart, vari det är avsett att nyttjas, samt efter besiktningen så lång tid ej förflutit eller sådana omständigheter förekommit, att förnyad sjövärdighetsbesiktning skolat ske. Vidare föreskrives i tillsynslagen (9 §) och tillsynsförordningen (31 §) att internationellt fribordscertifikat — vil-

ket skall utfärdas för varje svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton som befordrar passagerare eller gods i utrikes fart eller i östersjöfart mellan svenska hamnar — skall förklaras ogiltigt, om fartyget inte inom föreskriven tid underkastas sjövärdighetsbesiktning.

De sakkunniga påpekar, att föreskrifter om obligatoriskt bevis angående fartygs sjövärdighet synes vara vanliga i främmande länder och förekommer bl. a. i hithörande lagstiftningar i Danmark, Norge, Nederländerna, USA och Västtyskland. I dessa länder utfärdas nationellt sjövärdighetsbevis för varje fartyg som omfattas av lagstiftningen. Det gäller i Danmark och Nederländerna i princip alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton och i Norge lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 50 registerton. I bevisen som i de båda sistnämnda länderna getts beteckningen fartcertifikat anges dels det tillåtna fartområdet och dels certifikatets giltighetstid.

Vid de kontakter som de sakkunniga haft med representanter för redare och ombordanställda har frågan om ett obligatoriskt fartcertifikat diskuterats. Icke i något fall har man ställt sig avvisande till ett dylikt certifikat.

De sakkunniga finner det vara en påtaglig brist hos den svenska lagstiftningen att föreskrift saknas därom, att varje svenskt fartyg, varå reglerna om skyldighet att undergå sjövärdighetsbesiktning är tillämpliga, skall vara försett med bevis på sjövärdigheten. Utan ett sådant bevis är nämligen möjligheterna små att effektivt kontrollera de svenska fartygen och att framtvunga att reglerna om de periodiska sjövärdighetsbesiktningarna iakttages. Vissa fartyg skulle utan alltför stora hinder kunna segla i utrikes fart utan att undergå svensk sjövärdighetsbesiktning, eftersom för dessa fartyg ej på grund av vare sig svenska bestämmelser eller internationella konventioner krävs något bevis om sjövärdigheten. Enligt de sakkunniga torde det finnas åtskilliga sådana fartyg som är i hög ålder och därför särskilt i behov av en strängare tillsyn än andra fartyg. Detta torde i än högre grad vara tillämpligt på fartyg som går i inrikes fart. Men också i fråga om större fartyg är svårigheten påtaglig att utan ett obligatoriskt sjövärdighetsbevis utöva en effektiv tillsyn. Detta gäller såväl frågan huruvida reglerna om den periodiska besiktningsskyldigheten iakttages som spörsmålet om fartyget nyttjas till resa utanför det tillåtna fartområdet. Nu berörda svårigheter i fråga om tillsynen har även omvitnats för de sakkunniga av representanter för fartygsinspektionen.

Enligt förslaget bör fartcertifikatet betraktas som en grundhandling som skall finnas ombord på varje fartyg, oavsett om detta är försett med internationella certifikat eller ej. De sakkunniga understryker att de föreslagna fordringarna för fartcertifikat även tillgodoser kraven beträffande sjövärdigheten enligt de internationella säkerhetskonventionerna. Dessa krav är emellertid icke så omfattande att de helt täcker innebörden av förslagens sjövärdighetsbegrepp.

För utländskt fartyg som befinner sig i svenskt farvatten kan enligt de sakkunniga godtagas antingen ett svenskt fartcertifikat, utfärdat på begäran av vederbörande myndighet i fartygets hemland, eller ett motsvarande bevis om fartygets sjövärdighet utfärdat i enlighet med det landets nationella regler. Som bevis på sjövärdigheten bör kunna godtagas varje handling som utfärdats på grundval av en mot sjövärdighetsbesiktning svarande undersökning av fartyget. Även ett av vederbörande klassificeringsanstalt utfärdat certifikat bör enligt de sakkunnigas mening kunna godkännas, om detta överensstämmer med lagen i fartygets hemland.

Remissyttrandena

Utredningens förslag att fartcertifikat skall vara obligatoriskt och medföras på fartyget har i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. Vissa synpunkter på bl. a. fartcertifikatets rättsverkan har anlagts av sjöfartsstyrelsen.

Sveriges fartygsbefälsförening ansluter sig till utredningens förslag, att svenskt fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, ha svenskt fartcertifikat. Föreningen tillstyrker även utredningens förslag beträffande utländskt fartyg.

Sjöassuradörernas förening understryker särskilt betydelsen av att, såsom föreslås, utländskt fartyg vid resa i svenskt farvatten skall ha certifikat eller annan handling, varav framgår att fartyget vid tillsyn befunnits vara sjövärdigt. Den brist på kontroll av vissa utländska fartyg, som angör svensk hamn med last destinerad till eller från Sverige, har sedan länge varit ett problem för svenska lastassuradörer. De förbättringar i detta avseende, som här föreslås i sakkunnigeförslaget, kan därför hälsas med tillfredsställelse.

Rederiföreningen för mindre fartyg har inga invändningar mot föreskrifterna om att fartcertifikat skall finnas ombord på fartyg. Ett huvudvillkor är emellertid, att alla kostnader för tillsyn, såsom besiktningar i samband med fartcertifikats meddelande, bestrides av statsverket.

Sjöfartsstyrelsen finner, att innebörden av fartcertifikat principiellt endast bör vara, att fartyget utan väsentlig anmärkning undergått föreskrivna undersökningar och kontroll av sjövärdigheten. Något bindande bevis om att fartyget är sjövärdigt, bör det däremot icke anses utgöra, utan svaret för att fartyget är sjövärdigt bör alltså primärt åvila fartygets ägare. Härav följer omvänt att, om fartyget utsättes för skada av något slag eller ombygges, det väl kan vara sjövärdigt, ehuru det måste underkastas erforderlig kontroll för erhållande av nytt fartcertifikat. Uraktlåtenhet att söka nytt fartcertifikat kan emellertid skapa en presumtion för att fartyget icke är sjövärdigt. Det må framhållas att den ändrade innebörd av fartcertifikaten och sjövärdighetskontrollen, som styrelsen velat antyda med det nu anförda, förutsätter överarbetning av förslaget.

Departementschefen

Förslaget om införande av obligatoriskt fartcertifikat, som skall medföras på fartyget, har i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Jag delar de sakkunnigas uppfattning att ett obligatoriskt fartcertifikat som medföres på fartyget bör utgöra ett värdefullt instrument vid den fortlöpande kontrollen av fartygets sjövärdighet. Det framstår även som naturligt att fartygets redare efter en sådan genomgripande undersökning som sjövärdighetsbesiktningen utgör skall erhålla ett bevis om denna besiktning.

Fartcertifikatet bör icke ges annan rättsverkan än den som allmänna sjösäkerhetscertifikat f. n. har. Certifikatet bör med andra ord endast vara ett bevis om att fartyget eller vad som eljest besiktigats befunnits tillfredsställande. Saknar ett fartyg, som enligt bestämmelserna skall vara utrustat med fartcertifikat, giltigt sådant certifikat medför detta att tillsynsmyndigheten kan hindra fartyget att avgå.

I fartcertifikat bör också såsom föreslagits anges den fart vari fartyget får nyttjas. Det innebär att fartyget utom i fall av nöd icke får gå utanför det fartområde som angivits i certifikatet. Beträffande indelningen i olika farter torde jag få återkomma vid min närmare motivering av lagbestämmelserna.

Då ett fartcertifikat kan utfärdas endast på grundval av sjövärdighetsbesiktning och sådan besiktning, såsom jag anfört tidigare, icke avses kontinuerligt böra ske beträffande fartyg under 100 bruttoregister-ton som ej befordrar passagerare, anser jag att denna fartygsgrupp icke bör omfattas av skyldigheten att inneha fartcertifikat. Jag kommer emellertid i det följande att föreslå att särskild tillsynsbok skall finnas även på sådana fartyg. Denna bok kommer att i viss mån fylla fartcertifikats funktion i fråga om tillsynen. Då regler om fartcertifikat ej finns i 1948 eller 1960 års säkerhetskonventioner anser jag mig inte kunna förorda att krav uppställs på att även utländska fartyg skall ha sådant certifikat i svenskt farvatten.

*D. Åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall***De sakkunniga**

De sakkunniga påpekar att arbetarskyddslagen den 3 januari 1949 (nr 1) torde gälla i fråga om det arbete med fartygs lastning och lossning som utföres av stuveriarbetare, men att arbete som är att hänföra till skeppstjänst jämlikt föreskrift i 3 § undantages från lagens tillämpning. Anledningen till undantaget anges i förarbetena till arbetarskyddslagen vara den, att det finns särskilda bestämmelser för skeppstjänsten i de s. k. sjösäkerhetsförfattningarna. Med skeppstjänst förstås enligt 1 och 2 §§ sjöarbetstidslagen

den 30 juni 1959 (nr 404) arbete som på svenskt fartyg anställd person utför ombord på fartyget eller annorstädes för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag. Vad som här närmast intresserar är den del av skeppstjänsten som består i att arbete utföres ombord på fartyget. Det må nämnas att genom kungörelse den 8 oktober 1937 (nr 815) detaljerade bestämmelser införts om bl. a. befälhavarens skyldighet att sörja för skyddsåtgärder vid de lyftinrättningar och redskap som tillhör fartygs utrustning och användes vid fartygs lastning, lossning och bunkring. Det är här fråga om såväl skeppstjänst som annat arbete.

Övriga bestämmelser angående skydd för de ombordanställda under deras arbete på fartyget är, anmärker de sakkunniga, spridda i ett flertal författningar, är ofullständiga och gäller blott delar av arbetet ombord. De grundläggande bestämmelserna finns i 5 a och 26 §§ sjölagen och 55 § sjömanslagen. Dessa bestämmelser är emellertid knapphändiga. I 5 a § sjölagen stadgas såvitt gäller arbetarskyddet, att fartyg skall vara så inrättat, att nödigt skydd mot olycksfall och ohälsa beredes de ombordvarande, att bostäder ombord skall vara tillräckliga och lämpliga samt att fartygs inrättningar och redskap skall, när arbete med dem utförs, erbjuda tillräcklig säkerhet till förekommande av olycksfall och ohälsa. I 26 § sjölagen och 55 § sjömanslagen ges bl. a. föreskrifter om att befälhavaren och den som har ledningen av arbetet är pliktiga att tillse att skyddsanordningar finns i enlighet med gällande bestämmelser. I 55 § sjömanslagen har sjöman ålagts skyldighet att använda dessa anordningar samt i övrigt iakttaga nödig försiktighet. Att arbetarskyddet ombord skall bli föremål för tillsyn av fartygsinspektionen förutsattes i tillsynslagen. I tillsynsförordningen infördes år 1952 en ny föreskrift, 26 a §, av innehåll att det på fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton bör finnas ett eller flera skyddsombud för manskapet. En motsvarande bestämmelse beträffande arbetsföretag i land fanns redan förut i arbetarskyddslagen. Därutöver ges säkerhetsföreskrifter på skilda ställen främst i nyttjandeförordningen med därtill hörande nyttjandereglemente och i byggnadsförordningen med tillhörande byggnadsreglemente.

En översyn av bestämmelserna om arbetarskyddet ombord verkställdes av 1938 års arbetarskyddskommitté. Dess år 1950 avgivna betänkande innehöll emellertid inte, erinrar de sakkunniga, förslag till en enhetlig författning utan till komplettering av gällande föreskrifter, varjämte vissa organisatoriska frågor rörande tillsynen av arbetarskyddet ombord behandlades. I sitt yttrande över betänkandet påtalade arbetarskyddsstyrelsen olägenheterna av att bestämmelserna var splittrade på ett flertal författningar. Några bärande invändningar kunde enligt styrelsen icke riktas mot att arbetarskyddslagen — vari ju dock endast de grundläggande föreskrifterna om arbetarskydd upptagits — gjordes tillämplig även i fråga om skeppstjänst. På grund av sakens natur kunde undantag behöva göras för vissa bestämmel-

ser, men en genomgång av arbetarskyddslagen gav vid handen, att dessa bestämmelser var ganska få. Även om arbetarskyddslagen icke borde göras tillämplig på skeppstjänst, kunde enligt styrelsens mening de grundläggande bestämmelserna på förevarande område sammanföras i första hand i en särskild lag om arbetarskydd ombord på fartyg. Arbetarskyddsstyrelsens nu återgivna synpunkter vann icke gehör.

Under tiden därefter har intresset för skyddet för de ombordvarande ingalunda varit svagt, framhåller de sakkunniga. Tvärtom behandlas sedan flera år hithörande frågor inom den av redarnas och de ombordanställdas huvudorganisationer bildade Sjöfartens arbetarskyddsnämnd. Nämnden har till uppgift att främja intresset för skyddsfrågor och bedriva upplysningsverksamhet. Nämnden har sålunda utgivit tryckta anvisningar för skyddsombudens verksamhet ombord på fartyg samt en instruktion för ombuden, varjämte den i cirkulärskrivelser och mindre trycksaker lämnat sjöfolket upplysningar dels om förefintliga säkerhetsföreskrifter och dels rörande de särskilda olycksfallsrisker som kan förekomma vid vissa slag av arbeten ombord.

De sakkunniga påpekar att det vid de diskussioner som de haft med företrädare för sjöfartens organisationer från dessas sida betonats vikten av att även låta överse föreskrifterna om skyddet ombord på fartyg. Man har därvid pekat på att den stora splittringen av föreskrifterna på flera författningar gör bestämmelserna svåröverskådliga samt att föreskrifterna även i övrigt är omoderna. De sakkunniga delar den kritiska uppfattning om skydds-föreskrifterna, som sålunda kommit till uttryck, och anser erforderligt att upptaga dessa föreskrifter till behandling i förevarande sammanhang. Samma mening har uttalats av företrädare för arbetarskyddsstyrelsen, med vilka de sakkunniga under hand samrätt.

Säkerhetsfrågorna beträffande fartyg är av naturliga skäl annorlunda beskaffade än motsvarande spörsmål rörande arbetsställen i land, anför de sakkunniga. Fartyget utgör ju både arbetsplats och hem för de ombordanställda. Fartyget är en teknisk enhet av särskilt slag, vars beskaffenhet är betingad av fartygets användning. Ett fartygs sjövärdighet har onekligen stor betydelse för de ombordvarandes personliga skydd. Detsamma gäller lastningen och bemanningen. Enligt de sakkunniga står alla dessa för de ombordvarande och fartyget så viktiga säkerhetsfrågor varandra nära och bör så långt möjligt behandlas enhetligt.

I fråga om den lagtekniska behandlingen av hithörande spörsmål har de sakkunniga kommit till den uppfattningen, att de speciella förhållandena till sjöss gör att arbetarskyddslagen ej bör bli direkt tillämplig på skeppstjänsten. Lagens bestämmelser är emellertid så allmänt avfattade, att de i väsentliga delar kan vara vägledande vid utformningen av reglerna om skydd på fartyg. I anledning av vad nyss anförts om fartygssäkerhetsfrågornas nära inbördes sammanhang, föredrager de sakkunniga att låta reglerna ingå som

en del av förevarande lag om säkerheten på fartyg framför att sammanföra dem till en särskild lag rörande arbetarskyddet på fartyg.

Vad så angår gränsdragningen mellan arbetarskyddslagen och de sakkunnigas lagförslag bör enligt de sakkunniga till en början beaktas arbetarskyddslagens nuvarande tillämpningsområde. Denna lag gäller annat arbete ombord än skeppstjänst, dvs. arbete vilket utföres av den som ej är anställd på fartyget. Hit hör exempelvis reparationsarbete som göres av varvs- eller verkstadsarbetare. I nu berörda avseenden gör förslaget ingen ändring.

Beträffande tillsynen över arbetarskyddet erinrar de sakkunniga om att arbetarskyddslagen gäller i fråga om arbete med fartygs lastning, lossning och bunkring, om arbetet ej utföres av ombordanställda, men att bestämmelser härom även finns i den nyss nämnda kungörelsen den 8 oktober 1937 (nr 815), som ålägger befälhavaren ansvaret för att erforderliga skyddsåtgärder är vidtagna. Kungörelsen är tillämplig, oavsett om arbetet är att hänföra till skeppstjänst eller ej och även oberoende av om det utföres ombord på fartyget eller i land. Enligt arbetarskyddslagen sker tillsyn genom yrkesinspektionens försorg, medan tillsyn enligt kungörelsen utföres av fartygsinspektionen. Om arbetet utföres ombord på fartyget, finns sålunda nu bestämmelser som möjliggör en dubbel tillsyn, och föreliggande förslag avser ej att göra ändring härutinnan. Utföres arbetet utanför fartyget, gäller arbetarskyddslagen och, om arbetet är att hänföra till skeppstjänst, jämväl kungörelsen den 8 oktober 1937. I sistnämnda fall torde lastnings- och lossningsarbetet förutsättas bli utfört med fartygets egna lyft- och transportinrättningar, varför en tillsyn genom fartygsinspektionen förefaller väl motiverad. I föreliggande förslag bibehålles även denna ordning. Det förutskickas av de sakkunniga att tillämpningskungörelsen till lagen kommer att innehålla bestämmelser, enligt vilka befattningshavare hos yrkesinspektionen skall utöva tillsyn i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall enligt de närmare föreskrifter som meddelas av sjöfartsstyrelsen i samråd med arbetarskyddsstyrelsen.

Till det kapitel, som i lagförslaget givits rubriken »Om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall», har de sakkunniga ansett böra föras även bestämmelser som angår bostäder och sanitära anordningar, kosthållet och förråd av apoteksvaror. I dessa ämnen finns nu föreskrifter i kungörelserna den 30 december 1952 (nr 818) angående bostäder m. m. å fartyg för ombord anställda (den s. k. bostadskungörelsen) och den 16 oktober 1925 (nr 435) angående spisordning för besättningar å svenska handelsfartyg samt den med stöd av 55 § byggnadsförordningen av medicinalstyrelsen utfärdade kungörelsen den 19 december 1951 angående skeppsapotek.

Slutligen anmärker de sakkunniga, att de i lagförslaget upptagit endast bestämmelser med allmänt innehåll. Mera utförliga och detaljerade föreskrifter föreslås i tillämpningskungörelsen.

Remissyttrandena

Förslaget om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall har i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. I flera remissyttranden har dock uttryckts önskemål om vissa förtydliganden och tillägg till lagförslaget.

Landsorganisationen anser att bestämmelser om arbetarskyddet i princip bör överensstamma med gällande arbetarskyddslag, såvida ej de speciella förhållandena till sjöss med nödvändighet förhindrar det. Landsorganisationen anför.

Då riskerna för olycksfall och ohälsa i arbetet ofta är större ombord än i land, får kravet på ett effektivt arbetarskydd för de ombordanställda, därest ej synnerligen tvingande skäl är för handen, ej ställas lägre än för arbetstagare inom övriga arbetsområden. LO finner det vara av synnerlig vikt att arbetarskyddslagets begränsningar i största möjliga utsträckning blir gällande även för ombordanställda minderåriga, varmed förstås den som icke fyllt aderton år. LO finner icke några som helst skäl föreliggande för att denna skillnad mellan minderåriga i arbete till sjöss och övriga minderåriga arbetstagare skall bestå utan snarare talar såväl arbetarskyddslagets förarbeten som den utomordentligt hårda skeppstjänsten för en likställighet mellan nämnda minderåriga arbetstagare. LO hemställer därför, att Kungl. Maj:t måtte skyndsamt låta de sakkunniga utreda ifrågavarande erforderliga bestämmelsers utformning, så att dessa bestämmelser om möjligt kan träda i kraft samtidigt som lagförslaget i övrigt.

Landsorganisationen understryker också vikten av att lagförslaget kompletteras med arbetarskyddslagets föreskrifter om skydd mot trakasserier för skyddsombud och ledamot av skyddskommitté samt anför.

Att arbetarskyddslagets påföljdsbestämmelser bör finnas i den föreslagna säkerhetslagen är inte enbart påkallat av behovet av ett betryggande rättsskydd för skyddsombud utan även av att betryggande garantier för en så friktionsfri samverkan som möjligt mellan alla parter ombord kommer till stånd inom arbetarskyddsområdet. Visserligen finns en överenskommelse mellan Sveriges redareförening och de ombordanställdas organisationer beträffande regler för arbetarskyddsverksamheten på fartyg, vari upptagits trakasseribestämmelser som erhållit giltighet av kollektivavtal, men detta förhållande gör enligt LO:s uppfattning de ombordanställdas krav på att erhålla samma legalskydd som övriga arbetstagare ej mindre berättigat. Härtill kommer att de ombordanställda som ej är underkastade nämnda trakasseribestämmelser i egenskap av skyddsombud ej kommer att ha något som helst rättsskydd mot trakasserier, ett förhållande som självfallet ej kan accepteras.

Tid för talans väckande i trakasserimål i säkerhetslagen bör utsträckas till två år, ett yrkande som LO för övrigt framförde redan i sitt yttrande över arbetarskyddslagen, då under motivering, att »tiden är i och för sig för kort men särskilt betänkelig är dess knapphet med hänsyn till att preskriptionen räknas från en ofta så svårbestämbar tidpunkt som — — — avslutandet av den åtgärd varå anspråket grundas». Denna betänklighet kvarstår självfallet men accentueras i den aktuella situationen betydligt

genom de ombordanställdas mången gång långa vistelse på utrikes ort och därmed förenad svårighet att inom en så kort tidsperiod som sex månader väcka talan. LO anser det således ofrånkomligt att, därest påföljdsbestämmelser fogas till lagförslaget i denna del, en minsta preskriptionstid av 2 år måste fastställas för att dessa bestämmelser inte skall bli i stort sett obsoleta och för att rättssökande skyddsombud inte skall åsamkas onödiga rättsförluster.

Liknande synpunkter anlägges av *Svenska sjöfolksförbundet* som vid utformningen av sitt yttrande samarbetat med Landsorganisationen.

Svenska maskinbefälsförbundet anser det också önskvärt att arbetarskyddslagstiftningen ombord i princip får samma utformning som i land. Den terminologi som förekommer i arbetarskyddslagen bör därför i största möjliga utsträckning användas i säkerhetslagen för fartyg.

Utredningens förslag angående bostäder, sanitära förhållanden samt kosthållet finner maskinbefälsförbundet vara så allmänt utformat att bestämmelserna är till intet förpliktande. Det kan ifrågasättas om det inte är tillfyllest att dessa frågor regleras i de särskilda förordningar som finns. Förbundet ansluter sig till utredningens förslag angående skyddsombud. Det kan emellertid råda tveksamhet om lämpligheten av att i lagen strikt fastställa på vilka fartyg denna institution skall komma till användning. Det är även tveksamt om någon kan tvingas att åtaga sig ett dylikt uppdrag. Förbundet framhåller slutligen vikten av att bullerstörningar ombord, som i synnerhet maskinpersonalen är utsatt för, ägnas särskild uppmärksamhet.

Sjöfartsstyrelsen anmärker, att den inom industrin i land sedan lång tid tillbaka uppbyggda skyddsombudsinstitutionen grundar sig på samverkan mellan de anställda och arbetsgivaren. Därest de anställda icke utser skyddsombud kan arbetsgivaren icke tillsätta ombud. Att inom sjöfarten härutinnan beträda helt andra vägar, innebärande att befälhavaren i vissa fall skulle medges befogenhet att bland manskapet utvälja person som i hithörande frågor skall föra den övriga besättningens talan, är enligt styrelsens uppfattning olämpligt.

Arbetarskyddsstyrelsen påpekar vikten av att i lagen om säkerheten på fartyg även erinras om de skyldigheter i arbetarskyddshänseende som enligt 45 § arbetarskyddslagen åvilar tillverkare, försäljare, installatörer m. fl. av maskiner, redskap och andra tekniska anordningar. Styrelsen framhåller i detta sammanhang.

Såsom framgår av 6 § arbetarskyddslagen äro bestämmelserna i 45 § allmängiltiga och de gälla sålunda även vid leverans av maskiner, redskap och andra tekniska anordningar, som äro avsedda att nyttjas ombord å fartyg. Att så är fallet torde måhända redare, fartygskonstruktörer, fartygsbefäl m. fl. icke ha kändedom om. Det förekommer i många fall, att tillverkare och försäljare vända sig till arbetarskyddsstyrelsen för att få dess uttalande om huruvida viss maskin eller annan teknisk anordning är så utförd, att den motsvarar fordringarna enligt arbetarskyddslagen. I det fall sådan framställning gäller maskin, ångpanna, tryckluftbehållare e. d..

som är avsedd att användas ombord å fartyg och för vilken särskilda föreskrifter meddelats av sjöfartsstyrelsen, uppkommer givetvis fråga huruvida arbetarskyddsstyrelsen skall pröva och avgöra om maskinen, ångpannan etc. uppfyller föreskrifterna i fråga. Detta torde i dylikt fall böra ankomma på den myndighet som meddelat desamma, och ett sådant ärende bör följaktligen handläggas av sjöfartsstyrelsen. Det får emellertid anses vara av vikt, att redare och fartygsbyggare äga kännedom om de skyldigheter i arbetarskyddshänseende, som enligt 45 § åvila tillverkare, försäljare, installatörer m. fl. av maskiner, redskap och andra tekniska anordningar. Eftersom vissa sådana anordningar kunna komma att brukas såväl ombord å fartyg som i land, böra emellertid i båda fallen ställas såvitt möjligt samma säkerhetskrav på dessa. Det torde också vara av vikt, att redare och fartygsbefäl känna till att de såsom upplåtare äro enligt 45 § skyldiga tillse, att maskin, redskap e. d. som upplåtes för att begagnas av stuveriarbetare eller andra icke ombordanställda erbjuda betryggande säkerhet.

Medicinalstyrelsen framhåller, att frågan om åtgärder för sjöfolkets hälsa och till skydd mot olycksfall och ohälsa i allt väsentligt måste betraktas från samma synpunkter som gäller beträffande de hälsovårdande aspekterna på varje annan arbetsplats. Detta gör det i hög grad önskvärt att hygienisk expertis får tillfälle att, redan innan ritningar till ett nytt fartyg godkännes, framföra synpunkter och förslag till ändringar som anses vara ur medicinsk-hygienisk synpunkt nödvändiga eller önskvärda.

Statens institut för folkhälsan påpekar, att en föreskrift om dricksvattnets beskaffenhet även bör intagas i lagen. Institutet fäster också uppmärksamheten på att arbetarskyddslagen föreskriver att för skyddsombud skall finnas ersättare, vilket ej är fallet i det framlagda förslaget. Vidare stadgas i förslaget att skyddsombud skall väljas, om antalet anställda uppgår till minst tio medan motsvarande minimiantal i arbetarskyddslagen har angivits till fem. Något motiv för denna avvikelse synes institutet ej föreligga.

Departementschefen

Allmänna föreskrifter om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall i arbetet återfinns i arbetarskyddslagen. Arbetsgivare är sålunda enligt 7 § i lagen skyldig att iaktta allt som — med hänsyn till arbetets natur och de förhållanden under vilka arbetet bedrivs samt arbetstagarens ålder, yrkesvana och övriga förutsättningar för arbetet — skäligen kan fordras för att förebygga att arbetstagaren ådrar sig ohälsa i följd av arbetet eller drabbas av olycksfall däri. Arbetstagaren är skyldig att använda de skyddsanordningar som finns, att noga följa i lagen eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter och att även i övrigt iaktta tillbörlig försiktighet och medverka till att ohälsa och olycksfall förekommes. Till komplettering av dessa mera allmänna stadganden innehåller lagen ett stort antal specificerade be-

stämmelser. Där anges bl. a. hur arbetslokalen skall vara inrättad i skyddshänseende och att arbetstagare vid arbetsplatsen skall ha tillgång till dricks- och tvättvatten, toaletter m. m. Det uppställles också krav på skyddsanordningar för motorer, maskinella anläggningar, lyft- och transportanordningar m. m. för att förekomma olycksfall i arbetet.

De sakkunniga har i sitt betänkande erinrat om att arbetarskyddslagen genom särskild föreskrift i 3 § undantagit arbete som är att hänföra till skeppstjänst från lagens tillämplighet. Arbetarskyddet ombord har högst knapphändigt reglerats i några sjöförfattningar. Generella bestämmelser av arbetarskyddsnatur återfinns i sjölagen och sjömanslagen. Vissa föreskrifter finns också för befälhavare, när det gäller fartygets lastnings- och lossningsredskap m. m. De sakkunniga har funnit ett klart behov föreliggande av enhetliga och lättöverskådliga regler rörande arbetarskyddet ombord, överensstämmande med dem som finns i land. Emellertid har de sakkunniga kommit till den uppfattningen att de speciella förhållandena till sjöss gör att arbetarskyddslagen ej bör göras direkt tillämplig i fråga om skeppstjänsten. Lagens stadganden är dock så allmänt avfattade att de sakkunniga ansett dem kunna vara vägledande vid utformningen av reglerna om skydd på fartyg. I ett särskilt kapitel i säkerhetslagen har de sakkunniga sammanfört arbetarskyddsbestämmelser av mera allmän natur. I enlighet med tidigare anförda principer har detaljföreskrifter förutsatts inflyta i tillämpningskungörelsen.

Vid remissbehandlingen har de sakkunnigas förslag om arbetarskyddet ombord i sina huvudlinjer tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

Allmänt sett kan sägas att utvecklingen i fråga om sjöfolkets arbetsförhållanden i allt högre grad inneburit att arbetsvillkoren till sjöss närmats dem som gäller vid anställning i land. På lagstiftningens område kan erinras om den nya sjöarbetstidslagen, som trädde i kraft den 1 juli 1960 och som i flera hänseenden samordnade sjöfolkets arbetstid med den som tillämpas i land. Med Kungl. Maj:ts bemyndigande har jag under den gångna hösten även tillsatt två utredningar, den ena med uppgift att parallellt med 1963 års arbetstidskommitté undersöka förutsättningarna för en ytterligare arbetstidsförkortning till sjöss och den andra med uppgift att överse sjömanslagen i syfte att nå samklang med den utveckling som ägt rum under senare tid. Även förhandlingsvägen har utvecklingen medfört allt större överensstämmelse mellan sjöfolkets och övriga arbetstagares arbetsförhållanden. Den tekniska utvecklingen mot specialfartyg och mot allt större enheter samt den samtidigt allt starkare mekaniseringen av fartygens drift har också medfört att arbetet ombord alltmera fått allmän industriell prägel.

Det framstår som självklart att de principer som fått sitt uttryck i arbetarskyddslagen och avser att garantera sunda och säkra arbetsförhållanden bör gälla även ombord på våra fartyg. Då handelsfartygen under långa

tider utgör både arbetsplats och hem för de ombordanställda, får arbetarskyddet självfallet en särskild betydelse. I vidare mening kan även sägas att samtliga centrala frågor rörande fartygs säkerhet som sjövärdighet, lastning och bemanning är arbetarskyddsfrågor.

På grund av sjöfartens speciella natur kan arbetarskyddslagens tillämpningsområde inte utan vidare utvidgas att omfatta skeppstjänsten. Jag finner därför riktigtast att såsom de sakkunniga föreslagit införa regler om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall i lagstiftningen om säkerheten på fartyg.

I fråga om den närmare utformningen av lagförslaget delar jag bl. a. Landsorganisationens och Svenska sjöfolksförbundets ståndpunkt att i vart fall arbetarskyddslagens huvudstadganden efter vissa justeringar, föranleda av de speciella förhållanden ombord, i sin helhet upptages i lagen. Jag har heller ingen erinran mot att arbetarskyddslagens regler om skydd för skyddsombud och ledamot av skyddskommitté mot trakasserier från arbetsgivares sida införes i lagstiftningen och att tiden för talans väckande i trakasserimål blir längre än den som gäller till lands.

Vid remissbehandlingen har Landsorganisationen framhållit vikten av att arbetarskyddslagens begränsningar med avseende på minderårig arbetskraft — varmed förstås den som icke fyllt 18 år — göres tillämpliga även på ombordanställd sådan arbetskraft.

Begränsningarna beträffande minderårigs anställning ombord regleras f. n. i sjömanslagen. Bestämmelserna har tillkommit i nordiskt samarbete. Den av mig tillkallade utredningen rörande översyn av sjömanslagen har såsom en av sina uppgifter att pröva det av Landsorganisationen framförda önskemålet om höjning av minimiåldern för ombordanställning. Med hänsyn härtill är jag icke beredd att i förevarande sammanhang ta ställning till detta spörsmål.

Arbetarskyddslagen innehåller bestämmelser om samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare. Dessa innebär att man på arbetsställen, där det regelbundet sysselsättes minst fem arbetstagare, skall utse ett skyddsombud som skall företräda arbetarna i frågor rörande sundhet och säkerhet i arbetet. Sysselsättes minst 50 arbetstagare på ett arbetsställe skall det finnas en av skyddsombud och företrädare för arbetsgivare sammansatt skyddskommitté som skall verka för sundhet och säkerhet i arbetet. För att ge ökad stadga och fasthet åt de ombordanställdas representation anser jag det erforderligt att i lagen intaga bestämmelser om skyddsombud och, beträffande de större fartygen, om skyddskommitté bestående av företrädare för redaren och av skyddsombud.

Den avvikelser från föreskrifterna i arbetarskyddslagen finner jag böra ske att krav på den större partsrepresentationen uppställs redan vid en besättning om 25 man. I likhet med sjöfartsstyrelsen anser jag det icke lämpligt att befälhavare medges rätt att bland manskapet utvälja person till

skyddsombud. Om besättningen inte skulle utse skyddsombud faller sålunda frågan.

Såsom arbetarskyddsstyrelsen påpekat anser jag en hänvisning bör göras i lagen till de skyldigheter som i skyddshänseende åvilar tillverkare och försäljare av maskiner m. m.

I ett senare avsnitt kommer jag att föreslå en obligatorisk skyldighet för redare eller skeppsbyggare att inge ritningar rörande fartyg under byggnad till den centrala tillsynsmyndigheten för granskning. Avsikten är att denna ritningsgranskning även skall ge utrymme för hygienisk expertis att positivt verka för att fartyget ges en tjänlig utformning från hälsosynpunkt. I detta sammanhang bör de under senare år alltmer påtalade hörselskadorna hos bl. a. maskinpersonalen ombord ägnas särskild uppmärksamhet.

E. Fartygs lastmärke

De sakkunniga

De sakkunniga erinrar om att fartyg med en minsta bruttodräktighet av 150 registerton enligt 9 § tillsynslagen skall vara försett med lastmärke, som visar dess minsta tillåtna fribord, om det befordrar gods eller passagerare i utrikes fart eller i östersjöfart mellan svenska hamnar.

Frågan om att utvidga lastmärkekvången har varit föremål för övervägande vid några tillfällen, senast med anledning av en av Sveriges fartygsbefälsförening år 1951 gjord framställning att alla fartyg, oavsett storlek och fart, skulle förseas med lastmärke. Framställningen avstyrktes av Sveriges redareförening under hänvisning till att förslaget genomförande kunde minska det mindre tonnagets konkurrenskraft i förhållande till utländska fartyg av motsvarande storlek och ej heller vore påkallat från säkerhetsynpunkt. Sistnämnda skäl mot förslaget anfördes även av Sveriges segelfartygsförening. I yttrande till Kungl. Maj:t fann kommerskollegium, att lastmärke borde krävas även för fartyg i kustfart mellan svenska hamnar, men avstyrkte i övrigt framställningen under åberopande att sjövärdighetsbesiktning erfordrades för att förse fartyg med lastmärke, att svenska fartyg med en bruttodräktighet understigande 100 registerton ej är underkastade besiktningsskyldighet samt att därför och av hänsyn till konkurrensen från utländska fartyg lastmärkekvång icke borde föreskrivas för berörda svenska fartyg. För att ej lämna nedlastningen av dessa fartyg helt oreglerad förordade kollegium, att för sådana fartyg borde föreskrivas ett minsta fribord av 15 cm. Fartygsbefälsföreningens framställning föranledde ej någon författningsändring.

Under samtal som de sakkunniga haft med representanter för sjöfartsorganisationer har — omtalar de sakkunniga — Sveriges fartygsbefälsförening föreslagit att tonnagegränsen för lastmärkekvång skall sänkas. För-

slaget har i princip godtagits av Sveriges redareförening men avvisats av Rederiföreningen för mindre fartyg. Sveriges fiskares riksförbund har i princip motsatt sig förslaget.

Enligt de sakkunniga bör sjövärdighetsbesiktning — som tidigare framhållits — utsträckas till att omfatta fartyg om minst 20 bruttoregister-ton. Härigenom vinnes nämligen en effektiv, fortlöpande tillsyn över främst åtskilliga mindre fartyg med hög ålder. Vad angår fiskefartygen torde moderna krav på sjösäkerhet nödvändiggöra en sådan rådgivande och övervakande verksamhet, som fartygsinspektionen kan utföra i samband med nybyggnader och ombyggnader av fartygen. Om de sakkunnigas förslag att utsträcka tvånget att underkasta fartyg sjövärdighetsbesiktning blir antaget, föreligger icke längre i det av kommerskollegium tidigare åberopade hänseendet hinder mot att föreskriva lastmärken för fartyg med mindre bruttodräktighet än 150 register-ton.

Det synes vidare enligt de sakkunniga föreligga ett påtagligt behov såväl för befälhavare som för tillsynsmyndigheten att med säkerhet kunna bestämma att ett fartyg icke är för djupt nedlastat. Den tidigare berörda utredningen, avseende haverier under 20-årsperioden 1940—1959 ger nämligen vid handen att ett betydande antal fartygsförlisningar som drabbat tonnaget under 150 ton med stor sannolikhet berott på för djup nedlastning eller annan olämplig lastning. Att på ett enkelt men samtidigt effektivt sätt kontrollera nedlastningen torde icke låta sig göra utan att fartygen åsatts lastmärke. Det torde inte vara uteslutet att förlisningarna åtminstone i en del fall kunnat förebyggas, om lastmärken funnits och man kunnat kontrollera att fartygen inte varit för djupt nedlastade. Lastmärken synes därför — framhåller de sakkunniga— vara ett gott hjälpmedel att öka säkerheten för de ombordvarande och fartyget.

De sakkunniga har sålunda kommit till den uppfattningen, att lastmärkekvånget bör utsträckas till att omfatta även mindre fartyg än sådana om 150 bruttoregister-ton. Förslaget överensstämmer härutinnan med vad som redan gäller i Danmark, Nederländerna, Norge och Västtyskland. I dessa länder finnes lastmärkekvång för i princip alla fartyg som omfattas av den fortlöpande tillsynen. Den nedre gränsen för tillsynstvånget är i Danmark 20 bruttoton och i Norge 25 bruttoton. Någon anledning att för svenska fartyg avvika från den sålunda tillämpade gränsdragningen finnes icke. I enlighet härmed bör alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 register-ton förses med lastmärken.

Vidare påpekar de sakkunniga att lastmärkekvånget i Danmark gäller för fartyg i vidsträcktare fart än vad som i dess lagstiftning anges såsom inskränkt fart, medan Norge uppställer krav på lastmärken för fartyg som nyttjas i varje slags fart. Förslaget ansluter sig i denna del till de norska bestämmelserna och innebär sålunda att lastmärkekvånget skall gälla för alla farter.

Efter framställning av Sveriges fartygsbefälsförening har de sakkunniga övervägt att även föreslå en bestämmelse om lastmärke, utvisande ett fartygs största tillåtna fribord. I praktiken innebär en dylik bestämmelse, att man skulle reglera barlastning av fartyg. Att fastställa barlastmärke låter sig väl göra tekniskt, men barlastmärken på svenska fartyg skulle lätt kunna vålla missförstånd av myndigheterna i utländska hamnar, där man saknar regler om sådant märke. Frågan om införande av barlastmärke bör enligt de sakkunniga upptagas i ett vidare sammanhang vid en revidering av lastlinjekonventionen. Med de förbättrade möjligheter att bedöma fartygs stabilitets- och flytbarhetsegenskaper som sjöfartsstyrelsen föreslås få genom föreskrifter om skyldighet att insända fartygsritningar till styrelsen för granskning, torde styrelsen kunna tillse att nybyggda fartyg får tillräckligt medeldjupgående och lämpligt trim — rätt avvägning mellan djupgåendet föröver och djupgåendet akteröver — vid barlastresor. Av nu anförda skäl har de sakkunniga icke ansett sig böra framlägga förslag om särskilt barlastmärke.

Remissyttrandena

Utredningens förslag om fartygs lastmärke har i huvudsak tillstyrkts eller lämnats utan erinran av övervägande antalet remissinstanser. I flera remissyttrandena har dock framhållits, att utvidgningen av lastmärkekvånget till att generellt avse alla fartyg — således även fiskefartyg och fartyg som ej befordrar gods eller passagerare — inte kan anses motiverad. Några remissorgan anser att skäl överhuvudtaget inte föreligger att ändra gällande bestämmelser.

Sjöassuradörernas förening finner utredningens förslag om den utvidgade skyldigheten att föra lastmärke vara välbetänkt. Erfarenheten att det i mycket stor utsträckning är det mindre tonnaget, som drabbas av förlisningar till följd av för djup nedlastning eller annan olämplig lastning, delas av sjöförsäkringsbolagen. Det synes därför vara väl motiverat att utsträcka lastmärkekvånget att omfatta även mindre fartyg än sådana om 150 brutoton och däröver.

Sveriges fartygsbefälsförening hälsar med tillfredsställelse utredningens förslag om lastmärkekvång för fartyg under 150 bruttoregister-ton samt föreslår att bestämmelser även meddelas om största tillåtna fribord vid barlastresor. Till utveckling av sina synpunkter anför föreningen.

Föreningen har vid olika tillfällen framfört yrkanden om att alla fartyg oavsett storlek och fart förses med lastmärke. Anledningen har varit de risker fartyg och ombordvarande utsatts för, därigenom att fartyg, som saknar lastmärke, ofta överlastas med sjöolyckor som följd. Då inom sjöfartsstyrelsen utförd utredning utvisar att ett betydande antal fartygsförlisningar med stor sannolikhet berott på för djup nedlastning, måste det anses vara ett berättigat säkerhetskrav, att det framlagda förslaget genomföres. Observeras bör att utredningens förslag jämväl omfattar bogserfartyg. Med tanke

på den stora kättinglast, som timmerbogserare transporterar vid sina re-
turresor, är detta utredningens förslag välbetänkt även då det gäller dylika
fartyg.

Hänvisningar till konkurrensskäl, som hittills bidragit till att denna
säkerhetsåtgärd ej redan genomförts i vårt land, måste åsidosättas, så myc-
ket mer som lastmärke på smärre fartyg införts i angränsande och andra
länder.

Såsom i utredningen framhålles, har från Sveriges fartygsbefälsförenings
sida under utredningens gång framförts yrkanden om att fartyg även skall
föreses med lastmärken utvisande största tillåtna fribord. Under hänvisning
till vissa därmed förenade svårigheter har utredningen stannat vid en re-
kommendation att denna fråga bör upptagas i ett vidare sammanhang,
nämligen vid revidering av lastlinjekonventionen.

Vid längre barlastresor förekommer ofta, att man i vissa maskindrivna
fartyg får fylla vatten på akterdäck för att fartygets propeller skall komma
längre ner under vattenytan. Ett sådant arrangemang är emellertid icke
tillfredsställande. Vid rullning eller sättning begränsas vattenmängden vä-
sentligt med ty påföljande sämre resultat. Sjöolyckor och tillbud därtill har
också förekommit av den anledningen, att fartyg icke haft tillräckligt djup-
gående under barlastresa.

I avbidan på att sådan prövning av frågan, som utredningen förordar,
kommer till stånd, föreslår föreningen, att föreskrift införes om att sådan
regel tillämpas vid barlastresor som användes under krigstid inom den
engelska marinen. För att medfölja en allierad konvoj föreskrevs att ett
barlastat fartygs propeller måste ligga helt under vattenytan och det förliga
djupgåendet uppgå till minst $\frac{2}{3}$ av djupgåendet akterut. Därest införande
av en sådan bestämmelse icke anses lämplig, bör sjöfartsstyrelsen åläggas
att vid den av utredningen föreslagna granskningen av fartygs ritningar som
riktpunkt för sin bedömning av djupgåendet för barlastade fartyg tillämpa
förevarande regel.

Sjöfartsstyrelsen anser att genom vad som föreslagits om lastmärke en
mycket värdefull komplettering vunnits av hittills gällande säkerhetsföre-
skrifter. Sjöfartsstyrelsen förordar emellertid att skyldigheten att inneha
lastmärke begränsas på samma sätt som i lastlinjekonventionen. Sjöfarts-
styrelsen anför i detta sammanhang.

De sakkunniga har föreslagit en kategorisk regel att alla fartyg med en
bruttodräktighet av minst tjugo registerton skall hava lastmärken. En dylik
generell regel synes sjöfartsstyrelsen näppeligen erforderlig. Internationella
lastlinjekonventionen undantager från lastmärkesplikten fartyg, som ute-
slutande användes för fiske, och fartyg, som icke befordrar gods eller passa-
gerare. För dylika fartyg torde något praktiskt behov av lastmärken icke
föreligga. Vissa slag av fiske- och lustfartyg är för övrigt så konstruerade att
de vid avsett nyttjande aldrig kan nedlastas till ett anbragt lastmärke.

Sveriges redareförening framhåller som sin uppfattning att gränsen för
lastmärkesskyldighet bör sättas vid 50 bruttoregister-ton.

Sveriges fiskares riksförbund anser, att tullregistrerade fiskebåtar bör be-
frias från skyldigheten att föra lastmärke och vara försedda med fribords-
certifikat. Riksförbundet anför.

Kapitlet om fartygs lastning föreskriver bl. a. skyldighet även för fiskebåtar över 20 ton att föra lastmärken och vara försedda med fribordscertifikat. Den föreslagna skärpningen av de mindre fartygens skyldigheter motiverar de sakkunniga med att överlastning eller fellastning av mindre båtar orsakar många haverier. Den framlagda statistiken över haverier visar emellertid, att *fiskebåtar* icke drabbats av haverier på grund av nämnda orsaker. Fiskebåtarnas relativt stora motorrum och små lastrum medger icke någon riskabel fellastning. Fiskefångsten förvaras i regel i lådor eller tunnor under däck. Däckslast förekommer i synnerligen ringa omfattning och endast vid ombordsaltning av sill i Nordsjön och vid Island. Ur praktiska synpunkter torde det därför vara befogat och lämpligt att *tullregistrerade* fiskebåtar befrias från de i detta kapitel angivna skyldigheterna.

Fiskeristyrelsen anlägger liknande synpunkter.

Föreningen Sveriges inrikessjöfart anser att lastmärke icke alls behöver införas för fartyg under 150 bruttoregister-ton. Kontrollen av att exempelvis en lustbåt på en insjö icke tar för många passagerare — vilken kontroll dock måste utövas av lokal myndighet — kan exempelvis bäst ske genom räkning av passagerarna i stället för att lita till ett lastmärke med påtaglig risk för felobservationer. Det torde vidare framstå som meningslöst med lastmärke för bogserfartyg, som sällan medför annan last än bunkers.

Även *Rederiföreningen för mindre fartyg* avvisar en utvidgning av lastmärkestvånget. Något belägg för att avsaknaden av lastmärke skulle ha övat inflytande på förekomsten av fartygshaverier föreligger inte. De föreslagna fribordsbestämmelserna överensstämmer inte med vad som gäller i våra grannländer, under det att vi för närvarande i stort sett har samstämmighet med särskilt dansk lagstiftning på området. Enligt rederiföreningens åsikt har det inte framkommit något godtagbart skäl att ändra gällande bestämmelser om lastmärke.

Departementschefen

Gällande sjösäkerhetslagstiftnings huvudstadgande, 5 a § sjölagen, innehåller bl. a. föreskrift därom, att fartyg skall vara så lastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras. Närmare bestämmelser rörande befälhavarens förpliktelser i detta avseende finns i 26 § sjölagen, som ålägger befälhavare att i fråga om fartygets lastning särskilt tillse, att ej större last intages, än fartyget bekvämt kan bära och rymma, och att fartyget i intet fall lastas djupare än som angives genom det lastmärke, som kan vara tillämpligt. Om ansvar för förseelse häremot stadgas i 292 § sjölagen. Bestämmelserna kompletteras av 9 § tillsynslagen, vari föreskrives att fartyg med en minsta bruttodräktighet av 150 register-ton skall vara försett med lastmärke, som visar dess minsta tillåtna fribord, om det befordrar gods eller passagerare i utrikes fart eller i östersjöfart mellan svenska hamnar. Sistnämnda bestämmelse tillkom genom lagändring år 1932 i samband med att Sverige ratificerade 1930 års lastlinjekonvention.

Såsom framgår av de sakkunnigas redogörelse har frågan om en utvidgning av lastmärkestvånget till de mindre fartygen väckts vid några tillfällen under senare år. Anledningen härtill har varit att en betydande del av de fartygsförlisningar som drabbat tonnage under 150 ton med stor sannolikhet berott på för djup nedlastning eller annan olämplig lastning. De sakkunniga anser det inte uteslutet att förlisningar åtminstone i en del fall kunnat förebyggas om lastmärken funnits och kontroll kunnat ske, huruvida fartygen varit för djupt nedlastade. Under hänvisning till att bl. a. våra grannländer har lastmärkestvång för mindre fartyg och att en effektiv kontroll av fartygs lastning icke låter sig göra utan hjälp av lastmärken har de sakkunniga föreslagit att alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton förses med lastmärken.

Vid remissbehandlingen har förslaget i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran av övervägande antalet remissinstanser. Från vissa håll har dock gjorts gällande att det inte kan anses motiverat att utvidga lastmärkestvånget till att avse alla fartyg och således även fiskefartyg och fartyg som ej befordra gods eller passagerare. I några remissyttranden har förslaget direkt förkastats.

Helt allmänt vill jag understryka att tillgängliga statistiska uppgifter visar att åtskilliga sjöolyckor även under senare år inträffat till följd av för stark nedlastning eller annan olämplig lastning. Särskilt har de mindre fartygen varit utsatta för olyckor av sådan art. En icke ringa del av dessa fartyg är jämförelsevis gamla och av trä samt redan till följd därav icke lämpade att särskilt under stormiga årstider föra tunga laster. Otvivelaktigt förhåller det sig så att lastmärket underlättar och ofta ensamt möjliggör en verksam tillsyn över nedlastningen. Av vad jag tidigare sagt framgår, att befälhavaren är den som närmast är ansvarig för ett fartygs nedlastning. Såsom de sakkunniga också framhållit föreligger ett påtagligt behov ej endast för tillsynsmyndigheten utan även för befälhavaren att med säkerhet kunna bestämma att ett fartyg icke är för djupt nedlastat. Vid de överläggningar som ägt rum i samband med översynen av betänkanudet har också från de ombordanställdas organisationer, ej minst från Sveriges fartygsbefälsförening, framhållits vikten av att även fartyg under 150 bruttoregister-ton förses med lastmärken.

På grund av det anförda och mot bakgrunden av att de mindre fartygen, enligt vad jag tidigare sagt, icke avses att hållas under samma kontinuerliga tillsyn som det större tonnaget anser jag det skäligt att lastmärkestvånget utvidgas att gälla fartyg ned till 20 bruttoregister-ton.

I likhet med flera remissinstanser anser jag, att denna skärpning av gällande bestämmelser bör beröra endast fartyg som befordrar passagerare eller gods, varför förutom lustfartyg — som uttryckligen bör undantagas — bl. a. fiskefartyg och örlogsfartyg i regel faller utanför bestämmelserna om lastmärke. Vad gäller bogserbåtar torde frågan om nedlastning på grund

av för stor kättinglast böra närmare regleras genom särskilda föreskrifter, som utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Erfarenheten av sjöolyckor visar att inte endast fartygs nedlastning utan även dess barlastning kan äventyra fartygets säkerhet. Med anledning härav har Sveriges fartygsbefälsförening framlagt vissa förslag som syftar till att förhindra att fartyget får för högt fribord. Beträffande föreningens förslag om ett särskilt barlastmärke på fartyget, som icke får underskridas, delar jag de sakkunnigas uppfattning att detta bör upptagas vid en revidering av lastlinjekonventionen. En sådan revidering är av Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) utsatt att äga rum under nästa år vid en särskild konferens i London. I avbidan på frågans lösning torde tillsynsmyndigheten vid sin allmänna fartygskontroll kunna vaka över att fartyg genom lämplig barlastning har tillräckligt djupgående när det går barlastat. Vidare har den centrala tillsynsmyndigheten vid sin ritningsgranskning beträffande fartyg under byggnad — enligt vad som i ett senare avsnitt kommer att föreslås — möjlighet att verka för att fartyg kan få en tillfredsställande barlastning.

Slutligen må framhållas att det bl. a. av konkurrensskäl föreligger en önskan från Rederiföreningen för mindre fartyg att Sverige och Danmark får enhetliga regler om lastmärken. Vid de överläggningar, som under departementsberedningen ägt rum i denna fråga, har från dansk sida upplysts att man överväger att införa ett generellt lastmärkestvång för fartyg ned till 20 bruttoregisterton. Uppenbart är också att, om den svenska lagstiftningen genomföres, våra bestämmelser kommer att tjäna till ledning för vår tillsynsmyndighet vid bedömning av utländska fartygs nedlastning.

F. Fartygs bemanning

De sakkunniga

De sakkunniga erinrar om att i 5 a § sjölagen ges en föreskrift att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt och därjämte en anvisning om innebörden av denna föreskrift. För att ett fartyg skall anses betryggande bemannat krävs att befäl och manskap vid längre resor skall vara tillräckligt många för två vakter, både vad gäller skeppstjänsten på däck och skeppstjänsten i maskinrummet. Genom tillkomsten av sjöarbetstidslagstiftningen har — påpekar de sakkunniga — tvåvaktsystemet emellertid i praktiken ersatts med ett trevaktsystem. Även i 3 § nyttjandeförordningen uppställs krav på trevaktsystem för maskinbesättningen vid långresa i utomeuropeiska farvatten. I övrigt ges i nyttjandeförordningen föreskrifter av innebörd att på passagerarfartyg alltid skall finnas behörigt

befäl för att leda eller övervaka fartygets framförande och båtmän för fartygets livbåtar, övade och utbildade att hantera livbåtarna och att vara befälhavare för livbåt. Motsvarande föreskrifter om båtmän finns i såväl 1948 års som 1960 års konventioner för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss.

I fråga om minsta antalet befäls personer ombord på ett fartyg och om dessa personers kompetens ges, erinrar de sakkunniga, regler i sjöbefälskungörelsen den 3 juni 1960 (nr 487). Vad gäller radiotelegrafisternas antal, arbetstid och kompetens finns föreskrifter i både 1948 års och 1960 års säkerhetskönventioner. Däremot saknas i fråga om manskapet — utöver en bestämmelse i kap. 5 regel 13 av de båda säkerhetskönventionerna, enligt vilken de fördragsslutande regeringarna förbinder sig att vidtaga åtgärder för att säkerställa sådan bemanning på alla fartyg som med hänsyn till säkerheten för människoliv till sjöss är betryggande i vad angår besättningens antal och behörighet — egentliga författningsföreskrifter som reglerar antal och behörighet för olika kategorier manskap ombord.

Enligt de sakkunnigas åsikt utgör bemanningen ett så väsentligt led i de ombordvarandes och fartygets säkerhet att ett särskilt avsnitt därom bör intagas i en blivande säkerhetslag. Då de sociala hänsynen redan blivit beaktade i sjöarbetstidslagen, kan man i en lag om säkerheten på fartyg taga fasta på endast säkerhetens krav. Från sistnämnda synpunkt är det tillräckligt att där upptaga mycket allmänna bestämmelser.

Föreskrifter om antal och kompetens för olika kategorier av manskapet har, framhåller de sakkunniga, såvitt gäller däcksbemanningen intagits i gällande kollektivavtal mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet. I avtalet regleras för fartyg i olika storleksklasser från och med sådana med en lastkapacitet av minst 200 dödviktston det lägsta antalet matrosar, lättmatrosar och jungmän som skall finnas ombord. Med matrosar förstås här bl. a. båtmän, timmermän och rorgångare (långlotsar). Det sägs uttryckligen att brott mot avtalet icke anses ha skett, om fartyg avgår från hamn med en bemanning som ej fyller minimiantalet och detta beror på att erforderlig personal icke fanns att tillgå i hamnen. Enligt de sakkunniga förefaller de avtalsslutande parterna vara nöjda med en dylik reglering och torde ej önska att få någon i författning intagen bemanningsskala. I detta sammanhang erinrar de sakkunniga om att de med reglering av manskapsbemanningen sammanhängande frågorna är föremål för översyn av 1957 års hemanningsutredning.

De sakkunniga berör även hur problemen med manskapsbemanningen lösts i våra grannländer Danmark och Norge. I Danmark utfärdades år 1950 en författning om den från säkerhetssynpunkt nödvändiga besättningen. Bestämmelserna om befålet är ganska kortfattade, men föreskrifterna om manskapet är så mycket mera utförliga. Särskilda tabeller angående minsta antalet personer tillhörande däcksmanskapet finnes för ång-

fartyg och för motorfartyg med en bruttodräktighet av minst 400 register-ton. Motsvarande norska bemanningslag är likaledes av år 1950. Den gäller i princip för alla maskindrivna fartyg med en bruttodräktighet av 25 registerton eller däröver, men det ankommer på den centrala tillsynsmyndigheten att bestämma minimibesättningens sammansättning för fartyg under 300 registerton. För större fartyg än de nu berörda finns tabeller som upptager minsta antalet av såväl styrmän som båtsmän, matrosor och andra kategorier av däcksmanskapet liksom av maskinmanskapet jämte köks- och mässpersonal. De sakkunniga nämner i detta sammanhang att man i England reglerat manskapets sammansättning genom avtal mellan tillsynsmyndighet och sjöfartsorganisationerna.

Vid sina överväganden av hithörande spørsmål har de sakkunniga kommit till den uppfattningen, att anledning saknas att i förslaget upptaga särskilda bemanningsskalor. De sakkunniga hänvisar till pågående utredning i annan ordning av frågorna rörande manskapsbemanning. Däremot har det system, som på grund av kollektivavtalet mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet redan tillämpas i praktiken, obestriddliga fördelar och bör enligt de sakkunnigas mening kunna tjäna som förebild för en genom författning reglerad ordning av än större omfattning. En sådan ordning skulle då göras tillämplig på alla besättningskategorier. För att ge ökad stadga åt denna ordning torde emellertid föreskrifterna böra i huvudsak grunda sig på redarnas och de ombordanställdas erfarenhet av frågorna men likväl kunna utformas under ledning av sjöfartsstyrelsen. De sakkunniga föreslår att sjöfartsstyrelsen i samråd med sjöfartsorganisationerna fastställer minimibesättning för fartyg.

Den föreslagna ordningen avses också kunna ge utrymme för reglering av olika besättningskategoriers minimiantal och behörighet. Vad angår dessa spørsmål skulle man möjligen mot förslaget kunna anföra att sådana bestämmelser redan finns i sjöbefälskungörelsen för fartygs- och maskinbefäl. Det må då enligt de sakkunniga påpekas att avsteg måst ske från kungörelsens bestämmelser på grund av bristen på kompetent befäl i stor omfattning och att 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. För att underlätta kontrollen av besättningens sammansättning föreslås att minimibesättning skall antecknas i en särskild tillsynsbok för fartyget, vilken skall vara tillgänglig vid inspektion och annan undersökning.

Remissyttrandena

Förslaget att fartygs bemanning inte får understiga en för fartyget fastställd minimibesättning har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. De närmast berörda organisationerna *Sveriges redareför-*

ening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska sjöfolksförbundet har sålunda accepterat förslaget om minimibesättning. Vissa invändningar har dock från dessa organisationers sida riktats mot lagförslaget men invändningarna har i huvudsak endast avsett de krav som uppställs på vakthållningen ombord.

Redareföreningen har uttryckt farhågor att de föreslagna reglerna skulle motverka eller förhindra en nödvändig rationaliseringsutveckling inom svenska handelsflottan.

Fartygsbefälsföreningen och maskinbefälsförbundet har på grund av rådande brist på behörigt befäl motsatt sig att behörighetskraven sättes lägre än vad som kan anses tillbörligt.

Bemanningsutredningen understryker, att bestämmelser om fartygs bemanning näppeligen kan undvaras i en lag, vari huvudreglerna rörande säkerheten på fartyg sammanföres. Utredningen anser att föreliggande förslag löser bemanningsproblemet efter principer som torde få anses ändamålsenliga och synes erbjuda en eftersträvansvärd möjlighet till fortlöpande och smidig anpassning efter den snabba tekniska utveckling, som präglar moderna sjöfartsförhållanden.

Beträffande förslagens närmare utformning anmärker bemanningsutredningen, att fartygets minimibesättning bör fastställas för alla besättningskategorier och avse personalens antal och behörighet. I sjöbefälskungörelsen ges emellertid bestämmelser om befälets sammansättning för olika fartyg och farter, dess behörighet och minsta antal. I denna kungörelse föreslås ingen ändring. Enligt bemanningsutredningen bör därför en hänvisning ske till sjöbefälskungörelsen av innebörd att dess regler om befälets behörighet och antal skall iakttagas vid fastställandet av minimibesättningen. Rederiföreningen för mindre fartyg anser att den föreslagna anordningen med fastställda minimibesättningar har obestridliga fördelar framför en i en bemanningslag fastställd bemanningsskala.

Departementschefen

De grundläggande bestämmelserna i fråga om bemanningen på fartyg återfinns i 5 a § sjölagen. Enligt detta lagrum skall fartyg vara bemannat på ett betryggande sätt. Härutöver ges en minimiregel som i stort sett innebär att fartyg vid resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan att skeppstjänsten måste indelas på skift, måste ha tillräcklig besättning för att tvåvaktsystem skall kunna tillämpas såväl på däck som i maskin. Genom tillkomsten av sjöarbetslagstiftningen torde tvåvaktsystemet i praktiken ha ersatts med ett trevaktsystem. Bemanningsföreskrifterna är straffsanktionerade och straffansvar åvilar i första hand befälhavare men, vid medverkan av redare, även denne (292 § sjölagen). Vid prövning av fartygsbemanningen

torde även sjöbefälskungörelsens bestämmelser vinna beaktande. Där ges nämligen regler i fråga om antalet befäl ombord på ett fartyg och om dessa personers kompetens. Däremot saknas författningsföreskrifter som reglerar antal och behörighet för olika kategorier manskap ombord. I gällande kollektivavtal mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet har emellertid intagits föreskrifter om antal och kompetens för olika kategorier av manskap, som tillhör däcksbesättningen. I avtalet regleras för fartyg i olika storleksklasser från och med sådana med en lastkapacitet av minst 200 dödviktston det lägsta antalet matrosor, lättmatrosor och jungmän som skall finnas ombord.

De sakkunniga har kommit till den uppfattningen, att anledning saknas att i förslaget upptaga särskilda bemanningsskalor. Däremot har det system, som på grund av kollektivavtalet mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet redan tillämpas i praktiken, obestriddliga fördelar och synes kunna tjäna som förebild för en genom författning reglerad ordning för alla besättningskategorier. För att ge ökad stadga åt denna ordning torde föreskrifterna böra i huvudsak grunda sig på redarnas och de ombordanställdas erfarenhet av frågorna men likväl kunna utformas under ledning av sjöfartsstyrelsen. De sakkunniga föreslår sålunda att sjöfartsstyrelsen i samråd med berörda organisationer skall fastställa minimibesättning för fartyg. Ett sådant förfarande avses också ge utrymme för reglering av olika besättningskategoriers minimiantal och behörighet.

Förslaget om fartygs bemanning har i sina huvudlinjer tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. Bemanningsutredningen har också i sitt remissyttrande påpekat att det skulle vara till gagn såväl för redare och befälhavare, vilkas skyldigheter rörande fartygens bemanning är straffsanktionerade (jfr 292 § sjölagen), som för tillsynsmyndigheterna att en enhetlig uppfattning om innebörden av begreppet »betryggande bemanning» uppnås genom en författningsmässig bemanningsreglering. Även jag finner övervägande skäl tala för att i den tillämnade sjösäkerhetslagen, i vilken huvudreglerna rörande säkerheten på fartyg sammanföres, upptaga grundläggande bestämmelser om fartygs bemanning.

Den av de sakkunniga föreslagna lösningen har accepterats av bemanningsutredningen liksom av samtliga sjöfartsorganisationer. Denna positiva inställning till förslaget finner jag mycket tillfredsställande. Föreskrifter om befälsbemanningen finns visserligen i sjöbefälskungörelsen i vilken någon ändring inte avses böra ske. Däremot saknas bestämmelser om manskapets sammansättning till antal och kvalifikationer. Det kommer otvivelaktigt att krävas betydande insatser ej endast från myndigheternas utan även från organisationernas sida för att skapa en ändamålsenlig och framsynt praxis på detta område. Jag är väl medveten om de svårigheter den av de sakkunniga föreslagna ordningen för fastställelse av minimibesättning på skilda fartyg i praktiken kan komma att medföra. Mot bakgrunden av det

samarbete som råder mellan redareorganisationerna och de ombordanställdas organisationer i hithörande frågor, anser jag mig ändock kunna tillstyrka förslaget. Jag finner att det innebär en högst väsentlig och behövlig förbättring av gällande bemanningsregler och utgör ett betydelsefullt led i våra strävanden att skapa ökad säkerhet till sjöss. Det är också min förhoppning att det föreslagna systemet skall erbjuda möjlighet — utan att säkerhetskraven åsidosättes — till en fortlöpande och smidig anpassning av fartygsbemanningen efter den snabba tekniska utveckling som präglar moderna sjöfartsförhållanden.

Någon närmare reglering av hur minimibesättningen bör fastställas låter sig knappast göras. Vissa allmänna synpunkter torde dock kunna läggas på denna fråga. 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, beskaftenhet, 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. Ett fartyg för vilket minimibesättning fastställts får enligt förslaget icke gå till sjöss, om besättningen understiger det antal som angivits i tillsynsboken.

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 vaktjänst 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.

En för sjöfarten besvärande omständighet utgör den rådande bristen på befäl med utbildning som motsvarar behoven för skilda befattningar ombord. En stor del av den svenska handelsflottans personal i befälsställning saknar i sjöbefälskungörelsen föreskriven behörighet. De allra flesta som inte har föreskriven behörighet, har anställts med stöd av 38 § (bristmönstringsparagrafen) i kungörelsen. Detta författningsrum lämnar visst utrymme åt befälhavare att anställa icke behörig personal, nämligen om han

icke kunnat få person som varit behörig till befattningen. I övrigt har den icke behöriga personalen antingen anställts med stöd av särskilt medgivande av sjöfartsstyrelsen eller efter dispens av Kungl. Maj:t från behörighetsregler. De av Kungl. Maj:t lämnade dispensererna gäller nästan uteslutande befälhavare, en befälskategori som inte kan rekryteras med stöd av bristmönstringsparagrafen.

Visserligen kan sägas att denna brist på behörigt befäl icke är så allvarlig som själva bristmönstringssiffrorna kan ge vid handen. De obehöriga utgöres nämligen ofta av utländska sjömän som har kvalificerad befälsutbildning bakom sig eller av dugliga och praktiskt kunniga personer ur manskapsgrader. Bristen på yrkeskunnigt sjöfolk är det oaktat ett allvarligt problem. Möjligheten att bristmönstra får inte medföra att allvarliga ansträngningar inte göres för att förse vår handelsflotta med kompetent sjöfolk. I detta sammanhang måste också understrykas att en bristmönstringsparagraf inte får leda till att fartyget icke är betryggande bemannat. Som nämnts straffas befälhavaren och, vid medverkan av redare, även denne för överträdelse av bemanningsföreskrifterna i sjölagen. Tillsynsmyndigheten måste följa denna fråga med största uppmärksamhet. Det må även påpekas, att mönstringsförordningen ålägger mönstringsförrättare att tillse att bristmönstring inte äventyrar fartygets säkerhet. Uteslutet är t. ex. att ett fartyg får gå till sjöss med endast jungmän på däck, om fartyget enligt tillsynsboken skall ha matroser och lättmatroser påmönstrade. Detsamma gäller ifråga om maskinpersonalen.

G. Fartygsritningar och tillsynsbok

De sakkunniga

Jämlikt 1 § 3 mom. tillsynsförordningen kan beställare av fartyg, redare m. fl., framhåller de sakkunniga, begära sjöfartsstyrelsens granskning och godkännande av ritningar till fartyg. Bestämmelsen är blott fakultativ — vederbörande är ej skyldig att söka godkännande av ritningarna — men om begäran gjorts angående granskning av ritningarna, kan styrelsen icke undandraga sig att efterkomma framställningen. Endast i ett avseende, nämligen i fråga om bostäder ombord, är beställaren eller redaren skyldig att insända erforderliga ritningar för styrelsens godkännande. Stadgande här- om finnes i 3 § i den förut nämnda bostadskungörelsen den 30 december 1952 (nr 818) och gäller i fråga om nybyggnad eller ombyggnad av svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 100 registerton samt för ett från utlandet förvärvat fartyg av samma storlek.

Som ett led i strävandena att göra tillsynsverksamheten mer effektiv har de sakkunniga funnit sig böra föreslå skyldighet för redare eller skeppsbyggare att av sjöfartsstyrelsen inhämta godkännande av fartygsritning, innan det arbete påbörjas som avses med ritningen. Eftersom det, på grund av

den snabba tekniska utvecklingen inom skeppsbyggeriet, kan förväntas att bestämmelser om ritningsgranskning tid efter annan kan behöva ändras, har det ansetts naturligt att de meddelas av Kungl. Maj:t i tillämpningskungörelsen.

Det föreslagna systemet kommer enligt de sakkunniga att ge helt andra och bättre möjligheter än hittills för den centrala tillsynsmyndigheten, sjöfartsstyrelsen, att innan fartyget färdigställes kontrollera och positivt medverka vid dess byggande. Detta är av särskild vikt beträffande fartygens stabilitet. Reglerna har befunnits bli av den betydelse, att de sakkunniga — såsom förut anförts — ansett sig kunna under hänvisning till dem och på i övrigt anförda skäl avstå från att föreslå en bestämmelse om särskilt lastmärke som anger fartygs största tillåtna fribord, s. k. barlastmärke. För att emellertid icke göra reglerna om insändande och granskning av ritningar alltför betungande för både sökandena och sjöfartsstyrelsen föreslås, att i tillämpningskungörelsen uppdrages åt styrelsen att i skälig omfattning begränsa reglernas tillämplighet i fråga om fartyg med en bruttodräktighet understigande 100 registerton. Inom denna storleksgrupp torde även i fortsättningen komma att återfinnas bl. a. flertalet fiskefartyg, beträffande vilka icke synes anledning begära ritningar i eljest erforderlig omfattning.

De sakkunniga erinrar om att enligt 26 § 1 mom. tillsynsförordningen den som verkställer tillsynsförrättning skall underrätta redaren eller befälhavaren om påträffade missförhållanden beträffande fartyget. Han skall även ange de åtgärder som fordras för att avhjälpa missförhållandena. På begäran skall underrättelse ske skriftligen.

Enligt de sakkunniga tillämpas i praktiken sedan lång tid ett system, enligt vilket det helt övervägande antalet förrättningar avslutas med skriftliga meddelanden som utfärdas i fyra exemplar, av vilka fartygets ägare, befälhavaren och sjöfartsstyrelsen erhåller ett var. Gäller meddelandet ett fartyg som icke hör hemma i distriktet, sändes uppgift till övriga distrikt. Ett sådant meddelande utskrivs, med ledning av anteckningar under förrättningen, ofta först i blyerts-koncept och därefter i maskinskrift. Det kan sålunda dröja lång tid, innan befälhavaren får besked om brister och erforderliga åtgärder för deras avhjälpande. Det är också svårt att vid senare tillsynsförrättning konstatera, om bristerna blivit avhjälpna, eftersom meddelandet till befälhavaren av denne kan medvetet eller omedvetet undanhållas förrättningsmannen. Systemet medför även alltför mycket skrivarbete för fartygsinspektörerna. Meddelandena bör i stället begränsas till väsentliga anmärkningar. Allt annat bör kunna klaras av vid förrättningen. Ägaren bör kunna få besked om vad som felas i samband med förrättningen och ej som nu många gånger lång tid därefter.

Enligt dansk lagstiftning skall varje fartyg, påpekar de sakkunniga, vara

försett med en tillsynsbok, vari anteckningar göres dels av tillsynsmyndigheten om dess förrättningar dels på befälhavarens ansvar om periodiska övningar med bärgningsredskap. Härvid framkomna brister och hur dessa avhjälpas skall jämväl antecknas.

De sakkunniga föreslår att en dylik tillsynsbok införes även för Sveriges del. Den synes väl ägnad att bidra till ordning och reda och till en förbättrad övervakning av att påtalade brister blir avhjälpna. Avsikten är att förrättningsmannen skall göra sina anteckningar i boken vid förrättningen och att han därvid skall kunna på en gång — genom kalkering — färdigställa erforderligt antal kopior av anteckningarna. Härigenom kommer han att kunna använda åtskillig tid, som nu åtgår till skrivgöromål, för direkt tillsynsarbete. Det skall dock här anmärkas att förrättningsmannen har att göra mera utförliga anteckningar över sjövärdighetsbesiktningar. Dessa anteckningar insändes till sjöfartsstyrelsen för att ligga till grund vid utfärdande av fartcertifikat.

Utöver vad som nyss angivits om tillsynsbokens innehåll anser de sakkunniga att den skall innehålla uppgifter om fartyget, dess maskineri och utrustning samt om bemanningen — d. v. s. den fastställda minimibesättningen — vilka uppgifter skall bestyrkas av redaren eller dennes ombud. Tillsynsboken föreslås till utformningen bli fastställd av sjöfartsstyrelsen. För fartyg med en bruttodräktighet understigande 50 registerton bör tillsynsboken kunna ges förenklad utformning.

Remissyttrandena

Utredningens förslag om ritningsgranskning har särskilt berörts av några remissinstanser, vilka i stort sett ställt sig kritiska till förslaget.

Kommerskollegium vänder sig främst mot tanken att fartygsritningar i princip skall förhandsgranskas av statlig myndighet. En dylik åtgärd ter sig både onödig och hinderlig. Nödvändig kontroll bör liksom hittills utövas i efterhand. Skeppsbyggnadskonsten bör få utvecklas fritt utan den hämsko som en statlig förhandsbedömning skulle utgöra, särskilt som det kan förutses att den statliga myndigheten ej kommer att förfoga över de resurser som erfordras för att kontrollen skall kunna utövas på ett tillräckligt kvalificerat sätt och inom rimlig tid. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framför liknande uppfattning.

Sveriges redareförening framhåller i detta sammanhang, att någon ändring i gällande praxis enligt föreningens uppfattning inte bör vidtagas. Sjöfartsstyrelsen bör sålunda endast erhålla ritningar som avser bostäder, vissa pumparrangemang m. m., medan däremot ritningar beträffande fartygets konstruktion och konstruktionsdetaljer såsom hittills utan olägenhet kan behandlas av ifrågavarande klassificeringsanstalt. Endast för det fall att fartyg

get icke är klassat, bör sjöfartsstyrelsen få del av samtliga ritningar. Föreningen har dock intet att erinra mot att sjöfartsstyrelsen tillställs stabilitets- och flytbarhetsberäkningar för klassade fartyg. Liknande synpunkter anläggas av *Sveriges varvsindustriförening*.

Hovrätten för Västra Sverige ifrågasätter om inte den betydelsefulla nyhet, som bestämmelserna om granskning och godkännande av fartygsritningar innebär borde åtminstone i vissa huvuddrag upptagas i lagen och inte såsom nu föreslagits enbart i tillämpningskungörelsen.

Utredningens förslag om tillsynsbok har i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran av övervägande antalet remissinstanser.

Sjöfartsstyrelsen finner förslaget om tillsynsbok, som skulle möjliggöra en avsevärd förenkling av fartygsinspektionens nuvarande rapporteringssystem, ligga väl i linje med strävandena att förenkla inspektionens kontorsarbete och tillstyrker förslaget. Enligt styrelsens mening bör dock i tillsynsbok göras anteckningar endast av tillsynsmyndighet och sålunda icke av befälhavaren eller annan ombord anställd.

Sveriges fartygsbefälsförening framhåller att förslaget om införande av tillsynsbok torde få ses som ett led i förenkling av fartygsinspektionens rapportsystem, varigenom tillsynen också skulle kunna göras effektivare. Föreningen ifrågasätter dock huruvida många av de uppgifter, som föreslås införda däri och vilka nu har sin plats i skeppsdagboken, verkligen bör antecknas i tillsynsboken. I varje fall måste tillses, att samma uppgift icke införes på mer än ett ställe. Internationellt är det vanligt att alla uppgifter om fartygets angelägenheter återfinns i skeppsdagboken. Det kan måhända väcka förvåning vid domstolsförhandlingar utomlands att sådana anteckningar sker i tillsynsbok och ej i skeppsdagboken.

Rederiföreningen för mindre fartyg har i princip intet att erinra mot förslaget om tillsynsbok men ifrågasätter dock lämpligheten av att befälhavare på mindre fartyg skall åläggas föra en så omfattande och komplicerad bok, som föreslagits. Om befälhavare ålägges sådan skyldighet, föreslår föreningen att tillsynsboken beträffande fartyg under 300 bruttoton ges den enklast tänkbara utformning.

Generaltullstyrelsen anser att i fråga om tillsynsboken kontrollen blivit överdimensionerad, helst som den synes avse endast att tillsynsboken finns ombord och ej hur den förs.

Sveriges redareförening anser sig icke kunna tillstyrka förslaget om tillsynsbok, i vart fall icke i sådan form och med stöd av sådan motivering, som anges i betänkandet. Det förefaller som om införandet av tillsynsbok skulle leda till betungande och överflödigt dubbelföring av flera uppgifter. Befälhavaren är nämligen alltjämt skyldig att införa flertalet här aktuella uppgifter i skeppsdagboken. Det framgår ej av förslaget, huruvida utredningsmännen avsett att tillsynsboken skall företes vid sjöförklaring.

Departementschefen

De av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna om fartygs ritningar och tillsynsbok syftar till att göra kontrollen över fartygen mer effektiv.

Det finns f. n. ingen skyldighet för redare eller varvsägare att inge andra ritningar än sådana som rör fartygs bostäder till sjöfartsstyrelsen för granskning. Enligt de sakkunniga kommer de föreslagna reglerna om en obligatorisk ritningsgranskning att ge helt andra och bättre möjligheter än hittills för sjöfartsstyrelsen att före fartygets färdigställande kontrollera och positivt medverka vid dess byggande. Detta har av de sakkunniga ansetts ha särskild betydelse i fråga om fartygs stabilitet. Reglerna har även av de sakkunniga ansetts bli av den betydelse att de — såsom förut anförts — funnit sig kunna under hänvisning till bl. a. dessa regler avstå från att föreslå ett stadgande om särskilt lastmärke för att utvisa fartygets största tillåtna fribord, s. k. barlastmärke.

Förslaget om ritningsgranskning har berörts av flera remissinstanser, vilka till övervägande del ställt sig negativa till förslaget.

Vid de kontakter, som under departementsberedningen av ärendet tagits med företrädare för redare och varvsindustri, har framkommit att man särskilt vänt sig mot skyldigheten att införskaffa godkännande av fartygsritning innan det byggnadsarbete ritningen avser får påbörjas. Det har därvid uttryckts farhågor att tillsynsmyndigheten på grund av bl. a. bristande resurser skulle komma att hindra eller fördröja skeppsbyggnadsverksamheten. Mot att inge nödiga ritningar för myndighetens information har i och för sig ingen erinran framställts.

Enligt vad som framgår av vad jag tidigare sagt skall tillsynsmyndighet vid särskild besiktning, s. k. sjövärdighetsbesiktning, konstatera att fartyget är så konstruerat, byggt och utrustat att säkerhetens krav är tillgodosedda för den fart, vari fartyget avses att nyttjas. Den tekniska utvecklingen inom skeppsbyggnadsverksamheten kan nu sägas ha medfört att denna besiktning knappast låter sig göra, i vart fall icke inom rimlig tid, utan tillgång till fartygsritningar. Även för mindre fartyg av icke komplicerat slag torde tillgång till ritningar i hög grad underlätta sådan besiktning.

Tillsynsmyndigheten bör få tillgång till ritningar över varje fartygsbyggnad som är underkastad offentlig tillsyn. Detta bör lämpligen ske i form av åläggande för redare eller skeppsbyggare att, när fartyg bygges eller ombygges, till tillsynsmyndigheten inge förekommande ritningar. Däremot bör byggnadsarbetens igångsättande icke göras beroende av godkännande eller annan åtgärd från tillsynsmyndighetens sida. Självfallet bör dock vederbörliga ritningar — såsom f. n. gäller fartygs bostadsritningar — insändas till myndigheten innan byggandet påbörjas, så att myndigheten har möjlighet att påtala förekommande brister eller fel. Dessa skulle annars måhända upptäckas först vid sjövärdighetsbesiktningen och då medföra stora

kostnader att rätta till. Såsom de sakkunniga föreslagit bör erforderliga lätnader medges i fråga om ingivande av ritningar för klassade fartyg. Även rörande utländskt fartyg som övergår i svensk ägo bör föreskrivas att ritningar skall inges till tillsynsmyndigheten. De grundläggande bestämmelserna i nu förevarande ämne bör, såsom hovrätten för Västra Sverige anfört, upptagas i säkerhetslagen.

Beträffande tillsynsboken har de sakkunniga erinrat om att tillsynsmyndigheten enligt gällande bestämmelser skall underrätta redare eller befälhavare om påträffade missförhållanden beträffande fartyg. I praktiken har emellertid — påpekar de sakkunniga — underrättelsesystemet icke fungerat tillfredsställande bl. a. på grund av en tidsödande utskrivning av förrättningsanteckningar. Det kan sålunda dröja lång tid innan befälhavaren får besked om brister i fartyget och de åtgärder som måste vidtagas för att avhjälpa dessa brister. Med hänvisning till de danska reglerna på området föreslår de sakkunniga att varje fartyg skall vara försett med tillsynsbok. I denna skall enligt de sakkunnigas förslag anteckningar göras av tillsynsmyndigheten om dess förrättningar, om anmärkning som därvid framkommit och om åtgärd som vidtagits med anledning av anmärkningen. Det skall vidare åligga befälet att i boken göra anteckningar om verkställda övningar med brandsläckningsanordningar och bärgningsredskap och därjämte om andra förhållanden av betydelse för tillsynen. Förslaget om tillsynsbok har i huvudsak mottagits positivt av de berörda remissinstanserna.

Även jag finner att sådan bok i väsentlig grad kommer att underlätta tillsynsmyndighetens arbete och verksamt bidra till att göra fartygskontrollen effektivare. Jag tillstyrker därför i princip förslaget. I likhet med flera remissinstanser är jag dock inte beredd att biträda förslaget om att jämväl befälet skall ha skyldighet att göra anteckningar om vissa inträffade förhållanden ombord som har betydelse för säkerheten. Tillsynsboken bör endast ses som en förrättningsbok. Anteckningar om t. ex. brand- och livbåtsövningar under fartygs resa torde som hittills böra ske i skeppsdagboken. Beträffande händelse ombord som är av betydelse för sjövärdigheten torde befälhavaren däremot lämpligen böra åläggas rapporteringsskyldighet till tillsynsmyndigheten.

H. Tillsynsorganens förstärkning genom biträde av tull- och lotspersonal

De sakkunniga

De sakkunniga erinrar om att i fartygsinspektionens arbete ingår bl. a. att utan samband med annan förrättning kontrollera fartygs lastning och barlastning. För att göra tillsynen över lastningen effektivare än hittills utan att fördenskull utöka personalen hos fartygsinspektionen föreslås nu —

efter förebild i motsvarande lagstiftning i Danmark, Norge, Nederländerna och Västtyskland — att andra tjänstemän i offentlig verksamhet, vilka har att taga befattning med fartyg, skall få vissa kontrolluppgifter i den omfattning som de är lämpade därför.

De sakkunniga föreslår till en början att befattningshavare vid tullväsendet vid in- och utklarering skall undersöka att på fartyget medföres tillsynsbok och behövliga certifikat. Eftersom tullklarering av ett fartyg inte alltid föranleder förrättning ombord, har man ansett att tulltjänsteman inte bör vara skyldig att kontrollera lastningen i andra fall än vid förrättning ombord. Då tulltjänsteman i regel icke har teknisk eller nautisk utbildning, har hans nämnda skyldighet tillika begränsats till att avse kontroll av nedlastningen i förhållande till tillämpligt lastmärke. Däremot har lots — statsanställd eller kommunal befattningshavare eller, vad angår förhållandena på Väneren, i enskild tjänst anställd — ansetts genom sin nautiska utbildning skickad kontrollera även övriga frågor angående lastning. Finner lots- eller tulltjänsteman anledning till anmärkning som icke är av ringa betydelse, skall han enligt förslaget genast anmäla förhållandet till överinspektören. Han får icke utan dennes medgivande låta fartyget löpa ut.

Den undersökningsplikt och anmälningskyldighet som sålunda föreslås för lots- eller tulltjänsteman har de sakkunniga inte ansett mera betungande än att den torde kunna fullgöras utan intrång i övriga tjänsteåligganden.

Remissyttrandena

Utredningens förslag att tull- och lotspersonal skall biträda vid tillsynen över lagens efterlevnad har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av övervägande antalet remissinstanser. Flera remissorgan har emellertid ställt sig negativa till förslaget.

Generaltullstyrelsen förklarar sig i princip positivt inställd till att tullverket biträder vid tillsynen.

Sjöassuradörernas förening finner den föreslagna utökningen av kontrollorganen med befattningshavare vid tull- och lotsverken befogad framför allt med hänsyn till de nuvarande svårigheterna att erhålla en effektiv kontroll av lastningen av fartyg, som anlöper mera avsidet belägna svenska hamnar. I betänkandet redovisad statistik ger belägg för att just sådana fartyg ofta drabbas av sjöolyckor till följd av överlastning. Bestämmelsen öppnar vidare möjlighet till en förbättrad kontroll av utländska fartyg som lastar i svenska hamnar.

Sveriges fartygsbefälsförening har i princip intet att erinra mot vad som föreslagits beträffande skyldighet för bl. a. befattningshavare vid tullväsendet att till överinspektör anmäla då fall av överlastning föreligger. Det förutsättes att övervakningsmyndigheten vid införande av denna utökade säkerhetskontroll skall utfärda så klara instruktioner för dem som icke är

fackmän, att fartyg ej skall kvarhållas till följd av misstag från anmälares sida. Föreningen hyser den uppfattningen, att det föreslagna åläggandet för lotspersonalen skulle få betydelse som ett effektivt — och behövt — medel mot tendenser att överlasta fartyg.

Sjöfartsstyrelsen finner det föreslagna systemet vara alltför onyanserat och i behov av översyn. Styrelsen anför.

Vad särskilt gäller lotspersonalen bör därvid beaktas, att lotsning av ett fartyg är en serviceverksamhet i sjösäkerhetens intresse. Får lotsarna som tjänsteplikt sig ålagda att till fartygsinspektör eller annan myndighet rapportera varje anmärkning mot lastningen av lotsat fartyg, där anmärkningen ej är av ringa betydelse, kan detta lätt leda till att många fartygsbefälhavare drar sig för att anlita lots även om så eljest skulle ansetts önskvärt av säkerhetsskäl. Å andra sidan är uppenbart att en lots, som kommer ombord å ett fartyg, vilket på grund av dålig lastning eller andra förhållanden synes honom vara i överhängande fara, icke bör stillatigande lämna sin medverkan till att fartyget går till sjöss. I sådant fall bör lots vägra lotsning av fartyget. Föreskrifter härom är intagna i lotsförordningen, men de kan möjligen böra kompletteras i något avseende. Vägrar lots att lotsa fartyg på grund av allvarlig brist i fartygets sjösäkerhet, bör han jämväl anmäla förhållandet till fartygsinspektionen. *Sjöfartsstyrelsen* har intet att erinra mot att stadgande härom meddelas i säkerhetslagen men torde sådant även kunna lämnas genom reglements föreskrift. Det må slutligen framhållas, att lots för närvarande saknar och ej heller lämpligen bör tilläggas befogenhet att förhindra avgång av fartyg från hamn.

Lotsförbundet anser sig icke kunna godtaga den föreslagna tillsynsplikten för lots. Förbundet anför.

I motiven framhålles, att denna lotsens kontroll — i motsats till tulltjänstemannens — icke skulle begränsa sig till att avse kontroll av nedlastningen i förhållande till tillämpligt lastmärke utan även övriga frågor angående lastningen.

Redan en kontroll mot ett lastmärke kan i flera fall — även om nu formuleringen fått den lydelsen, att den endast torde avse kontroll vid utlotsning av fartyg — helt enkelt i praktiken icke utföras av lotsen. Här syftas bl. a. till de fall då lotsen kallas att lotsa ett fartyg nattetid, då lastmärkena ej kan iakttagas eller då fartyget ligger vid kaj, så att lastmärket är dolt. Det är för mycket begärt, att en lots skulle påkalla särskild belysning nattetid för att kontrollera lastmärkena eller med båt bege sig till utsidan av ett fartyg för att kunna se lastmärkena.

När därtill (i motiven) åsyftas jämväl annan kontroll än mot lastmärken, då blir förslaget ytterligare verklighetsfrämmande för vad som i praktiken är möjligt. Huvudparten av lasten är i regel i lastrummen, som är slutna, när lotsen kallas till sin förrättning. Det kan givetvis icke vara meningen, att lastrummen skall öppnas och en ingående kontroll mot lastplan företagas. När detta icke kan vara fallet, så återstår däckslasten, dess storlek, placering och surrning. Storleken måste bedömas med hänsyn till rumslasten och samma är förhållandet med däckslastens placering. Surrningen kan, fransett i mörker, visserligen iakttagas, d. v. s. att en surrning är utförd, men knappast på vilket sätt så skett utan en ingående kontroll.

Att lotsförbundet reagerar beror även på förslaget, att anmälan genast skall göras till överinspektören och att fartyget icke får utlotsas utan dennes medgivande. Först må ifrågasättas, om en överinspektör är tillgänglig dygnet runt och att han kan ordna en inspektion utan dröjsmål vid anmälan nattetid. Sedan uppkommer frågan, om lotsen blir skadeståndsansvarig för en försening på grund av sådan anmälan, om det vid inspektionen visar sig, att lotsen misstagit sig. Det gäller här betydande summor, ty kostnaderna per timme för ett fartyg är väsentliga. Ett sådant skadeståndskrav står icke i någon som helst proportion till lotsens löneförmåner och ej heller till — om nu staten skulle bli ansvarig för lotsens felbedömning — vad ett fartyg har att erlägga i lotsavgifter.

Å andra sidan skulle en lots, som uraktlåtit att göra anmälan, när det sedan olyckligtvis visar sig, att fartyget genom lastningen ej varit sjövärdigt, komma i en mycket svår situation.

Skall det bli en undersökningsplikt för lotsen och icke blott en bestämmelse, som i praktiken ej kan komma i tillämpning, då fordras det föreskrifter, att lotsen kallas flera timmar tidigare än vad nu är fallet för att få tid att utföra en kontroll, som det är någon mening med. Då måste också vid flertalet lotsplatser personalstyrkan ökas och givetvis måste särskild ersättning utgå till lotsen för varje undersökning.

Syftet med de sakkunnigas förslag torde vara, att lotsarna skulle biträda fartygsinspektionen för att komma åt lagbrytare eller i varje fall för att hindra att överträdelser sker. Om man emellertid, vilket de sakkunniga icke synes ha beaktat, konstaterar, att ingenstades i vårt land föreligger någon skyldighet att kalla lots eller att ha lots ombord — erlägger befälhavaren å lotspliktiga fartyg lotspenningarna, innan stämning för underlåtenhet delgivits (lotsförordningen 51 § 1 mom.), är han fri från ansvar — då inser man givetvis, att den föreslagna bestämmelsen om tillsyn av lots är ett slag i luften. Vill vederbörande befälhavare taga med större last eller misstänker han, att han fått ombord större last än som bort ske, då kallar han helt enkelt icke lots men ser givetvis till, att mäklaren betalar lotspenningarna. Redan nu uraktlåter ett stort antal fartyg årligen, ehuru lotspliktiga, att anlita lots; siffran för 1961 var 7 669 fartyg. En bestämmelse, som skulle medföra, att befälhavaren nödgas svara på, såsom han säkerligen tycker, onödiga frågor från lotsens sida om lastningen, bli skyldig att förete handlingar etc., skulle sannolikt medföra en sådan irritation, att även befälhavare, som noga följer lastningsföreskrifterna skulle draga sig för att få lots ombord. Det kan givetvis icke vara till någon förmån för sjöfarten i våra ofta trånga farleder, att allt flera fartyg går utan lots. Redan nu är siffran betydande, om man konstaterar, att flertalet medelstora och större fartyg ehuru icke lotspliktiga anlitar lots och att totala antalet lotsade fartyg 1961 var 83 478.

Sveriges redareförening anser det orimligt att ålägga tjänsteman vid tullverket, oavsett dennes tjänsteställning, befogenhet att avgöra, om giltiga certifikat av olika slag finns ombord, ävensom huruvida fartyget är nedlastat på ett behörigt sätt. Det kan icke förutsättas att de tulltjänstemän, vilka förrättar klarering, i allmänhet har tillräcklig kompetens och erfarenhet för att utföra sådan tillsyn. Stadgandet om lotsars befogenhet att anmärka mot lastningen är av samma grunder otillfredsställande. Icke heller sådana be-

fattningshavare torde alltid ha tillräcklig kompetens för att bedöma stabilitets- och lastningsfrågor.

Rederiföreningen för mindre fartyg avvisar bestämt att tulltjänsteman skall få de föreslagna befogenheterna att utöva kontroll och föreslår i stället att hamnkapten eller hamnstyrman får samma åliggande. Dessa befattningshavare är visserligen icke anställda i statens tjänst, men en överenskommelse bör trots detta kunna träffas med hamnmyndigheterna att hamnbefälet får utöva kontrollen i fråga.

Svenska hamnförbundet anser från principiell synpunkt inte riktigt att den föreslagna tillsynsplikten ålägges den kommunala hamnlotspersonalen. Det synes icke vara förenligt med svensk konstitutionell praxis, att en icke statlig arbetsgivares personal på detta sätt ålägges tjänsteplikt och ansvar. För hamnlots skulle otvivelaktigt uppkomma intrikata spörsmål i fråga om såväl befogenheter som ansvar.

Departementschefen

Såsom jag tidigare anfört omhänderhas den statliga kontrollen beträffande sjösäkerheten i vårt land av sjöfartsstyrelsen och statens fartygsinspektion, som lyder under styrelsen. Fartygsinspektionen är uppdelad på sju distrikt. Chef för fartygsinspektionsdistrikt är en överinspektör. Under överinspektören tjänstgör fartygsinspektörer. I vissa avseenden utövas tillsynen även av yrkesinspektionen och av mönstringsförrättare. Utom riket ävilar en viss tillsynsskyldighet konsulerna. Polismyndighet är därjämte skyldig att biträda tillsynsmyndigheten i dess verksamhet. I detta sammanhang må erinras om att en upprustning av tillsynsorganisationen i huvudsaklig överensstämmelse med ett av statskontoret upprättat förslag kommer att inledas vid bifall till yrkande i prop. 1965: 1 (bil. 8 s. 88).

En nyhet i förhållande till gällande ordning utgör de sakkunnigas förslag att icke endast polismyndighet och mönstringsförrättare utan även tull- och lotspersonal skall biträda vid tillsynsverksamheten.

Jag vill till en början understryka att en av huvudtankarna i de sakkunnigas förslag om säkerheten på fartyg är att skärpa tillsynen över bl. a. det mindre tonnaget. En väsentlig uppgift i detta sammanhang — även beträffande fartygsbeståndet i övrigt — är att övervaka att gällande säkerhetsföreskrifter efterlevs. En av förutsättningarna för en sådan övervakning är att det bedrivs en effektiv inspektionsverksamhet. Mot denna bakgrund bör man se förslaget om att även tull- och lotspersonal skall biträda vid övervakningen, personal som redan har sig ålagd offentliga tjänsteförrättningar ombord på fartyg.

Under remissbehandlingen har uttalats kritiska uppfattningar om att lotsarna skulle få skyldighet att medverka i fartygstillsynen. Man har från lotsförbundet gjort gällande att ett sådant åliggande inte skulle ligga i linje

med att lotsning utgör en serviceverksamhet för sjöfarten. Skyldighet för lots att rapportera överlastning kunde medföra obenägenhet hos befälhavare att anlita lots. Beträffande tullpersonalens medverkan vid tillsynen har från bl. a. Sveriges redareförening åberopats att denna personal knappast innehar kompetens och erfarenhet för att utföra certifikats- och lastningsgranskning.

Jag vill erinra om att tullpersonal enligt gällande bestämmelser om skyddet mot vattenförorening genom olja från fartyg har skyldighet att jämte fartygsinspektionen utöva tillsyn. Denna verksamhet omfattar bl. a. granskning av fartygs oljedagbok. Befogenhet har även givits lotspersonal att ta del av oljedagbok. Vidare ingår enligt gällande föreskrifter om sjötrafikövervakning tullpersonal som en betydelsefull del i den polisiära organisationen på området. I planeringen av denna verksamhet deltar även lotsmyndighet.

Sjöfartsstyrelsen har under hänvisning till gällande föreskrifter i lotsförordningen funnit det uppenbart att en lots som kommer ombord på ett fartyg, vilket på grund av dålig lastning eller andra förhållanden synes honom vara i överhängande fara, icke bör stillatigande lämna sin medverkan till att fartyget går till sjöss. I sådant fall bör lots enligt styrelsen vara skyldig att vägra lotsning av fartyget.

De av lotsförbundet anförda skälen mot lots medverkan i fartygskontrollen finner jag icke bärande. Jag anser en viss tillsyn över fartyg vara väl förenlig med lots- och tullpersonals övriga tjänsteuppgifter. För att få till stånd en effektiv tillsyn på detta område torde det även vara nödvändigt, om icke statsverkets kostnader skall komma att stiga i alltför hög grad, att såväl lots- som tullpersonal biträder i tillsynsorganisationen. Jag tillstyrker därför de sakkunnigas förslag härutinnan. I administrativa författningar bör emellertid anges denna personals skyldigheter och befogenheter vid tillsynens utövande. Såsom de sakkunniga föreslagit bör den inskränka sig till uppgifter av mera enkel och ej tidsödande natur såsom okulär besiktning av fartygs nedlastning, granskning av certifikat och tillsynsbok samt rapporteringsskyldighet till tillsynsmyndigheten.

I sakens natur ligger att tillsynen över fartyg vållar minst olägenhet i fartygets seglationsförhållanden om den utövas när det ligger vid kaj eller eljest i hamn eller på redd. Jag anser mig därför inte kunna tillmötesgå Svenska hamnförbundets önskan att den kommunala lotspersonalen undantages från skyldigheten att medverka i tillsynssystemet.

Då lots- och tullpersonal således avses biträda tillsynsmyndigheten i dess verksamhet, anser jag det icke påkallat att föreslå ytterligare förstärkning av tillsynsorganisationen — såsom en remissinstans föreslagit — med ytterligare personal från hamnförvaltning. Jag finner det inte heller lämpligt att vänerlotsarna som är anställda i enskild tjänst tages i anspråk för tillsynsverksamheten.

I. Kostnader för tillsynen

De sakkunniga

Enligt tillsynslagstiftningen (10 § tillsynslagen och 20 § tillsynsförordningen) skall, erinrar de sakkunniga, kostnaderna för statliga tillsynsförrättningar här i riket bäras av statsverket, varemot sådan sjövärdighetsbesiktning, passagerarfartygsbesiktning och tillsyn för lastmärkes åsättande som äger rum utomlands får bekostas av fartygsägaren. För de särskilda certifikat som utfärdas efter verkställda tillsynsförrättningar uttages dock en stämpelavgift som varierar efter fartygets storlek. Summan av dessa stämpelavgifter uppgår för år till mycket blygsamma belopp. Det må här anmärkas att för fartygs lanternor och kompasser uttages dels enligt en den 1 juli 1927 fastställd instruktion för sjökarteverkets kontrollstationer — vilka numera uppgått i fartygsinspektionen — särskilda förrättningsavgifter för besiktning och dels därutöver avgift för lanternocertifikat och kompasscertifikat. Nu berörda avgifter uppgår för år inte till mer än ca 75 000 kronor. Statens inkomster i här angivna fall är därför av mycket liten betydelse.

De sakkunniga understryker att förevarande författningsförslag innehåller regler om en i förhållande till gällande rätt utvidgad och förbättrad tillsynsverksamhet. En sådan tillsyn kan emellertid icke realiseras utan att en förstärkning genomföres av såväl fartygsinspektionen som sjöfartsstyrelsens fartygsbyrå. Det är ofrånkomligt att en nödvändig förstärkning av tillsynsorganisationen drager med sig ökade kostnader för statsverket. Med denna utgångspunkt har de sakkunniga sökt finna en väg att begränsa dessa kostnader.

Klassificeringsanstalterna har genomgående belagt sina undersökningar med avgifter av ofta betydande storlek, med vilka anstalternas verksamhet finansieras. De sakkunniga erinrar vidare om att förrättningsavgifter av betydande storlek uttages i Norge och Nederländerna, ehuru även där klassundersökningarna beaktas vid de statliga tillsynsförrättningarna. Detsamma är i viss mån förhållandet i England, där man uttager särskilt höga avgifter för certifikat. Däremot har Danmark i stort sett samma system som för närvarande tillämpas i Sverige.

En utvidgad och förbättrad tillsynsverksamhet kommer enligt de sakkunniga sjöfarten tillgodo i form av ökad säkerhet. Det kan därför icke anses oskäligt, att sjöfartsnäringen för denna fördel får bidra till statens kostnader för tillsynen.

De sakkunniga föreslår att Kungl. Maj:t får utfärda bestämmelser om kostnaderna för tillsynen. I det fall då inspektionen uteslutande avser sociala

förhållanden ombord, bör enligt de sakkunniga avgift ej utgå. Detsamma bör vara förhållandet när inspektion sker stickprovsvis.

De sakkunniga har beräknat det allmännas kostnader för den utbyggda tillsynsorganisationen till 0,7 milj. kr. per år och föreslår att dessa kostnader täckes genom särskilda förrättningsavgifter.

Remissyttrandena

Till utredningens förslag om särskild avgift för tillsynsförrättning har flera av remissinstanserna ställt sig kritiska.

Riksrevisionsverket har emellertid från de synpunkter verket har att företräda intet att erinra emot att tillsynsverksamheten avgiftsbelägges.

Fiskeristyrelsen åter anser att kostnaderna för tillsynsverksamheten även i fortsättningen bör stanna på statsverket. Styrelsen anför.

Dessa kostnader har vad fiskefartyg gäller hittills bekostats av staten (undantag: radiotelefon m. m.). I betänkandet föreslås att de i stället skola betalas av fartygsägaren. Av utredningen framgår att under årens lopp de ackumulerade avgifterna uppgår till ganska betydande belopp. Av utredningen inhämtas likaledes (jfr s. 250—251), att man i länder med statssubventionerat fiske såsom Norge och England ansett sig kunna lägga betydande tillsynsavgifter på fartygsägaren medan i länder med icke statssubventionerat fiske såsom Danmark och Sverige staten i varje fall hittills fått stå för avgifterna i fråga.

Liknande synpunkter anföres av *Sveriges fiskares riksförbund*.

Kommerskollegium påpekar att förslaget synes förutsätta debitering av ersättning för myndigheternas åtgöranden enligt grunder, som skulle bli betydligt mera betungande än de som för närvarande tillämpas. Kollegium anser, att en ändring av de för närvarande tillämpade grunderna icke bör genomföras utan närmare överväganden bl. a. från sjöfartspolitiska synpunkter.

Sjöfartsstyrelsen framhåller att — alltsedan bestämmelser om fartygs sjösäkerhet och om kontroll av efterlevnaden av föreskrifterna därom infördes i svensk rätt — kostnaderna för förfarandet vilat på det allmänna och icke direkt belastat sjöfartsnäringen. Även om delar av kontrollförfarandet i viss mån kan sägas innebära en serviceverksamhet för sjöfarten, anser sjöfartsstyrelsen det likväl mindre välbetänkt att genomföra en ändring i förevarande avseende i det läge, vari den svenska sjöfarten f. n. befinner sig. Styrelsen vill förorda att frågan om att överföra hela eller viss del av kostnaderna för fartygsinspektionen på sjöfartsnäringen prövas först i samband med en allmän översyn av sjöfartens avgiftsbelastning.

Sveriges redareförening framhåller, att avgifter i princip icke bör utgå oavsett hur tillsynsverksamheten utformas. Föreningen hyser — såsom framgår av tidigare anmärkningar — starka betänkligheter mot det föreslagna inspektionsförfarandet i och för sig. För att belysa de ekonomiska

konsekvenserna för näringen av de föreslagna avgifterna har föreningen låtit verkställa vissa kalkyler, varav torde framgå att den svenska rederinärningen, om betänkandet resulterar i en lagstiftning, skulle åsamkas en total årlig merkostnad om flera miljoner kronor.

Rederiföreningen för mindre fartyg är visserligen på det klara med att statsverket kommer att belastas med ganska stora kostnader för en så vädlyftig kontrollapparat som det nya systemet kommer att medföra, men föreningen kan inte se annat än att, om staten utvidgar säkerhetskontrollen av fartyg, det också är en statens angelägenhet att svara för de i samband därmed uppkomna kostnaderna. Samma principer som i Danmark bör tillämpas.

Föreningen Sveriges inrikessjöfart finner det inte rimligt att kostnaderna för utökad kontroll i form av särskilda avgifter vältras över på sjöfarten.

Sveriges varvsindustriförening kan inte inse, varför man skall frångå principen att statliga besiktningar skall bekostas av allmänna medel. Föreningen anför i detta sammanhang.

Den situation, som för närvarande är rådande för den svenska varvsindustrin, är allt annat än uppmuntrande. På grund av överproduktion av fartyg sedan flera år tillbaka har världshandelsflottan tillvuxit i en takt, som gjort att överskottstonnage föreligger och kommer att föreligga ännu flera år framåt. Frakterna är med anledning därav låga och nykontraktering av fartyg sker endast i mycket begränsad utsträckning.

De svenska varvens orderbok har sedan år 1958 sjunkit från 3,85 milj. brt till 2,05 milj. brt den 30 juni 1962. Under första halvåret 1962 har endast ett fåtal nya beställningar kontrakterats.

Även om situationen för den svenska varvsindustrin kan bedömas som något bättre än situationen för varven i andra större skeppsbyggande länder, är det dock tydligt, att ännu flera år av sysselsättningssvårigheter kommer att föreligga vid de svenska varven. Konkurrensen med utländska varv kommer även i framtiden under alla förhållanden att förbli utomordentligt hård.

Med hänsyn till rådande framtidsutsikter och med hänsyn till att de kontrakt, som tecknats under de senare åren och som kommer att tecknas under kommande år, knappast lämnar någon vinst och ej heller täckning för kostnadsstegring under en leveranstid av ett å två år, är det tydligt att den svenska varvsindustrin ej kan påtaga sig några som helst ökade kostnader, utan att synnerligen vägande skäl föreligger. En kostnadsökning på ett håll bör uppvägas av en kostnadsminskning eller förenkling på ett annat.

Betänkandet förutsätter ökade direkta kostnader för varv och rederier av cirka Kr. 600 000:— per år. Härav kommer försiktigt räknat på varven cirka Kr. 200 000:— per år för erhållandet av erforderliga certifikat.

Liknande synpunkter anlägges av *Föreningen Sveriges mindre varv*.

Departementschefen

De sakkunniga har ansett att den utvidgade och förbättrade fartygstillsyn som föreslagits bör medföra att sjöfartsnäringen får bidra till statens

kostnader härför. Med anledning härav föreslår de sakkunniga att särskilda tillsynsavgifter uttages och förutsätter en uppbörd av 0,7 milj. kr. per år, vilket belopp beräknas täcka det allmännas merkostnader för den utbyggda tillsynsorganisationen. — Flertalet av de remissinstanser, som yttrat sig över denna fråga, har avstyrkt förslaget.

Såsom jag inledningsvis berört utföres den egentliga sjövärdighetskontrollen beträffande fartyg med en bruttodräktighet av 100 ton och däröver till största delen av de internationella klassanstalterna. Cirka tre fjärdedelar av den svenska handelsflottan är sålunda inskriven i någon klassanstalt. För de besiktningar som där vidtages erlägges — som de sakkunniga påpekat — avgifter av ofta betydande storlek. Dessa klassbesiktningar kommer i fortsättningen liksom nu att godkännas som om de utförts av tillsynsmyndigheten. Någon avgift härför har av naturliga skäl icke uttagits av statsverket och avses icke heller komma att uttagas framdeles. Klassbesiktningar omfattar emellertid icke allt som ingår i en svensk sjövärdighetsbesiktning. I en klassundersökning ingår således icke all fartygets utrustning. Utanför undersökningen faller i regel bärgningsredskap, brandsläckningsanordningar, lanternor, kompasser och nautisk utrustning i övrigt. Några speciella förrättningsavgifter för besiktning av dessa utrustningsdetaljer har icke utgått utom för besiktning av lanternor och kompasser.

Att föreskriva om en helt ny särskild fartygsavgift är jag bl. a. med hänsyn till de administrativa olägenheter detta skulle medföra inte beredd att förorda. Jag anser att det allmännas kostnader för fartygstillsynen i stället bör täckas genom en ändring av nu utgående fyr- och båkavgifter. Jag har för avsikt att senare föreslå Kungl. Maj:t att uppdraga åt sjöfartsstyrelsen att inkomma med förslag i ämnet.

I enlighet med de riktlinjer som angivits i det föregående har inom kommunikationsdepartementet utarbetats förslag till

- 1) lag om säkerheten på fartyg;
- 2) lag om ändring i sjölagen;
- 3) lag om ändrad lydelse av 4 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26) om in-teckning i fartyg; samt
- 4) lag om ändring i sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 53).

Förslagen torde få fogas till statsrådsprotokollet såsom *bilaga 1*.

Jag övergår härefter till att behandla vissa detaljspörsmål rörande utformningen av lagförslagen.

J. Detaljutformningen av lagförslagen

Förslaget till lag om säkerheten på fartyg

1 KAP.

Allmänna bestämmelser

I detta kapitel meddelas vissa bestämmelser om lagens tillämplighet. Dessutom definieras vissa begrepp som återkommer flerstädes i lagen. I de sakkunnigas lagförslag bestämmas även fartygsbegreppet.

De sakkunniga. Under utredningsarbetet har de sakkunniga uppmärksammat behovet att få ett entydigt fartygsbegrepp för att klart avgränsa fartygsinspektionens verksamhetsområde. De har därför funnit det lämpligt att i 1 kap. upptaga en definition av bl. a. fartyg. Med fartyg skall förstås varje anordning som nyttjas eller avses att nyttjas för person- eller godsbefordran sjöledes, för fiske eller fångst eller eljest till sjöfart. Definitionen omfattar varje fartyg oavsett storlek, sålunda även fritidsbåtar, och oavsett om fartyget är försett med egna framdrivningsanordningar eller ej. Till fartyg är således att hänföra fiskefartyg, fartyg som nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande och fartyg vilka användes till annat ändamål som äger gemenskap med handelssjöfarten såsom bogsering, isbrytning, bärgnings- eller dykeriföretag och sjömätning. Även sådana farkoster vilka närmast har karaktär av arbetsredskap t. ex. pontonkranar, betraktas som fartyg. Avsikten är ej att fartygsbegreppet skall omfatta sjöflygplan och detta torde klart framgå av förslaget. Även om begreppet fartyg skulle kunna sägas innefatta även redskap som i vanlig bemärkelse ej är att hänföra till fartyg, torde enligt de sakkunniga några svårigheter icke behöva uppstå vid tolkningen av fartygsbegreppet, då sådana redskap på grund av särskild föreskrift i lagförslaget i praktiken kommer att vara undantagna från lagens tillämpning.

Remissyttranden. Lagförslagets definition av fartygsbegreppet har uppmärksamrats av flera remissinstanser och icke lämnats utan erinran.

Hovrätten för Västra Sverige framhåller att det uppenbarligen möter avsevärda svårigheter att nå en klar och tillfredsställande avgränsning av detta begrepp. Hovrätten ifrågasätter därför om en sådan definition som föreslagits bör införas i lagen eller om det icke snarare liksom hittills bör överlämnas åt rättstillämpningen att bestämma innebörden av fartygsbegreppet. Hovrätten anför i detta sammanhang.

De sakkunniga ha i sin strävan att i lagen fastslå ett entydigt fartygsbegrepp givit en definition av uttrycket fartyg, vilken framstår som myc-

ket vittgående. Till fartyg skulle räknas alla anordningar som över huvud taget nyttjas till sjöfart. Det är därvid att märka, att sistnämnda uttryck av de sakkunniga ansetts innefatta varje avsiktlig förflyttning av ett fartyg. På detta sätt skulle lagförslaget beröra icke endast fritidsbåtar av alla slag utan också alla andra föremål, vilka avsiktligt användas för förflyttning till sjöss, såsom smärre flytande arbetsredskap, flottor samt kanske rentav också vattenskidor, flytmadrasser och liknande badleksaker. Man kan ifrågasätta, om en så vittgående reglering stämmer med de sakkunnigas intentioner. I varje fall torde icke — såsom de sakkunniga att döma av ett uttalande i motiven synas ha ansett — fartygsbegreppet sakna praktisk betydelse när det gäller fartyg under 20 bruttoregister-ton. Även om sådana fartyg icke omfattas av den i lagen föreskrivna regelbundna tillsynen, gälla ju som nyss framhållits åtskilliga viktiga materiella regler jämte därtill anknutna straffbestämmelser också beträffande mindre farkoster. Det kan visserligen antagas, att säkerhetslagen icke kommer att tolkas med samma stränghet i dessa fall som i fråga om båtar med minst 20 bruttoregister-ton; likväl är det knappast tillfredsställande, att de allmänna lagreglerna enligt sin lydelse skulle äga ett så vidsträckt tillämpningsområde. I språkligt hänseende kan vidare påpekas, att enligt definitionens ordalydelse alla anordningar för fiske och fångst skulle falla under fartygsbegreppet.

Med hänsyn till svårigheterna att finna en enhetlig definition av fartyg anser även *sjöfartsstyrelsen* och *Sveriges fartygsbefälsförening* att man som hittills bör överlämna åt rättstillämpningen att bestämma fartygsbegreppet i säkerhetsföreskrifternas mening.

Stockholms rådhusrätt anmärker att definitionen av fartyg förutsätter en bestämning av begreppet sjöfart. En sådan bestämning finns ej i den föreslagna lagtexten, men av vad som anges i motiven torde få anses framgå att de sakkunniga godtar den där redovisade betydelsen av begreppet sjöfart. Enligt den föreslagna lagtexten är varje anordning som nyttjas till sjöfart ett fartyg, under det att enligt motiven sjöfart är »varje avsiktlig förflyttning av fartyg». Definitionen kan enligt rådhusrätten icke undgå anmärkning.

Departementschefen. Såsom de sakkunniga framhållit skulle det medföra uppenbara fördelar att genom ett klart och entydigt fartygsbegrepp få tillsynsmyndighetens verksamhetsområde fastslaget i lagen. De sakkunniga har sökt att i en kortfattad beskrivning inrymma alla tänkbara slag av farkoster. Av remissinstansernas yttrande framgår att den föreslagna definitionen av fartygsbegreppet icke kan godtagas. En framkomlig väg skulle möjligen vara att söka räkna upp de slag av farkoster som bör komma under offentlig tillsyn. Den snabba tekniska utvecklingen på området torde dock säkerligen medföra att en sådan uppräknning snart blir föråldrad. Att ge en sådan definition låter sig för övrigt ej förena med tanken att ge säkerhetslagen karaktären av en ramlag med mera allmängiltigt innehåll. Anmärkas må också att någon definition av fartyg eller av sjöfart icke ges i sjölagen.

Jag anser följaktligen att man liksom hittills bör överlämna åt rättstillämpningen att bestämma fartygsbegreppet. Som jag framhållit tidigare under mina allmänna synpunkter på lagförslaget bör lagens huvudstadganden om sjösäkerheten omfatta samtliga fartyg, oavsett storlek.

Lagen är icke tillämplig på fartyg som är upplagda eller eljest tagna ur drift. En förutsättning för att ett fartyg skall vara underkastat säkerhetsbestämmelsen är med andra ord att det nyttjas till sjöfart. Jag anser ej heller nödvändigt att ange vad som menas med sjöfart.

1 §.

De sakkunniga. Paragrafen överensstämmer i huvudsak med 1 § tillsynslagen. Enligt detta lagrum äger tillsyn rum av svenska fartyg och av utländska fartyg som finns här i riket.

Att förslagets bestämmelser i princip skall gälla i fråga om svenskt fartyg, oavsett var det befinner sig, torde knappast behöva diskuteras. Samtidigt har det stått klart att bestämmelserna icke kan gälla utan undantag. Svenskt fartyg på internationell resa kan sålunda komma i den situationen, att svensk rätt och lagstiftningen i främmande stat, inom vars territorium fartyget befinner sig, uppställer olika krav i fråga om säkerheten till sjöss. Är dessa krav oförenliga, torde den främmande statens rätt få gälla i första hand och den svenska rätten följaktligen få stå tillbaka. Med anledning härav föreslås att lagen skall tillämpas beträffande svenskt fartyg utanför svenskt farvatten, såvitt det är förenligt med lag i främmande stat som efter överenskommelse eller eljest är tillämplig.

Liksom man i svensk rätt erkänner främmande makts överhöghet över dess territorium bör man principiellt kräva att svensk lagstiftning skall iakttagas vid färd inom svenskt område. Avsikten är dock ej att lagen skall vara generellt tillämplig beträffande utländska fartyg. Vissa bestämmelser har sålunda getts sådan avfattning att det framgår om svenska eller utländska fartyg omfattas av bestämmelserna. I andra fall har de sakkunniga valt att ange genom en avslutande föreskrift vilka av kapitlets bestämmelser som ej skall vara tillämpliga på utländskt fartyg.

Remissyttranden. *Stockholms rådhusrätt* vänder sig mot den föreslagna formuleringen att lagen skall tillämpas beträffande svenskt fartyg utanför svenskt farvatten, såvitt det är förenligt med lag i främmande stat som efter överenskommelse eller eljest är tillämplig. Rådhusrätten anför:

Formuleringen av paragrafen får anses vara otillfredsställande då den icke direkt utsäger något om de fall, där fartyg befinner sig utanför svenskt farvatten utan att någon annan stats lag kan vara tillämplig. Det är givetvis meningen, att i sådana fall svensk lag skall vara tillämplig å de svenska fartygen. Ehuru det icke i lagtexten anges, tager andra meningen i paragrafens första stycke uppenbarligen sikte på det fall att svenskt fartyg befinner sig på plats, där annan stats jurisdiktion är gällande. För detta se-

nare fall säges i paragrafen, såsom ovan angivits, att svensk lag skall äga tillämpning såvitt det är förenligt med lagen i främmande stat, som efter överenskommelse eller eljest är tillämplig. Det är till en början oklart om de sakkunniga med uttrycket »såvitt» menar »i den mån» eller »såvida». Resonemanget förutsätter tydligen en överenskommelse mellan Sverige och en främmande stat eller någon annan omständighet som gör lagen i den främmande staten tillämplig på svenskt fartyg. Den föreslagna bestämmelsen synes oklar. Vad gäller lagens tillämpning kan i fråga om svenskt fartyg å annat lands jurisdiktionsområde två möjligheter tänkas föreligga, nämligen att lagen skall tillämpas antingen av svensk eller av utländsk myndighet. Det sistnämnda fallet torde här kunna lämnas åsido. I det förra fallet synes paragrafen innehålla föreskrift för svensk myndighet att tillämpa den utländska lagen om denna lag har annat innehåll än den svenska (jämför motiven) men svensk lag om *tillämpningen av denna* är förenlig med den utländska lagen, som efter överenskommelse eller eljest är tillämplig. Den sist återgivna relativsatsen synes något svårförståelig men med vad som däri anges torde knappast kunna avses annan situation än den där fartyget befinner sig inom ett främmande lands jurisdiktionsområde och där alltså den främmande lagen skulle vara tillämplig å svenskt fartyg. Om denna tolkning är riktig torde stadgandet icke innebära annat än att svensk lag i detta fall skall tillämpas där den främmande lagen hänvisar till svensk lag. För sådant fall kan det ifrågasättas om den föreslagna formuleringen är lämplig.

Departementschefen. Till vad de sakkunniga anfört om lagens tillämplighet kan jag i sak ansluta mig. Lagen om säkerheten på fartyg hör därför komma att gälla på fartyg, oavsett nationalitet, i svenskt farvatten och på svenska fartyg utanför svenskt farvatten såväl på internationellt vatten som i annat lands farvatten. I sistnämnda hänseende skall dock den inskränkningen gälla — som för övrigt följer av allmänt godtagna folkrättsliga grundsatser — att den svenska lagstiftningen måste vika för de lagbestämmelser som gäller i det land vari fartyget befinner sig. Då sjösäkerhetsbestämmelserna genom tillkomsten av internationella konventioner på området i huvudsak är lika i sjöfartsländerna, lär knappast i praktiken inträffa att svenska bestämmelser är oförenliga eller strider mot säkerhetsföreskrifter i det land där svenskt fartyg befinner sig. Något särskilt uttalande i lagtexten om denna fråga anser jag därför ej behöva ske. Med anledning härav har en viss redaktionell ändring skett i paragrafen.

I svenskt farvatten skall lagen i princip tillämpas på utländskt fartyg. Vissa av bestämmelserna är dock av nationell natur varför de icke utan vidare bör tillämpas på andra fartyg än svenska. Är utländskt fartyg undantaget lagens tillämplighet har detta särskilt angivits i regel i slutet av varje kapitel.

I 1 § sjölagen anges när fartyg skall anses som svenskt. Någon hänvisning till detta lagrum anser jag ej behöva ske.

Örlogsfartyg har icke definierats i lagförslaget. Enligt hävdvunnen svensk terminologi anses som örlogsfartyg flottans och kustartilleriets fartyg, sta-

lens isbrytarfartyg och sjömätningarfartyg men även förhyrt eller enligt särskilda bestämmelser marinen eljest tillhandahållet fartyg under den tid detsamma står till marinens förfogande (marint hjälpfartyg).

Någon definition av svenskt farvatten har icke skett i nu föreliggande förslag. Sedan lång tid tillhaka hävdas från svensk sida att gränsen för svenskt farvatten sträcker sig intill ett avstånd av fyra nautiska mil eller 7 408 meter från rikets landområden eller från en linje dragen längs yttersta skären [1 § tullstadgan den 7 oktober 1927 (nr 391) och KBr 4 maj 1934 ang. fixerande av gränsen för Sveriges tullområde; återgivet på särskilt sjökort, de s. k. tullkort; samt 1 § sjötrafikförordningen den 18 maj 1962 (nr 150)].

2--8 §§.

Paragraferna 2—7 motsvarar i huvudsak allmänna bestämmelser i tillsynslagen (1—4 och 6 §§). Enligt 4 § andra stycket skall tillsynen i arbetarskyddsfrågor ske under samverkan med arbetarskyddsstyrelsen. Avsikten är emellertid inte att arbetarskyddsstyrelsen skall fatta beslut i ärenden enligt denna lag. Av vad tidigare sagts framgår att tillsynsorganisationen i sin verksamhet bör biträdas icke endast av polismyndighet utan även av tull- och lotsmyndighet. Bestämmelser härom har införts i 6 §. Med anledning av den insyn som tillsynsmyndigheten i sin verksamhet får beträffande fartygs byggnad, konstruktion och utrustning, ej minst genom den föreslagna granskningen av fartygsritningar, finner jag det lämpligt att i 8 § införa förbud att röja yrkeshemlighet. En liknande föreskrift gäller för yrkesinspektionen (51 § arbetarskyddslagen).

9—11 §§.

De sakkunniga. I byggnadsförordningen, sjöbefälskungörelsen och sjöarbetstidslagen användes flera olika fartbegrepp. De sakkunniga har funnit det önskvärt att begagna ett fåtal entydiga fartbegrepp, som motiveras av säkerhetens krav. I sådant syfte föreslås tre olika farter, nämligen

inrikes fart: fart i svenskt farvatten;

östersjöfart: annan fart än inrikes fart, dock ej bortom linjen Hanstholm—Lindesnäs eller bortom Cuxhaven;

oceanfart: all annan fart än förut nämnts.

Definitionen på östersjöfart överensstämmer med gällande rätt. De sakkunniga har däremot icke funnit anledning att använda »stor kustfart» som användes i sjöbefälskungörelsen och som omfattar förutom östersjöfart även kustfart. Oceanfart föreslås omfatta såväl nordsjöfart som oceanfart enligt nu gällande regler. En sådan ändring har i princip icke mött någon gensaga under utredningsarbetet. De sakkunniga förutsätter, att sjöfartsstyrelsen kommer att meddela tillämpningsföreskrifter som går ut på att i princip likställa fart längs utländska kuster med fart inom motsvarande områden längs svenska kusten. Det torde slutligen ankomma på sjöfartsstyrelsen att med-

dela föreskrifter om den fart till vilken fartyg skall hänföras, när det under resa kommer att befara olika fartområden.

Remissyttranden. Mot de sakkunnigas *fartbegrepp* har stark kritik riktats från flera håll. *Sveriges redareförening* framhåller det angelägna i att man söker anknyta fartbegreppen till de definitioner, som återfinns i andra författningar vilka reglerar sjöfarten. Föreningen fortsätter.

Det måste anses olämpligt, att olika fartbegrepp återfinnas i exempelvis sjöbefälskungörelsen, sjöarbetstidslagen och sjömansskatteförordningen. I vart fall bör tillses, att samma bestämmelser härutinnan komma att gälla i en sjösäkerhetslag som i sjöbefälskungörelsen. Sjöfartsstyrelsen bör få bemyndigande att icke endast föreskriva viss inskränkning rörande de farvatten farten skulle omfatta, utan även eftergift från ett stadgande i denna punkt. Sålunda bör även fart i vissa utländska farvatten, exempelvis i flodmynningar, mellan närbelägna hamnar samt kustfart begränsad till viss utländsk stat kunna jämföras med fart i svenskt farvatten. Härvid bör även beaktas, att samarbetet inom EEC torde komma att leda till en liberalisering av bestämmelserna rörande kustfart i medlemsstater och associerade länder.

Sveriges fartygsbefälsförening förordar att samma fartbegrepp införes i lagen om säkerheten på fartyg som finns i sjöbefälskungörelsen. Enligt föreningen utesluter för övrigt en sådan ordning icke att därvarande nordsjö- och oceanfart sammanföres i ett enhetligt begrepp, nämligen oceanfart såsom utredningen föreslagit, eller möjligen »nordsjö -och vidsträcktare fart».

Även *sjöfartsstyrelsen* anser att man bör kunna i en säkerhetslag tillämpa de begrepp som införts genom sjöbefälskungörelsen. Bedömningen av de olika fartområdenas betydelse från säkerhetssynpunkt kan visserligen te sig olika när det är fråga om fartygs säkerhet och när det gäller utbildnings- och behörighetskrav för befäl. Dessa skillnader synes dock ej vara av större praktisk betydelse. Sjöfartsstyrelsen förordar därför att befälskungörelsens fartområden införes även i en ny säkerhetslag. I säkerhetslagen bör dock området för stor kustfart uppdelas i två eller flera skilda fartområden.

Bemanningsutredningen utgår i sitt yttrande från att de fartbegrepp som upptas i sjöbefälskungörelsen även måste tillämpas i lagen om säkerheten på fartyg.

Svenska maskinbefälsförbundet som likaledes finner det önskvärt med enhetliga fartbegrepp hänvisar till den fartindelning som tillämpas i sjöarbetstidslagen.

Departementschefen. 9 § motsvarar 7 § i tillsynslagen. Såsom framgår av vad jag tidigare utvecklat under det allmänna avsnittet anser jag att certifikaten bör ges en central ställning vid den offentliga fartygskontrollen. Det bör därför ankomma endast på den centrala tillsynsmyndigheten — sjöfartsstyrelsen — att utfärda certifikat, om Kungl. Maj:t ej förordnar annat. Då ett ogiltigt certifikat kan medföra att fartyget icke får fort-

sälla sin resa, anser jag att även statens fartygsinspektion och konsul bör ges möjlighet att i trängande fall förlänga certifikats giltighet för kortare tid (jfr 7 kap. 6 §). Närmare föreskrifter därom avses sjöfartsstyrelsen få utfärda.

Jag finner det vidare angeläget att binda certifikatets giltighet till visst fartområde eller del av sådant område. Vidsträcktheten av fartområdet har sjöfartsstyrelsen att bestämma med hänsyn till fartygets sjövärdighet och farvattnets beskaffenhet. I certifikatet kan uppställas vissa villkor för dess giltighet. Ett sådant villkor bör i regel vara att fartyget undergår föreskrivna besiktningar.

Från flera håll ej minst från sjöfartsorganisationerna har påtalats önskvärdheten av att fartområdena i säkerhetslagen ansluter sig till fartbegrepp, som återfinns i gällande sjöförfattningar. Jag delar denna uppfattning. Bl. a. med hänsyn till de föreslagna bemanningsreglerna i 6 kap. har i 10 § upptagits fartbegrepp som överensstämmer med sjöbefälskungörelsens.

Som Sveriges redareförening särskilt framhållit måste i lagen öppnas möjlighet att likställa fart längs utländska kuster med fart i svenskt farvatten. En bestämmelse härom har intagits i 10 § fjärde stycket.

Slutligen har i 11 § understrukits innebörden av certifikatets begränsning till viss fart.

12—13 §§.

Bestämmelserna motsvarar gällande rätt (8 och 10 §§ tillsynslagen).

2 KAP.

Fartygs sjövärdighet och fartcertifikat

Krav på sjövärdighet hos fartyg uppställs i 5 a § sjölagen, där bl. a. helt allmänt stadgas att fartyg skall vara i sjövärdigt skick när det nyttjas till sjöfart. I 13 § tillsynslagen anges att sjövärdighetsbesiktning är en undersökning som anställs för att utröna huruvida fartyg må anses sjövärdigt med hänsyn till dess användning och den fart, vari det nyttjas eller är avsett att nyttjas. Med stöd av 5 a § sjölagen har viss administrativ reglering skett på detta område.

1 §.

De sakkunniga. Det har ansetts betydelsefullt att i lagtexten — i motsats till vad för närvarande är fallet — ange innebörden av begreppet sjövärdig. Att lämna en uttömmande redogörelse härför är med hänsyn till bl. a. den snabba utvecklingen på förevarande område knappast möjligt. Beskrivningen har därför gjorts kortfattad och upptar endast de särskilt betydelsefulla momenten. De sakkunniga anför följande.

Enligt förarbetena till 5 a § sjölagen och till tillsynslagen åsyftas med sjövärdighet beskaffenhet av fartygs skrov och fasta delar samt vad därmed står i direkt samband. Härutinnan göres alltså i det föreliggande förslaget ingen ändring. Däremot ingår ej enligt dessa lagar i begreppet sjövärdighet fartygs utrustning, som där sidoordnas med sjövärdigheten. Förslaget låter däremot, efter förebild av 3 kap. 1 § luftfartslagen, sjövärdighet avse jämväl fartygs utrustning, som kan anses särskilt fast knuten till fartyget och ej är underkastad ständig förändring såsom fallet är bl. a. med last och bemanning. Med utrustning avses här bl. a. för fartygets manövrering och navigering avsedda inrättningar och instrument, brandskyddsanordningar och bärgningsredskap. Innebörden av det i någon mån flytande begreppet utrustning torde få närmare bestämmas i administrativ ordning. Det må anmärkas att förevarande bestämmelse på grund av stadgandet i 1 kap. 4 § andra stycket i förslaget är tillämplig på alla fartyg utan undantag, således även på sådana med mindre bruttodräktighet än 20 registerton; detta innebär icke någon ändring i förhållande till 5 a § sjölagen.

Begreppet sjövärdig är — även bortsett från vad nyss anförts om innebörden av utrustning — ej till sitt innehåll absolut och entydigt för alla fartyg. Fastmer måste dess närmare innehåll bestämmas efter växlande förhållanden i olika farvatten. Detta har i lagtexten kommit till uttryck därigenom att på sjövärdigheten uppställs fordran på att säkerhetskraven skall vara uppfyllda för den fart, vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. Vidare sägs att fartyg ej må anses sjövärdigt med mindre det är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet, att säkerhetens krav är tillgodosedda för den fart, vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. Sistnämnda stycke avses motsvara innehållet i nu gällande stadgande i 13 § tillsynslagen, att sjövärdighetsbesiktning anställs för att utröna om »fartyg må anses sjövärdigt med hänsyn till dess användning och den fart, vari det nyttjas eller är avsett att nyttjas».

Överhuvudtaget är gränsen i viss mån flytande mellan vad som här stadgas om sjövärdighet i lagteknisk mening och förhållandena då fartyget skall vara sjöklart, dvs. färdigt att börja en resa. Vid sidan av sjövärdighetsstadgandena måste naturligen beaktas de särskilda säkerhetsföreskrifter som återfinnes i andra delar av lagförslaget eller i tillämpningskungörelsen eller som kommer till uttryck i föreskrifter, vilka sjöfartsstyrelsen utfärdar med stöd härav — såsom angående lastning, bemanning och vad eljest skall iakttagas vid fartygets nyttjande.

Remissyttranden. Flera av remissinstanserna har i anledning av de sakkunnigas förslag om bestämningen av *begreppet sjövärdighet* understrukt vikten av att detta begrepp blir korrekt definierat ej minst från nordisk synpunkt. Någon helt tillfredsställande definition anser några remissorgan att förslaget icke utgör.

Mot det föreslagna stadgandet om fartygs sjövärdighet har *Sjöassuradörernas förening* i och för sig ingen erinran. Dock ifrågasätter föreningen om det ej bör utsägas, att fartyget icke blott skall vara så »konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet», utan även så bemannat att säkerhetens krav är tillgodosedda. Visserligen avses att särskilt reglera fartygs bemanning och visserligen får bemanningsfrågan i dagens läge anses problematisk,

men föreningen finner ändock, att förevarande paragraf som är huvudregeln i fråga om sjövärdigheten bör kompletteras på angivet sätt.

Stockholms rådhusrätt anmärker till en början att en påtaglig brist i lagstiftningen i denna fråga varit att begreppet sjövärdighet icke varit närmare bestämt. I förslaget göres nu försök till bestämmande av sjövärdighetsbegreppet. Den definition som de sakkunniga valt är enligt rådhusrättens förmenande icke tillfyllest. Rådhusrätten anför följande.

Man har sålunda definierat sjövärdigheten som det tillstånd där »säkerhetens krav är tillgodosedda för den fart, vari fartyget nyttjas eller är avsett att nyttjas». Uttrycket »säkerhetens krav» är i och för sig föga upplysande. Motiven lämnar icke någon upplysning om vad som skall avses därmed. Av motiven framgår emellertid att de sakkunniga avsett att närmare upplysning i förevarande hänseende bör givas i en särskild kungörelse. Av 9 kap. 1 § i förslaget tycks framgå att de sakkunniga ansett att avsaknad av fartcertifikat innebär bristande sjövärdighet. Här har alltså i begreppet sjövärdighet inlagts ytterligare en betydelse utöver den som kan utläsas ur 2 kap. 1 §. Enligt de sakkunnigas förslag synes endast den ifrågavarande farten vara utslagsgivande för vilket säkerhetskrav som skall uppställas. I enlighet med vad de sakkunniga i annat sammanhang påpekat kan dock fartygets beskaffenhet — ångdrift, motordrift eller atomdrift — vara av betydelse för del krav å säkerhet som skall uppställas. Möjligen kan åt begreppet sjövärdighet ges ungefär följande innebörd, nämligen att ett fartyg är sjövärdigt om det är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet att det med hänsyn till dess beskaffenhet kan begagnas i den fart vari det nyttjas eller avses att nyttjas utan att såvitt kan förutses skada därigenom kan åstadkommas.

Sjölagskommittén påpekar, att begreppet sjövärdighet enligt sjölagen har en tämligen begränsad räckvidd, såtillvida som utanför begreppet synes falla såväl utrustning som proviant, bemanning m. m. (72 §, jfr 138 §; se även 3 § 1 mom. konossementslagen). Förslaget till lag om säkerheten på fartyg avviker härifrån genom att fartygs utrustning innefattas under sjövärdigheten i egentlig mening. Den ståndpunkt utredningen, från sina utgångspunkter, intager till detta spörsmål finner sjölagskommittén välgrundad. Det må framhållas, att vid den genomgång av sjölagens befälhavarekapitel som påbörjades vid konferens med sjölagskommittéerna i de nordiska länderna i Helsingfors augusti 1961 — och jämväl vid överläggning rörande 72 § sjölagen — man från norsk sida förordat en sådan utformning av sjölagens förevarande regler, att sjövärdigheten skulle inkludera ej endast fartygets utrustning utan även fartygets proviantering, bemanning m. m. Frågan är, i vart fall för sjölagens del, övervägande av redaktionell natur.

Sjöfartsstyrelsen delar de sakkunnigas uppfattning om värdet av en sådan uppdelning av sjösäkerhetsfrågorna i dels sådana som hänför sig till fartyget såsom sådant och dels sådana som avser dess utnyttjande för avsedd eller pågående resa. Det synes dock styrelsen önskvärt, att valet av definitioner och uttryck vid denna uppdelning av säkerhetsfrågorna sker i så

nära anslutning som möjligt till inom sjöfartskretsar vedertagen terminologi samt att begreppen tillämpas mera konsekvent i lagstiftningen än vad fallet blivit i de sakkunnigas förslag. Sjöfartsstyrelsen erinrar vidare om att sedan några år pågår ett nordiskt utredningsarbete för översyn av de nu i väsentliga delar likformiga nordiska sjölagarna. Enligt vad styrelsen under hand inhämtat från den svenska sjölagskommittén har vissa förberedande diskussioner upptagits om bl. a. sjövärdighetsbegreppet och andra bestämmelser i 5 a och 26 §§ sjölagen utan att ännu någon av de olika ländernas sjölagskommittéer tagit slutlig ställning till frågan. Under dessa förhållanden skulle det enligt sjöfartsstyrelsens mening icke vara lämpligt att från svensk sida ensidigt genomföra en lagstiftning, som avviker från den hittillsvarande nordiska rättsenhetligheten. Styrelsen anser det därför angeläget, att nu berörda fråga blir föremål för nordiska överläggningar i särskild ordning. Kan emellertid så ej ske utan avsevärt fördröjande av lagstiftningsarbetet, torde överflyttande av stadganden från sjölagen till en ny säkerhetslag böra ske med oförändrad lydelse och vid de nordiska överläggningarna framkomna ändringsförslag senare genomföras i säkerhetslagen. Styrelsen anmärker att detta givetvis icke utgör hinder för en utvidgning av omfattningen av de regelbundna besiktningar av fartyg som de sakkunniga föreslagit till att även omfatta förhållanden som faller utanför sjölagens nuvarande sjövärdighetsbegrepp.

Departementschefen. Vid de överläggningar med sjöfartens organisationer, som skett i samband med departementsberedningen av ärendet, har några egentliga invändningar icke rests mot att inlägga även fartygets utrustning i begreppet sjövärdighet. Ej heller har gensaga mött mot det föreslagna begreppet under de kontakter som i ärendet tagits med våra nordiska grannländer.

Som de sakkunniga påpekat kan begreppet sjövärdighet aldrig vara absolut och entydigt för alla fartyg utan måste till sitt innehåll bestämmas efter bl. a. växlande förhållanden i olika farter. Frågan om fartygs sjövärdighet under resa är också beroende av om det är tillfredsställande bemannat och medför tillräckligt med proviant och drivmedel. Någon fullt tillfredsställande bestämning i lagen av sjövärdighetsbegreppet torde därför knappast kunna uppnås. Vad man emellertid särskilt i en säkerhetslag som den förevarande vill understryka är, att för fartyget väsentliga egenskaper såsom dess konstruktion, byggnad och utrustning måste erbjuda betryggande säkerhet till förekommande av sjöolycka. Detta konstateras vid en tillsynsförrättning, den s. k. sjövärdighetsbesiktningen. Av naturliga skäl låter sig denna förrättning, som nästan regelmässigt måste företagas då fartyget icke nyttjas till sjöfart utan ligger på varv eller i torrdocka, ej förena med en besiktning av t. ex. fartygets proviant och bemanning. En sjövärdighetsbesiktning bör därför endast omfatta skrov med fasta delar, fram-

drivningsmaskineri med hjälpmaskiner, elektrisk anläggning samt utrustning. Bemanning eller särskilda förhållanden ombord t. ex. proviant, vatten och arbetarskydd är fördenskull icke undantagna tillsyn. Men denna tillsyn, oftast i form av inspektion, måste äga rum när fartyget nyttjas till sjöfart.

Förevarande paragraf har redaktionellt ändrats så att den ansluter till vad nyss sagts. Då säkerhetskraven uppenbarligen måste rätta sig efter fartygets användning och den fart, vari fartyget nyttjas, har detta särskilt utsagts i paragrafen (jfr 13 § tillsynslagen).

2—3 §§.

För fartcertifikatets centrala betydelse i tillsynen har tidigare redogjorts. I 2 § uppdras gränsen för vilka fartyg som skall ha sådant certifikat. Obligatorisk skyldighet att inneha certifikat skall föreligga för passagerarfartyg, oavsett storlek och för annat fartyg om bruttodräktigheten uppgår till minst 100 registerton. Med denna gränsdragning har fastslagits att endast de fartyg som är underkastade regelbundet återkommande besiktningar skall inneha fartcertifikat. Definitionen på passagerarfartyg återfinns i 1948 års och 1960 års säkerhetskonventioner och motsvarar innehållet i 11 § tillsynslagen. Ett passagerarfartyg som är byggt för befordran av passagerare är i lagens mening icke att anse som passagerarfartyg om det under resa medför mindre än tolv passagerare.

I 5 kap. lagförslaget finns en bestämmelse om att passagerarfartyg skall ha bevis om att fartyget vid tillsynsförrättning befunnits lämpligt att befordra passagerare till visst angivet högsta antal i den fart, vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas, s. k. *passagerarfartygscertifikat*. Jag anser det i vissa fall onödigt att fartyg som är utrustat med passagerarfartygscertifikat alltid skall inneha även fartcertifikat. Sjöfartsstyrelsen har därför i 3 § tillagts befogenhet att medge befrielse från skyldigheten att inneha fartcertifikat, om passagerarfartygscertifikat utfärdats.

4 §.

I denna paragraf behandlas frågan, när ett fartcertifikat blir ogiltigt. Genomgår fartyget icke föreskriven tillsyn såsom sjövärdighetsbesiktning, mellanbesiktning eller extra besiktning, äger sjöfartsstyrelsen förklara certifikatet ogiltigt. Vid vissa inträffade förändringar i fartyget eller dess utrustning kan även ogiltighetsförklaring ske. För att en sådan förklaring skall få ske kräves emellertid att förändringarna, som kan ha uppkommit genom åtgärder, såsom ombyggnad och bristande underhåll eller genom skadehändelse, är av betydelse för sjövärdigheten. Att det fordras en förklaring från myndighet för att certifikatet skall bli ogiltigt överensstämmer med vad som sedan lång tid tillbaka gällt på detta område (31 § 4 mom. tillsynsförordningen samt artikel 14 lastlinjekonventionen). De sakkunniga har föreslagit en skärpning av bestämmelsen i så måtto att fartcertifikatet skulle bli

ogiltigt utan särskild förklaring av sjöfartsstyrelsen. De sakkunniga har härvid hänvisat till vad som enligt 3 kap. 5 § luftfartslagen gäller i fråga om luftvärdighetsbevis.

Jag anser att en sådan skärpning som endast torde komma att beröra svenska fartyg icke är nödvändig. Såsom hittills gällt i fråga om fribordscertifikat som grundas på lastlinjekonventionens bestämmelser bör det krävas en uttrycklig förklaring från tillsynsmyndigheten för att fartcertifikat icke längre skall vara giltigt. Då tillsynsmyndigheten dock måste få del av allt som händer fartyget av betydelse för sjövärdigheten för att effektivt kunna utöva kontroll över fartcertifikats giltighet, ämnar jag föreslå en vidgad underrättelseskyldighet till myndigheten beträffande inträffade händelser eller vidtagna åtgärder som rör sjövärdigheten. Endast i fall då det klart framgår att en åtgärd eller skada är av sådan art att den minskar sjövärdigheten, bör fartcertifikatet återkallas. I detta sammanhang må också understrykas att redan den omständigheten att fartcertifikatet icke längre gäller kan medföra att fartyget får nyttjandeförbud (8 kap. 1 § andra stycket).

6 §.

I denna paragraf ges sjöfartsstyrelsen möjlighet att medge att fartyg får nyttjas till sjöfart, oaktat det icke innehar fartcertifikat. Det kan naturligtvis inträffa fall då fartyg måste förflyttas trots att det ej är sjövärdigt eller dess sjövärdighet i allt fall ej klarlagts. Exempel på sådana situationer när dispensrätt kan ifrågakomma utgör såsom de sakkunniga för övrigt framhållit resa med skadat fartyg till plats för reparation eller upphuggning samt provtur med fartyg i samband med tillsynsförrättning.

3 KAP.

Åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall m. m.

1 §.

I 5 a § sjölagen sägs bl. a. att fartyg skall vara så inrättat, att nödigt skydd mot olycksfall och ohälsa beredes de ombordvarande, när fartyget nyttjas till sjöfart. Denna bestämmelse har med en mindre ändring överförts till 1 § detta kapitel. Att märka är att skyddet ombord omfattar ej endast besättningen utan även passagerare och andra som medföljer fartyget (jfr 2 kap. 2 § andra stycket).

2 §.

I 5 a § sjölagen sägs också att bostäder ombord på fartyg skall vara tillräckliga och lämpliga. I bostadskungörelsen finns bestämmelser om de ombordanställdas bostadsförhållanden. Där anges vilka utrymmen till de anställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad som skall finnas på skilda fartyg och hur dessa skall vara beskaffade. I 2 § detta kapitel har

en allmän bestämmelse intagits om att fartyg skall i erforderlig omfattning ha tillfredsställande bostadsutrymmen för de ombordanställda. Närmare föreskrifter om de ombordanställdas bostadsförhållanden på skilda fartyg avses inflyta i tillämpningskungörelsen.

3—5 §§.

I 5 a § sjölagen sägs vidare att fartygs inrättningar och redskap skall erbjuda tillräcklig säkerhet till förekommande av olycksfall och ohälsa, när arbete utföres med dem. I byggnadsförordningen (52 § 2 mom.) och byggnadsreglementet (130 §) ges detaljerade bestämmelser om arbetarskyddet ombord. Likaledes finns föreskrifter i nyttjandeförordningen (15—25 §§) och nyttjandereglementet (39—40 §§) som tar direkt sikte på arbetarskyddet. Genom kungörelsen den 8 oktober 1937 (nr 815) har som tidigare nämnts föreskrivits vissa skyddsåtgärder vid lastning, lossning och bunkring.

Såsom jag redan framhållit vid redogörelsen för lagförslagets huvudgrunder anser jag det lämpligast att vissa centrala bestämmelser som gäller för arbetarskyddet så gott som i oförändrat skick överföres till den föreslagna lagstiftningen. Så har skett i fråga om 3—5 §§, vartill förebild hämtats från 11—13 §§ arbetarskyddslagen. Vissa smärre jämkningar i paragraferna har dock måst ske för att anpassa dessa efter rådande speciella förhållanden ombord. De förpliktelser som jag ansett böra åvila arbetsledning och ombordanställda i fråga om arbetarskyddet och som motsvarar den viktiga 7 § arbetarskyddslagen återfinnes i 9 kap. Detta kapitel behandlar redares, befälhavares och besättnings m. fl. åligganden. I detta kapitel har även intagits en erinran om de skyldigheter som åvilar tillverkare och försäljare av arbetsredskap m. m. enligt arbetarskyddslagen. Beträffande förbud att bl. a. nyttja arbetsmaskiner och arbetsredskap ges bestämmelser i 8 kap.

I tillämpningskungörelsen avses att närmare reglera arbetarskyddet ombord. När det gäller de närmare föreskrifterna angående hjälp och vård vid olycksfall ombord bör dessa utfärdas av den centrala tillsynsmyndigheten i samråd med medicinalstyrelsen.

6 §.

Bestämmelser om kosthållet finns i kungörelsen den 16 oktober 1925 (nr 435) angående spisordning för besättningar å svenska handelsfartyg. I kungörelsen (§ 9) ges även föreskrifter om dricksvatten. Om vattnets förvaring ombord lämnas föreskrift i nyttjandeförordningen (25 §).

I 6 § har intagits allmänna bestämmelser om kosten och vattnet ombord. I tillämpningskungörelsen avses även regleras frågor som har samband med kosthållet såsom proviants och vattens förvaring ombord. Närmare föreskrifter i dessa hänseenden bör slutligen meddelas av den

centrala tillsynsmyndigheten i samråd med medicinalstyrelsen och statens institut för folkhälsan.

8—10 §§.

Som tidigare nämnts infördes i tillsynsförordningen år 1952 en ny föreskrift, 26 a §, av innehåll att på fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton bör finnas ett eller flera skyddsombud för manskapet.

Dessa paragrafer, 8—10 §§, innehåller föreskrifter om skyddsarbetet ombord genom skyddsombud och skyddskommittéer. De skiljer sig från gällande rätt (26 a § tillsynsförordningen) och de sakkunnigas förslag därigenom att de nära ansluter sig till arbetarskyddslagens föreskrifter. Liksom arbetarskyddslagen bygger förslaget om skyddsombud och skyddskommitté på en förtroendefull samverkan mellan redare och ombordanställda på arbetarskyddets område. I förslaget har heller icke upptagits någon påföljd för underlåtenhet att utse skyddsombud. Om de ombordanställda på ett visst fartyg skulle finna att utrymme saknas för skyddsombudsverksamhet bör det — i likhet med vad som gäller för arbetarskyddet i land — berättiga till undantag från huvudregeln.

11 §.

De föreslagna bestämmelserna tar direkt sikte på förhållandena ombord på svenskt fartyg. Huvudbestämmelsen i 1 §, som uttrycker ett generellt krav på att fartyg i varje fall skall hålla en inom sjöfarten allmänt upprätthållen minsta standard i fråga om arbetarskydd och hygien, bör dock gälla även utländskt fartyg. När det gäller ett utländskt fartygs lossnings- och lastningsanordningar, med vilka arbete utföres i svenskt farvatten, bör även Kungl. Maj:t liksom hittills ha möjlighet att göra våra bestämmelser i ämnet tillämpliga på utländskt fartyg [beträffande konventionen den 27 april 1932 ang. skydd mot olycksfall för arbetare, sysselsatta med lastning och lossning av fartyg, jfr SÖ 1938:28 samt kungörelser den 8 oktober 1937 (nr 815 och 816) i ämnet].

4 KAP.

Lastning, lastmärke och fribordscertifikat

1 §.

De sakkunniga. Denna bestämmelse motsvarar 5 a § tredje stycket sjölagen. Där sägs att fartyg skall för resa vara så lastat att säkerheten för fartyg och liv ej äventyras. Föreskriften att säkerheten för gods ej skall äventyras har icke medtagits i denna paragraf. Föreskriften avser nämligen fartygets last och har sålunda ansetts vara närmast av handelsrättslig natur. Då den syftar på förhållandet mellan befraktare och bortfraktare hör den ej hemma i en säkerhetslag, vilken främst tager sikte på säkerheten

för fartyg och ombordvarande. Naturligtvis blir säkerheten för lasten indirekt tillgodosedd med föreliggande förslag.

I förevarande paragraf uppställs det kravet att fartyg, då det nyttjas till sjöfart, icke får vara så lastat eller barlastat, att dess stabilitet och bärighet äventyras eller säkerheten i övrigt för de ombordvarande sättes i fara. Vad som är nytt i förslaget i förhållande till 5 a § tredje stycket sjölagen är att fartygets stabilitet och bärighet omnämnes.

Den hårda konkurrensen inom sjöfartsnäringen, som särskilt under tiden närmast före det andra världskriget och därefter kommit till synes, har intensifierat kraven på allt större, snabbare och mer driftsekonomiska fartyg. För att tillgodose dessa krav har man måst göra fartygen lättare och med skarpare linjer, vilket i sin tur medfört nya tillverkningsmetoder — t. ex. svetsning i stället för nitning — och nya byggnadssätt samt även nya material. Stabilitetsfrågorna har därmed blivit mera komplicerade än tidigare. Då en befälhavare byter fartyg, kan han numera i allmänhet icke förlita sig på sin erfarenhet av det tidigare fartyget vid bedömning av det nya fartygets stabilitetsegenskaper, om fartygen ej är systerfartyg och byggda efter samma mallar. Skeppsbyggeriet har ännu icke nått den grad av standardisering som skulle göra stabilitetsförhållandena hos olika fartyg mera enhetliga.

Därtill kommer att fartygsbefälets utbildning i skeppsbyggeri och särskilt i stabilitetslära icke kan bli så omfattande som i och för sig skulle vara önskvärt. Vidare må beaktas att ett stort antal påmönstrade fartygsbefäl är »bristmönstrade» och saknar utbildning i detta viktiga ämne. Utredningar om inträffade fartygsolyckor ger understundom vid handen att bristande insikter om fartygets stabilitet under olika förhållanden kan ha medverkat till olyckorna. Några olyckor, vid vilka fartyg gått under med man och allt, torde kunna hänföras till olämplig lastning.

De sakkunniga har velat fästa uppmärksamheten på hithörande frågor genom att i lagförslaget särskilt nämna stabilitet och bärighet, varom nu stadgas i 58 § byggnadsförordningen. Dessa frågor har de sakkunniga bedömt vara så betydelsefulla, att i lagförslagets tillämpningskungörelse föreslagits att redaren skall åläggas förse befälhavaren med skriftliga uppgifter — kurvor och beräkningar — för att denne skall kunna skaffa sig tillräcklig kännedom om fartygets stabilitet under olika förhållanden. Motsvarande uppgifter skall också tillhandahållas befälhavaren vid betydelsefulla ändringar i fartyget. Det har vidare föreslagits att sjöfartsstyrelsen alltid skall erhålla stabilitetsuppgifterna.

Med stabilitet avses såväl fartygs tvärskeppsstabilitet som dess långskeppsstabilitet. Bärigheten avser fartygets nedlastning till ett visst minsta fribord.

Remissyttranden. *Hovrätten för Västra Sverige* anser att övervägande skäl synes tala för att nuvarande föreskrift i sjölagen 5 a § att lastningen ej skall äventyra säkerheten för gods jämväl i sak skall återfinnas i lagförslaget, t. ex. genom att i förslaget »de ombordvarande» utbytes mot »personer eller egendom». *Hovrätten* anför bl. a.

I 4 kap. 1 § saknas motsvarighet till föreskriften i nuvarande sjölagen 5 a §, att lastningen ej skall äventyra säkerheten för gods. Skälet härför har i motiven angivits vara, att bestämmelsen avsåge fartygets last och sålunda — såsom syftande på förhållandet mellan befraktare och bortfraktare — ansetts vara närmast av handelsrättslig natur, varför den ej hörde hemma i en säkerhetslag. Sätillvida kan denna inställning förefalla befogad, som säkerheten för person givetvis har större betydelse än säkerheten för gods. Emellertid torde de sakkunniga ha underskattat vikten av de allmänna hänsyn, som tala för att — oavsett vilka rättsregler som gälla mellan fraktföraren och godsets ägare — jämväl på fartyget befintlig egendom skyddas mot skada. *Hovrätten* anser det därför tveksamt, om man på sätt som skett bör underlåta att betona vikten av säkerheten till egendom. Den inställning till denna fråga, som i betänkandet markerats, kunde tänkas få betydelse också i andra sammanhang än dem lagen direkt berör, såsom då skadeståndstalan föres mot fraktföraren eller ombordanställd på grund av påstådd försummelse att skydda på fartyget medförd egendom.

Liknande synpunkter anlägges av Stockholms rådhusrätt.

Departementschefen. I förevarande paragraf uppställes det kravet att fartyg icke får vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet och bärighet äventyras eller säkerheten i övrigt för fartyget eller de ombordvarande sättes i fara.

Vad som är nytt i förslaget i förhållande till 5 a § sjölagen varifrån föreskriften överförts är att fartygets stabilitet och bärighet särskilt angivits. I likhet med de sakkunniga anser jag att fartygs stabilitet och bärighet bör ägnas särskild uppmärksamhet framför allt mot bakgrunden av den pågående fartygstekniska utvecklingen.

Jag delar också de sakkunnigas uppfattning att redaren skall ha skyldighet att förse befälhavaren med skriftliga stabilitetsuppgifter om fartyget. Bestämmelser härom bör såsom de sakkunniga föreslagit inflyta i tillämpningskungörelsen.

Vid remissbehandlingen har från några håll framförts betänkligheter mot att nuvarande föreskrift i 5 a § sjölagen, att lastningen ej skall äventyra säkerheten för gods, icke återfinns i paragrafen.

Såsom jag tidigare framhållit avses lagen om säkerheten på fartyg i viss mån bli subsidiär i förhållande till sjölagen. Endast de närmare bestämmelserna i 5 a § sjölagen som berör fartygs och ombordvarandes säkerhet överföres till sjösäkerhetslagstiftningen. Frågan om skyddet av lasten ombord är i egentlig mening icke en säkerhetsfråga även om den indirekt kan ha betydelse för fartygets sjövärdighet. Det åligger närmast

fartygsbefälet att tillse att lasten t. ex. skyddas mot vatten och fukt. Enligt gällande rätt har den offentliga tillsynsmyndigheten icke tagits i anspråk för uppgifter som främst syftar till att skydda fartygslasten. Jag är heller icke beredd att tillstyrka en ändring i gällande ordning.

2 §.

Enligt 9 § tillsynslagen skall fartyg med en minsta bruttodräktighet av 150 registerton vara försett med lastmärke som visar dess minsta tillåtna fribord, om det befordrar gods eller passagerare i utrikes fart eller i östersjöfart mellan svenska hamnar.

Såsom jag tidigare framhållit bör lastmärkestvånget utvidgas att omfatta även fartyg ned till 20 bruttoregisterton, när det befordrar gods eller passagerare. Paragrafen innehåller regler härom. Anmärkas må att lastmärkestvånget gäller fartyg oavsett i vilken fart det nyttjas. I enlighet med gällande rätt är lustfartyg undantagna från skyldighet att föra lastmärke.

Sjöfartsstyrelsen har att fastställa lastmärke för varje fartyg som omfattas av lastmärkestvång. Detta bör ske med ledning av tillgängliga stabilitetsuppgifter och ritningar och innebära att såväl lastmärkets utseende som placering på fartygets sida anges. Lastlinjekonventionen innehåller detaljerade föreskrifter i dessa hänseenden. Konventionen omfattar emellertid icke fartyg under 150 bruttoregisterton. Även för fartyg under denna tongräns anser jag att konventionens regler bör vara till ledning vid fastställande av lastmärke. Av naturliga skäl måste bestämningen av minsta tillåtna fribord bli schematisk för de minsta fartygen.

3—4 §§.

I överensstämmelse med vad som redan gäller (31 § 2 mom. tillsynsförordningen jämfört med artikel 11 i lastlinjekonventionen) anges i förevarande paragraf att fribordscertifikat skall utfärdas när lastmärken fastställts och påsatts fartyget. Lastmärken enligt lastlinjekonventionen utvisar olika tillåtna fribord för bl. a. sommar, vinter, salt- och sötvatten samt fart.

I 4 § har särskilt utsagts att fartyget icke får lastas djupare än tillämpligt lastmärke utvisar.

5 §.

Paragrafen överensstämmer med gällande rätt (31 § 4 mom. tillsynsförordningen och artikel 14 mom. 3 i lastlinjekonventionen). I likhet med de sakkunniga anser jag att fribordscertifikat skall förklaras ogiltigt även i det fall att fartygets skrov eller överbyggnad ändras i väsentlig grad.

6 §.

För att utländskt fartyg i svenskt farvatten icke skall få ekonomiskt fördelaktigare villkor i fråga om nedlastning än svenska fartyg, förutsät-

tes enligt paragrafen att Kungl. Maj:t skall kunna föreskriva krav på lastmärken och fribordscertifikat eller annat bevis om fribordet för utländskt fartyg i syfte att få till stånd enhetliga nedlastningsregler för alla fartyg i svenskt farvatten.

5 KAP.

Passagerarfartyg och passagerarfartygscertifikat

Innehållet i detta kapitel bygger på de särskilda bestämmelser om passagerarfartyg som återfinns i tillsynslagstiftningen. Dessa föreskrifter avser visserligen efter ordalagen endast själva den särskilda förrättning som benämnes passagerarfartygsbesiktning. Föreskrifterna innehåller likväl åtskilliga materiella bestämmelser om passagerarfartyg och dess inredning.

1 §.

Paragrafen motsvarar i sak 21 § tillsynslagen. Enligt detta lagrum skall passagerarfartyg ha undergått passagerarfartygsbesiktning innan passagerarfartygscertifikat utfärdas. Denna besiktning har till ändamål att fastställa det högsta antalet passagerare som skall på en gång få medfölja fartyget. I 1 § detta kapitel har särskilt understrukits vikten av att taga hänsyn till fartygets stabilitet och bärighet samt de åtgärder som vidtagits till förebyggande av ohälsa och olycksfall vid fastställande av det högsta tillåtna passagerarantalet. Vid sjövärdighetsbesiktning som anges i 2 kap. kontrolleras fartygets utrustning vari ingår räddningsanordningar och räddningsmaterial för passagerare. Med anledning härav har i detta kapitel icke införts bestämmelse om passagerarfartygs räddningsutrustning.

Det har ej ansetts erforderligt att i lag närmare upptaga föreskrifter om hur passagerarantalet skall beräknas. Regler härom bör däremot inflyta i administrativ författning.

2—3 §§.

Paragraferna motsvarar bestämmelserna i 20 § första stycket och 22 § tillsynslagen. I motsats till vad för närvarande gäller upptar lagförslaget ej föreskrifter om de tider, för vilka passagerarfartygscertifikat skall gälla i olika fall. Liksom ifråga om fartcertifikatet bör Kungl. Maj:t ha möjlighet att anpassa tiderna för passagerarfartygscertifikats giltighet efter skilda förhållanden. I övrigt må hänvisas till motsvarande bestämmelser om fartcertifikat i 2 kap. 2 och 3 §§ lagförslaget.

2 § andra stycket uppställer krav på att även utländskt passagerarfartyg skall ha bevis om det högsta tillåtna passagerarantalet.

4 §.

I 2 kap. 2 § andra stycket upptas en definition på passagerarfartyg. Såsom sådant fartyg skall enligt lagrummet anses fartyg som medför fler än

tolv passagerare. 20 § andra och tredje styckena tillsynslagen anger vilka personer på ett passagerarfartyg som icke skall räknas som passagerare. Till ifrågavarande paragraf har dessa regler överförts i oförändrat skick, dock med den ändringen att sjöfolk som fortskaffas genom konsuls försorg numera skall räknas som passagerare. Att märka är vidare att stuvare och andra som medföljer fartyget för arbete ombord enligt 2 kap. 2 § andra stycket ej anses som passagerare.

6 §.

6 § har tillkommit för att förenkla förfarandet i samband med provtur med nybyggda eller ombyggda fartyg. Vid sådant tillfälle brukar bl. a. redare och varvpersonal samt gäster medfölja ombord. Enligt nuvarande lagstiftning fordras att fartyget först undergår passagerarfartygsbesiktning med därtill hörande prov, innan det får taga passagerare ombord för den slutliga provturen. Detta har av de sakkunniga ansetts vara en väl omständlig procedur. Under förutsättning att bärgningsutrustning finns i erforderlig omfattning och provturen i övrigt sker under betryggande förhållanden torde en sådan resa icke medföra några risker för passagerarna. Jag är därför beredd tillstyrka förslaget.

I överensstämmelse med gällande rätt hör Kungl. Maj:t ges möjlighet att meddela föreskrifter om att passagerarfartygscertifikat ej heller bör fordras för resor med däckade fiskefartyg till sammankomster av gemensamt intresse för den bofasta skärgårdsbefolkningen. 6 § avser även att omfatta detta fall.

6 KAP.

Bemanning och minimibesättning m. m.

1 §.

Såsom framgår av vad jag tidigare sagt återfinns huvudstadgandet om fartygets bemanning i 5 a § sjölagen. Där sägs att fartyget skall vara bemannat på betryggande sätt. En anvisning om innebörden av bestämmelsen ges även i 5 a §, då där uppställs krav på att för längre resor befäl och manskap skall vara tillräckligt många för två vakter både vad gäller skeppstjänsten på däck och vad angår skeppstjänsten i maskin.

Förevarande paragraf avser att motsvara 5 a § sjölagen. Genom tillkomsten av sjöarbetstidslagen har tvåvaktsystemet i huvudsak kommit att ersättas av ett trevaktsystem inom handelsflottan. När det gäller skeppstjänsten har även en viss rationalisering ägt rum. Bl. a. tillämpas sedan flera år tillbaka en ny anställningsform som benämnes anställning i allmän tjänst. Den anställde mönstras därvid i viss befattning på hittillsvarande sätt (såsom matros, motorman etc.) men är skyldig att vid behov utföra

annat arbete ombord än det som tillhör den befattning, i vilken han på mönstrats. På vissa mindre fartyg har man övergått till att draga upp maskinkontroll och maskinmanöver på fartygsbryggan. Även fartygets styr-anordningar kan automatiseras genom s. k. autopilotsystem.

På grund av det anförda anser jag det icke lämpligt att i en ramlag med mera allmängiltigt innehåll närmare reglera antalet vakter på däck och i maskin. Erinras må emellertid att enligt förslaget om minimibesättning för fartyg hänsyn måste tagas till erforderlig vakttjänst ombord vid beräkningen av besättningens storlek.

I tredje stycket upptages en allmän bestämmelse om att erforderlig personal skall finnas ombord för kosthållet och för betjäning av radiotelegrafi- eller radiotelefonianläggning. Om 1960 års säkerhetskonvention som samtidigt med detta lagförslag underställes riksdagen antages, avses föreskrifter komma att utfärdas på vilka fartyg teleanläggning skall föras.

2—3 §§.

Minimibesättningen skall fastställas för varje fartyg om minst 20 brutto-registerton, som befordrar gods eller passagerare. Denna prövning bör emellertid kunna ske efter vissa schematiska grunder. Fartygstyp, maskinstyrka, utrustning och användning kommer självfallet att vara betydelsefulla omständigheter vid fastställande av minimibesättningen. I många fall är dock fartygen så ensartade att en uppdelning bör kunna ske efter tonalet eller maskinstyrkan såsom f. n. tillämpas i kollektivavtal mellan redare och ombordanställda.

Vissa allmänna behörighetskrav måste uppställas på däck- och maskinbemanningen. När det gäller befälet har denna fråga lösts i sjöbefälskungörelsen, där befälets sammansättning bestämts från sjösäkerhetssynpunkt. Vid minimibesättnings fastställande skall därför sjöbefälskungörelsen lända till efterrättelse.

Beträffande manskapets antal och kvalifikationer finns ingen författningsreglering. Som jag tidigare utvecklat måste avgörande emellertid här vara att manskapet får en sådan sammansättning att skeppstjänsten såväl ifråga om utkik och manövrering som fartygets drift i övrigt kan fullgöras på ett betryggande sätt.

Av 1 § framgår att särskild minimibesättning kan fastställas för kortare resor, när skeppstjänsten inte behöver indelas i skift.

5—7 §§.

För att tillsynsmyndighet lätt skall kunna konstatera om ett fartyg är underbemannat har en bestämmelse införts, om att minimibesättningens sammansättning skall införas i fartygets tillsynsbok. Skulle antalet besättningsmän understiga det för fartyget fastställda, bör fartyget enligt 8 kap. 1 § beläggas med nyttjandeförbud. I övrigt har beträffande tillsynsboken

införts bestämmelser som i stort överensstämmer med dem som gäller för certifikat.

Såsom jag tidigare framhållit utgör bristen på yrkeskunnigt sjöfolk ett allvarligt problem inom vår handelsflotta. I sjöbefälskungörelsen har den tidigare redovisade bristmönstringsparagrafen måst införas. Den föreslagna ordningen med en minimibesättning för varje fartyg utgör en skärpning av gällande bestämmelser, då det minsta besättningsantalet för viss fart som antecknats i tillsynsboken icke får underskridas.

För att en sådan regel icke skall medföra obilliga verkningar för sjöfarten är det av vikt att det för fartyg som går i olika farter anges den minimibesättning som är tillämplig i varje fart. Av 1 kap. 10 § förslaget framgår att även fart mellan utländska orter kan jämföras med inre fart eller stor kustfart.

Av vad jag tidigare sagt framgår att minimibesättningen skall fastställas endast från säkerhetssynpunkt. I sakens natur ligger därför att dispens icke må medgivas från kravet att besättningsantalet skall vara uppfyllt för den fart vari fartyget går.

7 KAP.

Tillsyn av lagens efterlevnad m. m.

1 §.

Paragrafen innehåller de grundläggande reglerna om och syftet med de olika tillsynsförrättningarna som i förslaget fått särskilda beteckningar. Benämningen sjövärdighetsbesiktning har förbehållits den regelbundna, totala undersökningen av ett fartygs sjövärdighet, medan åt den regelbundna mer begränsade undersökningen av sjövärdigheten getts det redan i sjöfartskretsar använda namnet mellanbesiktning (jfr 16 § första stycket b) tillsynslagen). Den icke regelbundna kontrollen av sjövärdigheten kallas i förslaget för extra besiktning. Annan undersökning än sådan som icke direkt avser sjövärdigheten, lastmärken eller det högsta tillåtna antalet passagerare som ett fartyg får medföra, kallas inspektion.

Redan i denna paragraf har det ansetts vara av vikt att understryka att tillsynsförrättningar, även de som utförs av klassificeringsanstalterna bör samordnas i tiden. Detta är uppenbarligen till fördel ej endast för fartygets redare utan även för tillsynsmyndigheten.

2 §.

Föreskriften motsvarar 13 § tillsynslagen. Vid tillsynslagstiftningens tillkomst byggdes mindre handelsfartyg fortfarande av trä. Numera är beståndet av träfartyg bortsett från smärre fiskefartyg statt i avveckling. Ännu år 1960 fanns det likväl — påpekar de sakkunniga — i runt tal 500

träfartyg i storleken 100 bruttoton eller därunder, av vilka praktiskt taget hälften var 50 år eller äldre.

Förevarande paragraf har anpassats till moderna fartyg och i motsats till 13 § tillsynslagen getts ett mindre detaljerat innehåll. Den avses därför kunna omfatta även äldre fartyg av trä. I paragrafen har icke reglerats vilka åtgärder som skall vidtagas mot redare som underlåter att inställa fartyg till sjövärdighetsbesiktning. Då ett passagerarfartyg eller annat fartyg om minst 20 bruttoregister-ton i regel icke får nyttjas till sjöfart förrän det genomgått sjövärdighetsbesiktning, anser jag i likhet med de sakkunniga detta icke erforderligt.

3 §.

Paragrafen reglerar, när ett fartyg första gången är underkastat sjövärdighetsbesiktning.

3 § överensstämmer med 14 § tillsynslagen, dock med den ändringen att dess tillämplighet utsträcks från fartyg med en bruttodräktighet av minst 100 register-ton till fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 register-ton. Liksom hittills avses att passagerarfartyg, oavsett storlek, skall falla under bestämmelsen.

I 3 § andra stycket har införts en ny föreskrift att sjövärdighetsbesiktning skall äga rum så snart ske kan, när svenskt fartyg vars bruttodräktighet understiger 100 register-ton övergått i annan svensk ägo. Bestämmelsen hör samman med den ståndpunkt som tagits i frågan om vilka fartyg som skall underkastas kontinuerliga besiktningar. När det gäller tonnaget mellan 20 och 100 bruttoregister-ton är det sålunda tillfyllest att det undergår sjövärdighetsbesiktning vid nybyggnad, större reparation samt vid överlåtelse. Vid överlåtelse kan dock sådan besiktning vara onödig, t. ex. om fartyget nyss har genomgått sjövärdighetsbesiktning eller tilldelats klass i klassificeringsanstalt. Hänsyn härtill har även tagits i själva lagtexten, där det lagts i sjöfartsstyrelsens hand att i vissa fall meddela befrielse från besiktningstvånget. Även vid övergång av äganderätten från utländsk till svensk redare anser jag att sjöfartsstyrelsen bör få denna dispensrätt.

4 §.

I fråga om de föreslagna tiderna för förnyade sjövärdighetsbesiktningar avviker dessa från dem som anges i 16 § tillsynslagen för passagerarfartyg endast på en punkt. Fartyg som går i östersjöfart mellan svenska hamnar bör nämligen med hänsyn till befogade anspråk på säkerhet undergå förnyad besiktning lika ofta som fartyg som f. n. går i utrikes fart eller alltså var tolfte månad.

5—6 §§.

De sakkunniga. I fråga om annat fartyg än passagerarfartyg ges i förevarande paragrafer mera differentierade föreskrifter om tider för besikt-

ningar än vad som nu gäller i 16 § första stycket b) tillsynslagen. Har fartyget högsta klass, behöver det enligt 5 § undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning endast vart fjärde år. Men är det minst 24 år gammalt, anses att redan på grund av fartygets ålder skäl finns för en kortare mellantid till nästa regelbundna besiktning. I sådana fall eller om fartyget icke har högsta klass, får sjöfartsstyrelsen bestämma tidpunkten för nästa sjövärdighetsbesiktning. Styrelsen är dock bunden såtillvida som denna besiktning får ske tidigast två och senast fyra år efter senast företagna sjövärdighetsbesiktning. Tidpunkten för besiktningen skall bestämmas med hänsyn till fartygets ålder, styrka och allmänna tillstånd eller andra förhållanden såsom ex.vis farten. Förebild till förslaget att sjöfartsstyrelsen skall få bestämma tidpunkten för nästa sjövärdighetsbesiktning finns i den danska motsvarande lagstiftningen.

De sakkunniga erinrar vidare om att 16 § tillsynslagen medger att förnyad sjövärdighetsbesiktning må utan att rubba tidsföljden för efterföljande besiktning företagas högst tre månader före eller efter där angivna tider samt att sjöfartsstyrelsen får medge anstånd i högst sex månader med besiktningen. I det senare fallet räknas tiden för efterföljande besiktning från den tidpunkt, då den aktuella besiktningen verkligen äger rum. Dessa regler tillåter en icke önskvärd förskjutning av besiktningens perioderna men ger även viss smidighet åt det tillämpade systemet. De tillgodoser också ägarens behov av att kunna anpassa fartygets seglation efter besiktningarna. Systemet har i huvudsak bibehållits i förslaget, ehuru det fått en något annan utformning. Möjligheten för ägaren att välja en tidigare tidpunkt än den i lagen eller av sjöfartsstyrelsen bestämda har nämligen i lagförslaget tillgodosetts på så sätt, att nästa sjövärdighetsbesiktning angetts skola ske sist inom viss tid. Vad åter angår möjligheten att få besiktningen utförd vid en senare tidpunkt än den på förhand bestämda föreslås sjöfartsstyrelsen få möjlighet att tillåta anstånd i högst ett år. — Tiden har valts i överensstämmelse med vad som gäller om uppskov med klassbesiktning. Med denna bestämmelse avses att ernå samma periodindelning som klassanstalternas. En viktig nyhet i lagförslaget är att anstånd med besiktning icke skall få till följd att tidpunkten för nästa besiktning framflyttas. Skälet härtill har varit en önskan att söka åstadkomma större överskådlighet över besiktningstiderna och vinna samordning med förekommande klassundersökningar.

Klassanstalterna medger numera allt oftare upp till tolv månaders uppskov med fullständig klassundersökning efter en mer eller mindre noggrann s. k. konditionsbesiktning. Tiden för nästföljande undersökning räknas då från den aktuella undersökningens avslutande. Härigenom kan perioderna för de fullständiga klassundersökningarna komma att uppgå till fem år i stället för fyra år. En sådan ordning vilken kan innebära olägenheter från säkerhetssynpunkt och omöjliggör en önskvärd samordning mel-

lan sjövärdighetsbesiktningar och klassundersökningar, har icke ansetts böra påverka besiktningsperioderna.

Remissyttrandena. Förslaget om *tillsynen av klassade fartyg* har i remissyttrande berörts, förutom av sjöfartsstyrelsen, i huvudsak endast av företrädare för rederinäringen och varvsindustrien samt av Sjöassuradörernas förening.

Sjöfartsstyrelsen understryker starkt värdet av den av de sakkunniga förordade decentraliseringen och samverkan med klassanstalterna. Vid utarbetandet av närmare tillämpningsföreskrifter avser styrelsen att noga pröva huruvida icke sådana åtgärder kan leda till än större lättnad i fartygsinspektionens regelbundna arbetsuppgifter än vad de sakkunniga förutsatt. Styrelsen finner detta synnerligen angeläget icke minst med hänsyn till behovet av en väsentlig utökning av fartygsinspektionens möjligheter att genom stickprovsvis insatta inspektioner särskilt av äldre och mindre välbehållna fartyg, utöva erforderlig kontroll av att sjösäkerhetskraven icke eftersättes.

Sjöassuradörernas förening framhåller önskvärdheten av att den kontroll som hittills på ett från sjöförsäkringssynpunkt tillfredsställande sätt skötts av klassificeringsinstitutet i fortsättningen får bestå.

Sveriges varvsindustrieförening påpekar, att lagförslaget till synes ej tagit erforderlig hänsyn till de stora klassificeringssällskapens erfarenhet och kunnande. Ett utökat samarbete mellan den statliga myndigheten och klassanstalterna förefaller enligt föreningen värt att överväga.

Sveriges redareförening anser det icke tillfredsställande att klassanstalts åtgärd såvitt avser fartyg över 24 år icke godtages, trots att fartyget innehar godkänd klass. Däremot kan föreningen gå med på, att för det fall fartyget icke innehar klass, sjöfartsstyrelsen må bestämma, när förnyad sjövärdighetsbesiktning skall äga rum. Föreningen kan heller icke godtaga att ändring sker beträffande de terminer för klassbesiktning, som tillämpas av godkända klassificeringsanstalter.

Föreningen påpekar, att sjövärdighetsbesiktning och klassbesiktning utan svårighet kan samordnas, så att om klassificeringsanstalten lämnat anstånd med sin besiktning, även anstånd kan lämnas med sjövärdighetsbesiktningen. Föreningens erfarenhet ger vid handen, att de anståndsregler som hittills tillämpats icke varit till men för sjösäkerheten. Skulle förslaget genomföras, blir konsekvensen den, att besiktning får företagas efter fem år, medan nästa besiktning skall göras redan efter tre år.

Beträffande det föreslagna kravet att klassundersökning icke får vara äldre än sex månader för att kunna godkännas såsom besiktning yrkar föreningen att det utgår ur förslaget. I annat fall kommer man att lägga hinder i vägen för s. k. continuous survey, som f. n. tillämpas inom en stor del av handelsflottan. Mot praktiserandet av detta besiktnings sätt torde inga

erinringar kunna resas, snarare synes det vara ägnat att öka sjösäkerheten. Ett frångående av denna praxis skulle även komma att åsamka rederinäringen synnerligen betydande kostnader. Så länge ett fartyg innehar högsta klass och är underkastat s. k. continuous survey, finns heller intet skäl att föreskriva strängare regler, när fartygets ålder överstiger 16 år. I vart fall bör gränsen icke sättas lägre än 32 år. Föreningen vill fästa uppmärksamheten på, att en godkänd klassificeringsanstalt gradvis skärper fordringarna samt vidtager väsentligt noggrannare undersökningar beträffande äldre fartyg.

Lloyds register, Svenska kommittén, påpekar, att den föreslagna begränsningen av längsta tillåtna tidrymd mellan sjövärdighetsbesiktningar till 48 månader står i motsatsförhållande till gällande internationella praxis för utförande av klassbesiktning och fribordsbesiktning, vilka tillåter längre tidsrymder. I detta avseende innebär förslaget om det antages en allvarlig belastning för den svenska sjöfartsnäringen i förhållande till dess konkurrenter.

Kommittén anser att förslaget om bemyndigande för sjöfartsstyrelsen att övervaka klassbesiktningar bör ändras. En på sådant sätt lagligen fastställd inblandning i Lloyd's registers arbetssätt strider mot grundprinciperna för klassningssällskapets verksamhet. Lloyd's register kan endast utföra sina förpliktelser som klassningssällskap på internationell basis, om sällskapet är helt fritt från inblandning från myndighet eller annan part. Däremot kan givetvis sjöfartsstyrelsen få delta i eller närvara vid klassundersökning.

Departementschefen. Som jag tidigare framhållit spelar klassificeringsanstalterna en central roll vid tillsynen av fartygs sjövärdighet. När det gäller handelsfartyg över 100 bruttoregister-ton är som tillgängliga uppgifter utvisar minst 75 procent klassade. Såsom jag tidigare redovisat åtnjuter klassanstalternas besiktningar stort förtroende inom den internationella sjöfarten. Klassbesiktningarna anses i regel vara utförda med stor omsorg och kunnighet. Allmänt har också vitsordats att klassanstalterna genom sina besiktningar och byggnadsnormer verksamt bidragit till att höja sjösäkerheten.

Den svenska tillsynslagstiftningen — som utformats i nära överensstämmelse med sjösäkerhetskonventionerna på området — bygger på den principen att ansvaret för fartygstillsynens behöriga utövande i sista hand åvilar det allmänna. Såsom de sakkunniga föreslagit torde också klassundersökningarna liksom hittills i regel kunna utan vidare godtagas som om de utförts av svensk tillsynsmyndighet.

Beträffande fartyg som nått en viss ålder har emellertid erfarenheten visat att det på grund av den kraftiga förslitning och korrosion som sker i sjön mycket snabbt förlorar i sjövärdighet. Liksom de sakkunniga på-

pekat är det av vikt att dessa fartyg ägnas särskild uppmärksamhet från det allmännas sida och det kan icke anses lämpligt att klassanstalternas undersökningar beträffande det äldre fartygsbeståndet utan vidare godtages.

De sakkunniga har förklarat att 24 år bör vara den åldersgräns för fartyget då den särskilda tillsynen från det allmänna skall inträda. Jag delar denna uppfattning. Uppenbart är att även ett fartyg som passerat detta åldersstreck kan vara i mycket god kondition. Detta lär dock fartygsinspektionen i regel utan större svårighet kunna konstatera, varför ett sådant fartyg även bör kunna erhålla samma besiktningslättnader som tillkommer ett yngre klassat fartyg.

Vid remissbehandlingen av lagförslaget har Sveriges redareförening framhållit att sjövärdighetsbesiktning och klassbesiktning utan svårighet kan samordnas så att om klassanstalt lämnat anstånd med klassbesiktning, även anstånd med sjövärdighetsbesiktning kan lämnas.

I detta sammanhang må upplysas följande. Tidsintervallerna mellan klassbesiktningarna utgör i princip fyra år. Uppskov kan dock meddelas på ett år så att klasstermin kan komma att utsträckas till fem år. För att ett uppskov skall få meddelas måste fartyget underkastas besiktning av botenskrov, framdrivningsmaskiner, propelleraxel och roder. Befinnes dessa för sjösäkerheten vitala delar vara utan anmärkning lämnar anstalten detta uppskov. I regel ingår denna tillsyn i det besiktningsssystem som i stor omfattning praktiseras av klassanstalterna och som benämnes continuous survey. Ordningen innebär att fartygets maskineri, skrov och övriga fasta delar icke behöver undersökas på en gång eller i en följd. I stället kan efter särskild plan undersökningen göras så att olika delar av maskineri eller fartyg undersökes vid skilda tillfällen men dock så att hela fartyget — i den omfattning det är föremål för klassificeringsanstalternas uppmärksamhet — hinner bli undersökt inom loppet av en klassperiod.

Mot s. k. continuous survey har inga erinringar riktats utan har allmänt omvitnats att det i samma grad som det traditionella systemet lämpar sig för en effektiv fartygstillsyn.

Med hänsyn härtill förordar jag att reglerna i 5 § utformas så att de även kan anpassas efter klassanstalternas besiktningsperioder. Då besiktningsperiodernas längd endast skall bedömas från den utgångspunkten att perioden är den tid varunder fartyget kan förväntas vara sjövärdigt, finner jag heller ingen anledning att förkorta tiden för den påföljande perioden. Det kan å andra sidan medföra att ett fartyg under en klassperiod av åtta år endast vid ett tillfälle blir underkastat en fullständig sjövärdighetsbesiktning. Sker emellertid en årlig tillsyn av fartyget anser jag inga anmärkingar kunna riktas mot systemet.

Då reglerna utformats så att de kan följa de ofta i tiden utdragna klassbesiktningarna, anser jag det icke lämpligt att tillåta uppskov med förnyad sjövärdighetsbesiktning. Emellertid kan en sådan ordning i vissa fall med-

föra obilliga resultat. I 6 § har därför intagits en bestämmelse om anstånd. Dock skall sådant anstånd icke få meddelas för längre tid än tre månader efter den tidpunkt då besiktningen skolat senast ske.

7—8 §§.

I dessa paragrafer behandlas den s. k. mellanbesiktningen, omfattningen av densamma och tiden då besiktningen skall företagas. Förslaget motsvarar i huvudsak 16 § första stycket b) tillsynslagen.

Enligt nämnda bestämmelse i tillsynslagen skall annat fartyg än passagerarfartyg undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning i viss omfattning vid utgången av halva den eljest stadgade mellantiden mellan två sjövärdighetsbesiktningar. Denna mellanbesiktning skall avse botten utvändigt, propelleraxel, bottenkranar och dylikt.

I 7 § förutsättes att Kungl. Maj:t skall meddela föreskrifter angående mellanbesiktningens omfattning. Redan av denna paragraf framgår att besiktningen i förhållande till tillsynslagens motsvarande bestämmelse (16 § första stycket b) utvidgats att omfatta även fartygets utrustning, vilket är en konsekvens av att denna ingår i sjövärdighetsbegreppet. I tillämpningskungörelsen bör närmare regleras vad mellanbesiktningen skall omfatta. Liksom i gällande rätt skall enligt förslaget endast annat fartyg än passagerarfartyg undergå mellanbesiktning. Denna besiktning har emellertid utsträckts att omfatta nya detaljer, nämligen roder och styrledning, brandsläckningsanordningar, bärgningsredskap och viss navigationsutrustning samt radioinstallation. Såsom förslaget här utformats har det bragts i så nära överensstämmelse som möjligt med motsvarande bestämmelser i 1948 och 1960 års säkerhetskonventioner angående undersökning för utrustningssäkerhetscertifikat och radiosäkerhetscertifikat för lastfartyg. Härigenom bortfaller behovet av särskilda besiktningar för fartygets förseende med nämnda certifikat.

Mellanbesiktning skall i princip verkställas mitt i den period som löper mellan två sjövärdighetsbesiktningar. I regel räknas tiden från senast företagna sjövärdighetsbesiktning. Har en mellanbesiktning måst ske t. ex. för att förse fartyget med utrustningssäkerhetscertifikat, räknas tiden från den tidpunkt då mellanbesiktningen avslutades. I fråga om fartygs radioinstallation har mellanbesiktningen av hänsyn till motsvarande bestämmelser i de båda säkerhetskonventionerna bestämts skola förrättas sist var tolfte månad.

9—10 §§.

9 och 10 §§ motsvarar 21 § första stycket och 22 § första stycket tillsynslagen. Passagerarfartygsbesiktning skall äga rum på de tider som är bestämda för sjövärdighetsbesiktning av passagerarfartyg. Härigenom genomföres en så nära samordning i tiden som möjligt av de båda besikt-

ningarna. Även 10 § andra stycket syftar till att åstadkomma samordning av tillsynsförrättningar.

Vidare har i 10 § tredje stycket Kungl. Maj:t tillagts befogethet att medgiva undantag från kravet på passagerarfartygsbesiktning. Som jag tidigare framhållit kan ett sådant undantag vara påkallat för att fartyg skall kunna undergå prov till sjöss. Vidare bör i tillämpningskungörelsen upptagas en bestämmelse, enligt vilken däckat fiskefartyg av minst sju meters längd må utan sådan besiktning användas som passagerarfartyg vid vissa resor med den bofasta skärgårdsbefolkningen. Förslaget motsvarar en kungörelse i ämnet av den 24 januari 1936 (nr 14).

Den i 44 § 2 mom. tillsynsförordningen givna föreskriften att passagerarfartygsbesiktning icke får verkställas utomlands annat än i undantagsfall bör intagas i tillämpningskungörelsen.

12 §.

Förslaget om fribordsbesiktning bygger på den tanken, att alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton skall undergå fribordsbesiktning. Såsom behandlats vid 4 kap. följer på en godkänd fribordsbesiktning att fribordscertifikat utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Föreskrifterna om fribordsbesiktning i denna paragraf överensstämmer till sitt innehåll med vad som gäller enligt 31 och 32 §§ tillsynsförordningen. Sistnämnda bestämmelser handlar om fribordscertifikat och dess giltighetstid men det är underförstått att utfärdandet av certifikat skall föregås av en besiktning. Denna benämnes redan nu i sjöfartskretsar fribordsbesiktning. Vad besiktningen skall omfatta bör närmare regleras i tillämpningskungörelsen. Föreskriften om att fribordsbesiktning skall ske vart femte år ansluter sig till motsvarande regel i 1930 års internationella lastlinjekonvention. Däri föreskrives dessutom att fartyg skall i vissa avseenden — såsom angående skydd för öppningar etc. — undergå besiktning på tid som varje land äger självt bestämma. Sådan besiktning avses komma att ske genom inspektion.

Liksom gällande rätt innehåller förslaget bestämmelser om att fribordsbesiktning får utföras av godkänd klassificeringsanstalt. Det förutsättes även att klassanstalt skall såsom hittills få ombesörja fribordsbesiktning av klassade fartyg.

13—14 §§.

Extra besiktning avses motsvara den särskilda sjövärdighetsbesiktning, varom sjöfartsstyrelsen redan nu äger föreskriva med stöd av 17 och 18 §§ tillsynslagen. I förslaget har emellertid angivits de särskilda fall, då extra besiktning skall företagas.

När extra besiktning företages på grund av inträffade skador och besiktningen tar sikte på att få konstaterat, om skadorna avhjälpes och fartyget

sålunda är sjövärdigt, torde det icke vara erforderligt att samtidigt företaga inspektion.

15 §.

I denna paragraf redogöres för det fall när klassbesiktning skall godkännas som del av sjövärdighetsbesiktning, mellanbesiktning, fribordsbesiktning eller extra besiktning. Anmärkas må att klassbesiktning icke kan omfatta passagerarfartygsbesiktning.

Paragrafen motsvarar i stort vad som stadgas i 34 § tillsynsförordningen. Vissa ändringar har dock fått ske med hänsyn till att bestämmelsen samordnas med 5 § i detta kapitel. Förslaget bygger på den principen att klassbesiktning av yngre fartyg som har högsta klass i godkänd klassanstalt utan vidare skall godkännas som om den verkstälts av statlig tillsynsmyndighet. En förutsättning är emellertid att den av klassanstalterna företagna sjövärdighetsbesiktningen icke är äldre än sex månader. Skäl kan emellertid föreligga att även godkänna klassbesiktning som är äldre än sex månader exempelvis vid continuous survey. Med anledning härav har en undantagsbestämmelse införts i lagtexten.

Beträffande klassbesiktningar av äldre fartyg eller fartyg som ej har högsta klass har regeln utformats så att dessa besiktningar först efter prövning i varje särskilt fall skall godkännas som en av fartygsinspektionen företagen förrättning. Uppenbart är emellertid att fartygsinspektionen med den erfarenhet den har av klassanstalts besiktningar samt fartygets kondition snabbt kan avgöra om anstaltens besiktning är tillfyllest.

I vissa fall kan även klassbesiktning av ett yngre fartyg underkastas särskild prövning innan besiktningen godkännes. Sådan prövning anser jag i regel böra äga rum när ett fartyg överföres från en klassanstalt till en annan sådan anstalt eller eljest när särskilda skäl föreligger. Det må emellertid understrykas att bestämmelsen bör tillämpas med viss försiktighet och icke ge anledning till någon mera genomgripande undersökning av klassade fartyg, om ej uppenbara skäl föreligger härför.

16 §.

Denna paragraf motsvarar 23 § tillsynslagen samt 59 och 60 a §§ tillsynsförordningen. Emellertid finnes en viss skillnad mellan gällande rätt och förslaget, som här skall beröras.

Enligt 23 § tillsynslagen får vid inspektion företagas undersökning — med viss begränsning i fråga om tillåtna åtgärder — i ett vart hänseende, vari fartyget är föremål för tillsyn. Härav följer att även fartygs skrov, maskineri och utrustning är föremål för inspektion liksom även öppningars skydd, räcken och brädgångar och tillträde till besättningens bostäder.

Föreliggande lagförslag bygger på den principen att frågor om sjövärdighet — bortsett från de stora regelbundet återkommande förrättningarna

sjövärdighetsbesiktning och mellanbesiktning — avses skola behandlas vid extra besiktning i stället för vid inspektion. Inspektion kommer närmast att avse olika förhållanden ombord, bl. a. arbetarskyddet, och avses i regel icke behöva ta längre tid i anspråk. Såsom tidigare framhållits kommer emellertid de mindre fartygen att i regel vara befriade från de regelbundet återkommande besiktningarna. Då tillsynen över det mindre tonnage och alltså även fritidsbåtarna föreslås ske endast genom tid efter annan företagna inspektioner anser jag att även en viss mindre omfattande tillsyn av fartygs sjövärdighet bör kunna ske vid inspektion. I tillämpningskungörelsen bör närmare föreskrifter meddelas om inspektionsverksamheten.

17 §.

Bestämmelserna om inspektion är i princip tillämpliga även på utländska fartyg. Detta innebär ingen ändring i förhållande till gällande rätt och överensstämmer med de internationella lastlinje- och säkerhetskonventionerna. Däremot bör utländskt fartyg icke vara underkastat andra tillsynsförrättningar.

8 KAP.

Förbud mot nyttjande

1—4 §§.

I detta kapitel upptages bestämmelser som i stort sett återfinnes i 24 och 25 §§ tillsynslagen. Den nuvarande förutsättningen för nyttjandeförbud, nämligen att brister i fartyget är av den beskaffenheten att en fortsatt resa kan antagas medföra livsfara för de ombordvarande, har utsatts för hårt klander från tillsynsmyndighetens och de ombordanställdas organisationers sida under hänvisning till att den hindrade ett ingripande även i uppenbara fall. Även jag finner att paragrafen i sitt nuvarande skick kan utgöra en icke önskvärd hämsko för en effektiv tillsynsverksamhet. Jag tillstyrker därför de sakkunnigas förslag att nuvarande bestämmelser omformuleras. Dock bör fordras att det skall finnas skälig anledning antaga att fartyget icke är i behörigt skick i något för sjösäkerheten väsentligt avseende.

Ett ingripande av så allvarlig natur som ett nyttjandeförbud kan ofta medföra högst kännbara ekonomiska förluster för redaren. Jag vill därför understryka att bestämmelsen måste tillämpas med försiktighet. Endast i fall av påtagligt åsidosättande av väsentliga sjösäkerhetskrav bör fartyg beläggas med nyttjandeförbud. I förhållande till gällande rätt innebär förslaget ändring även på det sättet att väsentliga brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall skall kunna medföra förbud att nyttja fartyget. Förbud skall också kunna meddelas att använda arbetsredskap till dess rättelse vidtagits. Även vägran att hålla fartyg tillgängligt för tillsynsförrätt-

ning kan leda till beslut om nyttjandeförbud om rättelse icke sker på tillsägelse. En annan nyhet är också att fartyg som saknar fartcertifikat, passagerarfartygscertifikat eller fribordscertifikat eller giltigt sådant certifikat kan hindras att avresa.

Bestämmelserna avses bli tillämpliga även på utländskt fartyg i svenskt farvatten, något som överensstämmer med gällande rätt.

9 KAP.

Redares, befälhavares och besättnings m. fl. åligganden

1—7 §§.

I 1 § ges en hänvisning till sjölagens bestämmelser om ansvaret för sjösäkerheten ombord.

Som framgår av vad tidigare sagts om den nya lagstiftningens förhållande till sjölagen kommer ansvaret för fartygs sjösäkerhet och ansvarsfördelningen mellan redaren och befälhavare att regleras i sjölagen, där även straffet för redaren och befälhavaren vid överträdelse av de centrala sjösäkerhetsbestämmelserna återfinnes. F. n. är sjölagskommittén sysselsatt med att revidera sjölagen. Enligt vad jag under hand inhämtat från sjölagskommittén kommer förslag rörande redares och befälhavares ansvar för fartygs sjövärdighet att redovisas i ett delbetänkande som kommer att lämnas inom kort.

I 2 § fastslås vem som skall svara för att fartyget undergår tillsyn enligt bestämmelserna i 7 kap. Redare och beställare av fartyg skall tillse att fartygsritningar inges i vederbörlig ordning. I 3—6 §§ upptages föreskrifter om de skyldigheter som åvilar olika personer beträffande arbetarskyddet ombord och de tillsynsförrättningar som skall äga rum på fartyget. I 7 § upptas en bestämmelse om att befälhavare och besättning skall ha möjlighet att förvärva erforderlig kännedom om fartyget. Jag har tidigare understrukt att den tekniska utvecklingen när det gäller fartygs byggnad och konstruktion gått så långt att det är svårt för fartygsbefälet att på grund av erfarenheter från andra fartyg, där det tjänstgjort, behärska bl. a. stabilitetsfrågorna. I tillämpningskungörelsen till denna lag hör intagas en regel, vari redaren ålägges att förse befälhavaren med stabilitetsuppgifter. I kungörelsen avses även att intagas en föreskrift att redare skall tillse att ritningar finnes anslagna ombord över dels den vattentäta indelningen av fartyget och dels inrättningar för brandlarm och annat brandskydd m. m.

8 §.

De sakkunniga. Bestämmelsen motsvarar 26 § sjölagen. Med sjöklart — som betyder klart för den avsedda resan — förstås här detsamma som föreskrives i 26 § första stycket, dvs. att fartyget är i behörigt skick i samtliga

de avseenden som sägs i 5 a § sjölagen. Ordet sjöklart torde vara allmänt vedertaget i sjöfartskretsar och synes vara en språkligt klar sammanfattning av de olika åtgärder beträffande fartyget, som skall ha vidtagits före en resa.

De särskilda åtgärder som uppräknas är hämtade ur 26 § andra stycket. Av dessa åtgärder har frågorna om skeppsluckornas skalkning under senare tid varit föremål för uppmärksamhet. Olika meningar har kommit till synes, när denna åtgärd skall ha vidtagits. I rättspraxis, som härutinnan kan sägas vara entydig, har denna fråga lösts så, att befälhavaren icke anses få själv avgöra, när åtgärderna skall företagas. Tvärtom har tydligt utsagts att åtgärden skall ha slutförts före resans början. De sakkunniga anser att denna praxis från säkerhetssynpunkt är väl motiverad och har därför bibehållit stadgandet oförändrat. Kravet på tillslutande av öppningar i däck, skott och bordläggning har tillagts av hänsyn till säkerheten på fartyg med öppet shelterdäck.

Remissyttranden. En särskild fråga som behandlats av vissa remissorgan utgör *skalkning av skeppsluckor*.

Sjöfartsstyrelsen erinrar om att de sakkunniga föreslagit överförande i oförändrad lydelse av nuvarande stadgande i 26 § sjölagen, att innan resa anträdes särskilt skall tillses bl. a. att skeppsluckorna behörigen tillslutits och skalkats. I enlighet med sjöfartsstyrelsens tidigare uttalade uppfattning att i avvaktan på resultatet av det nordiska sjölagssamarbetet sakliga ändringar bör undvikas i stadganden, som omfattas av detta samarbete, har styrelsen intet att erinra mot den föreslagna överflyttningen.

Stockholms rådhusrätt framhåller att frågan om skyldigheten att skalka skeppsluckor varit föremål för avgörande av domstolar, bl. a. i vid rådhusrätten handlagda mål, nämligen det s. k. Saivomålet och Clary Thordén-målet. Olika meningar har uttalats huruvida den uppfattning som kommit till uttryck i rådhusrättens ifrågavarande domar bör vidhållas beträffande vissa slag av moderna fartyg. De sakkunniga har uttalat, att nu tillämpad praxis är väl motiverad från säkerhetssynpunkt. Enligt rådhusrättens mening hade med hänsyn till de olika meningar som här framförts en närmare redogörelse för denna motivering varit påkallad.

Sjölagskommittén framhåller att någon fast rättspraxis i fråga om bestämmelsens innebörd icke lärer föreligga. Ett avgörande i ämnet av Svea hovrätt är för närvarande föremål för Högsta domstolens prövning. Ehuru kommittén på nuvarande stadium av sitt arbete icke anser sig kunna taga slutlig ställning till, huruvida den gällande bestämmelsen i huvudsak oförändrad bör kvarstå i lagstiftningen, må anmärkas att från skilda håll inom kommittén framförts önskemål om ett förtydligande av bestämmelsen därhän, att av densamma skulle följa att det ankommer på befälhavaren att från fall till fall efter sjömansmässig prövning avgöra om och på vad sätt fartygets olika luckor bör tillslutas och skalkas. En regel av sådan innebörd

torde överensstämma med vad som praktiseras på svenska och utländska handelsfartyg.

Liknande synpunkter anlägges av *Sveriges redareförening* och *Sveriges fartygsbefälsförening*.

Departementschefen. Under remissbehandlingen har särskilt uppmärksamats en specialfråga nämligen huruvida på shelterdäckade fartyg luckorna på mellandäck och shelterdäcksluckan inom ettans lastrum måste vara tillslutna och skalkade innan resa anträdas. Denna fråga har numera i ett av Högsta domstolen avgjort mål (NJA 1962 s. 799) besvarats nekande, låtvara från civilrättsliga utgångspunkter. Med hänsyn till den ståndpunkt som sålunda intagits i svensk rättspraxis anser jag mig icke ha anledning föreslå ändring i gällande bestämmelser. En generell bestämmelse om tillslutnings- och skalkningsplikt torde dock knappast kunna undvaras i en sjösäkerhetslag. Påpekas må också att denna plikt även har betydelse för brandskyddet ombord.

10 §.

Paragrafen motsvarar 60 a § tillsynsförordningen. Därjämte har den kompletterats med en rapporteringsskyldighet för befälhavaren beträffande omständigheter som har betydelse för sjövärdigheten.

10 KAP.

Ansvarsbestämmelser

Som tidigare anförts är den föreslagna sjösäkerhetslagstiftningen subsidiär i förhållande till sjölagen. Allvarigare överträdelser av säkerhetsbestämmelserna till sjöss kommer därför i allmänhet att liksom hittills beivras enligt sjölagen, om gärningen ej bör efter brottsbalken beläggas med strängare straff.

Övergångsbestämmelserna

Lagen föreslås att träda i kraft den 1 januari 1966.

Med hänsyn till angelägenheten av att icke oskäligt betunga sjöfarten och till behovet av en rationell fördelning av tillsynsmyndighetens arbetsbörda har vissa övergångsbestämmelser införts i lagen.

Förslaget till lag om ändring i sjölagen

Ändringarna är föranledda av att flera viktiga säkerhetsbestämmelser i lagen om säkerheten på fartyg skall gälla fartyg ned till en bruttodräktighet av 20 registerton, att det närmare innehållet i 5 a och 26 §§ sjölagen överförs till lagen om säkerheten på fartyg samt att den för besättningen på svenska handelsfartyg fastställda spisordningen skall upphöra att gälla.

Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26) om inteckning i fartyg

Ändringen är betingad av att fartygs tontal i 2 § sjölagen ändrats till att avse fartygs bruttodräktighet.

Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530)

Ändringarna är föranledda av att vissa bestämmelser om arbetarskyddet ombord överförts till lagen om säkerheten på fartyg.

IV. Departementschefens hemställan

I enlighet med det anförda föreligger i ärendet inom kommunikationsdepartementet upprättade förslag¹ till

- 1) lag om säkerheten på fartyg;
- 2) lag om ändring i sjölagen;
- 3) lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26) om inteckning i fartyg; samt
- 4) lag om ändring i sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530).

Föreliggande lagförslag om säkerheten på fartyg torde i stora delar inte vara av den beskaffenhet att det enligt 87 § regeringsformen skall underställas lagrådets granskning. Bl. a. gäller detta föreskrifter av närmast ordningskaraktär eller speciell fartygsteknisk natur. Beträffande andra bestämmelser torde emellertid lagrådets granskning vara erforderlig. De föreskrifter som närmast avses är 2 kap. 1 och 2 §§, 3 kap., 4 kap. 1—3 §§, 5 kap. 1 och 2 §§, 6 kap., 7 kap. 1 §, 8 kap. och 9 kap. 3 §.

Jag hemställer, att lagrådets utlåtande över lag om säkerheten på fartyg i de delar som nyss angetts och över lagförslagen i övrigt måtte inhämtas genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Bo Holmquist

¹ Förslagen under 2)—4), som fränsett smärre formella justeringar överensstämmer med de vid propositionen fogade förslagen, har här uteslutits.

Förslag
till
Lag
om säkerheten på fartyg

Härigenom förordnas som följer.

1 KAP.

Allmänna bestämmelser

1 §.

Denna lag äger, i den mån ej annat följer eller särskilt anges, tillämpning på fartyg som nyttjas till sjöfart i svenskt farvatten och på svenskt fartyg som nyttjas till sjöfart utanför svenskt farvatten.

Denna lag äger tillämpning på örlogsfartyg endast om Konungen förordnar därom.

2 §.

Fartyg är underkastat tillsyn för kontroll att bestämmelserna i denna lag och med stöd därav utfärdade föreskrifter efterföljas.

3 §.

Tillsyn av fartyg, som tillhör svenska staten eller brukas av staten och som nyttjas för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare, utövas av den myndighet under vars förvaltning fartyget hör, om Konungen ej föreskriver annat.

4 §.

Tillsyn av annat fartyg än som avses i 3 § utövas av sjöfartsstyrelsen och, under styrelsens överinseende och ledning, av statens fartygsinspektion. Konungen äger förordna svensk konsul att utöva tillsyn utom riket.

Tillsyn av visst slag av fartyg, viss utrustning eller vissa förhållanden ombord skall, enligt bestämmelser som Konungen meddelar, utövas av särskilt förordnad tillsynsmyndighet. I frågor som avse ombordanställdas skydd mot ohälsa och olycksfall i arbetet skall tillsynen utövas under samverkan med arbetarskyddsstyrelsen.

Mönstringsförrättare utövar tillsyn över fartygs bemanning.

5 §.

Tillsyn sker genom tillsynsförrättning enligt 7 kap.

Sjöfartsstyrelsen må uppdraga åt sakkunnig att biträda vid tillsynsförrättning eller att utom riket verkställa sådan förrättning. Svensk konsul,

som förordnats att utöva tillsyn av fartyg, äger utse sakkunnig att verkställa tillsynsförrättning utom riket eller att biträda vid sådan förrättning.

6 §.

Polismyndighet, tullmyndighet och lotsmyndighet äro pliktiga att lämna tillsynsmyndighet det biträde som påkallas för att myndigheten skall kunna fullgöra sina uppgifter enligt denna lag.

7 §.

Den som verkställer tillsynsförrättning eller biträder vid sådan förrättning skall lämnas tillträde till fartyget samt äga göra erforderliga undersökningar där och taga del av de handlingar rörande fartyget, som finnas ombord.

Förrättningsmannen skall, om det är möjligt, ordna förrättningen så att fartyget icke fördröjes eller annan olägenhet uppkommer.

8 §.

Den som har eller haft att utöva tillsyn av efterlevnaden av denna lag eller med stöd därav meddelade bestämmelser eller anlåtats såsom biträde vid tillsynsförrättning må ej obehörigen röja eller nyttja yrkeshemlighet som därigenom blivit känd för honom.

9 §.

Bevis enligt denna lag eller med stöd därav meddelade bestämmelser (certifikat) utfärdas av sjöfartsstyrelsen, om Konungen ej föreskriver annat.

10 §.

Certifikat skall utfärdas för visst fartområde eller del av fartområde och för bestämd tid. I certifikat må anges särskilt villkor för att det skall vara giltigt.

Giltighetstiden för certifikat må förlängas.

Fartområdena äro:

a) *inre fart*: fart inom riket i hamnar, floder, kanaler och insjöar, fart inomskärs vid kusterna, fart i Kalmarsund och fart i Öresund och på Oslofjorden intill Larvik;

b) *stor kustfart*: annan fart än som anges under a) till eller från in- eller utrikes orter, som äro belägna vid Östersjön, och fart i farvatten, som har förbindelse med Östersjön, dock ej bortom linjen Hanstholm—Lindesnäs eller bortom Cuxhaven;

c) *nordsjöfart*: annan fart än som anges under a) och b), 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 som anges under a)—c).

Nyttjas fartyg i fart mellan utländska orter, äger sjöfartsstyrelsen, om det med hänsyn till farvattnets beskaffenhet eller andra förhållanden prövas lämpligt, förordna att fartyget må anses nyttjat i därmed jämförlig, mindre vidsträckt fart än som eljest vid tillämpning av tredje stycket skulle vara fallet.

11 §.

Fartyg som är försett med certifikat må icke nyttjas i vidsträcktare fart än certifikatet omfattar.

12 §.

Konungen äger förordna att undersökning rörande fartyg och utrustning, som företages av utländsk myndighet eller av klassificeringsanstalt, skall godkännas som tillsynsförrättning av svensk myndighet samt att certifikat som utfärdas efter sådan undersökning äger samma giltighet som certifikat, utfärdat av svensk myndighet.

13 §.

Konungen äger meddela erforderliga bestämmelser om ersättning åt sakkunnig som enligt 5 § andra stycket anlitas för tillsynsförrättning.

2 KAP.

Fartygs sjövärdighet och fartcertifikat

1 §.

Fartyg är icke sjövärdigt, om det ej är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet att det med hänsyn till fartygets användning och den fart, vari det nyttjas eller avses att nyttjas, erbjuder betryggande säkerhet till förrekommade av sjöolycka.

2 §.

Passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat fartyg med en brutto-dräktighet av minst 100 registerton skola ha bevis att fartyget vid tillsynsförrättning befunnits sjövärdigt (*fartcertifikat*).

Med passagerarfartyg avses i denna lag fartyg som medför flera än tolv passagerare. Med passagerare avses varje person ombord utom befälhavaren, medlem av besättningen, annan som i någon egenskap är anställd ombord eller som eljest befinner sig där på grund av arbete för fartygets behov eller i offentlig tjänsteförrättning rörande fartyget samt barn som icke fyllt ett år.

Bestämmelserna i första stycket gälla ej fartyg som tillhör svenska staten eller brukas av staten och som nyttjas för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare.

3 §.

Har passagerarfartygscertifikat varom föreskrives i 5 kap. utfärdats för fartyg, må sjöfartsstyrelsen befria fartyget från skyldighet att ha fartcertifikat.

4 §.

Sjöfartsstyrelsen skall förklara fartcertifikat ogiltigt, om

- a) fartyget eller dess utrustning ändrats på så väsentligt sätt att ändringen kan antagas ha betydelse för sjövärdigheten,
- b) fartyget eller dess utrustning skadats på sätt som uppenbarligen är av betydelse för sjövärdigheten och skadan icke avhjälpes på sätt sjöfartsstyrelsen bestämmer,
- c) fartyget icke undergår föreskriven tillsynsförrättning, eller
- d) annan omständighet förekommit som uppenbarligen kan ha betydelse för sjövärdigheten.

5 §.

Certifikat skall genast avlämnas till sjöfartsstyrelsen, om certifikatet förklarats ogiltigt eller om dess giltighetstid gått till ända eller om nytt certifikat utfärdats.

6 §.

Enligt de närmare bestämmelser Konungen meddelar äger sjöfartsstyrelsen medge att fartyg nyttjas till sjöfart utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

7 §.

Bestämmelserna i 2—5 §§ gälla icke utländskt fartyg.

3 KAP.

Åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall m. m.

1 §.

Fartyg skall vara så inrättat och anordnat, att de ombordvarande i möjligaste mån beredes skydd mot ohälsa och olycksfall.

2 §.

På fartyg skola i erforderlig omfattning finnas tillräckligt stora samt lämpligt inredda och utrustade sovrum, dagrum, måltidsrum, kök eller motsvarande utrymme för matlagning, toalettrum, tvättrum, sjukrum och andra särskilt inrättade utrymmen för de ombordanställdas personliga behov, bekvämlighet och trevnad.

3 §.

Till förekommande av olycksfall i arbetet skola ångmaskiner, motorer, transmissioner, arbetsmaskiner och andra därmed jämförliga maskinella anordningar, ångpannor och andra tryckkärl samt lyft- och transportanordningar vara försedda med erforderliga skyddsanordningar samt även i övrigt vara så utförda och anordnade, att de erbjuda betryggande säkerhet.

För att förebygga att ombordanställd skadas av väder eller sjö, genom fall, nedstörtande föremål eller ras eller av splitter, stänk, vassa eller heta föremål eller heta vätskor eller genom klämning eller slag eller genom eldfarliga, explosiva, frätande, giftiga eller andra hälsofarliga ämnen eller genom elektrisk ström, kyla eller värme eller genom bländande ljus skola sådana åtgärder vidtagas att fara härför undgås i möjligaste mån.

4 §.

Kan annan åtgärd icke vidtagas eller skäligen fordras för att vinna skydd mot ohälsa och olycksfall, skall personlig skyddsutrustning av lämplig beskaffenhet tillhandahållas ombordanställd.

5 §.

För att hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom skall kunna lämnas ombord, skola sådana åtgärder vara vidtagna som kunna anses erforderliga med hänsyn till de ombordanställdas antal, fartygets användning och den fart, vari fartyget nyttjas.

6 §.

Kost som tillhandahålles ombordanställd skall vara tillräcklig och av fullgod beskaffenhet.

Vatten för de ombordanställdas behov såsom till dryck, personlig hygien, matlagning och diskning skall finnas lätt tillgängligt ombord i erforderlig mängd och av tillfredsställande beskaffenhet.

7 §.

Om arbetstiden ombord gälla särskilda bestämmelser.

8 §.

Berättigar ej särskilt förhållande till undantag, skall på fartyg med minst fem ombordanställda utses ett eller flera skyddsombud bland dem att företräda de ombordanställda i frågor rörande sundhet och säkerhet i arbetet. Om det är påkallat, bör skyddsombud utses även på annat fartyg.

Val av skyddsombud förrättas av de ombordanställda.

9 §.

På fartyg med en besättning som normalt uppgår till minst tjugofem man skall finnas en av företrädare för redaren och av skyddsombud sammansatt skyddskommitté, som har att verka för sundhet och säkerhet i arbetet. Om det är påkallat, bör skyddskommitté tillsättas även på annat fartyg.

10 §.

Skyddsombud må icke hindras att fullgöra sina uppgifter. Den som utsetts till skyddsombud må icke på grund härav eller på grund av sin verksamhet i denna egenskap tillskyndas försämrade arbetsförhållanden eller anställningsvillkor eller skiljas från anställningen.

Bryter redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget eller ombordanställd mot vad som stadgas i första stycket eller sker avtalsuppsägning eller annan sådan rättshandling i strid mot vad som föreskrives där, gälla bestämmelserna i 42 § andra och tredje styckena samt 44 § arbetarskyddslagen den 3 januari 1949 (nr 1).

Talan på grund av bestämmelserna i denna paragraf skall väckas inom två år från det att den åtgärd avslutats, varpå anspråket grundas. Försummas detta, är talan förlorad.

11 §.

Bestämmelserna i 2—10 §§ gälla icke utländskt fartyg, om Konungen ej föreskriver annat.

4 KAP.

Lastning, lastmärke och fribordscertifikat

1 §.

Fartyg må icke vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet eller bärlighet äventyras eller säkerheten för fartyget eller de ombordvarande sättes i fara.

2 §.

Fartyg som befordrar gods eller passagerare och har en bruttodräktighet av minst 20 registerton skall på vardera sidan vara försett med lastmärken, som utvisa minsta tillåtna fribord för fartyget.

Lastmärken fastställas av sjöfartsstyrelsen.

Bestämmelserna i första stycket gälla icke lustfartyg.

3 §.

Fartyg som avses i 2 § första stycket skall ha bevis att fartygets lastmärken vid tillsynsförrättning befunnits riktigt och varaktigt anbragta på fartygets sidor (*fribordscertifikat*).

4 §.

Fartyg må icke lastas djupare än som anges av det lastmärke som är tillämpligt.

5 §.

Sjöfartsstyrelsen skall förklara fribordscertifikat ogiltigt om

- a) fartygets skrov eller överbyggnad ändrats på så väsentligt sätt att fribordet bör ändras,

- b) fartyget icke är i betryggande skick i fråga om skydd för öppningar eller i fråga om räcken, brädgångar, länsportöppningar eller i fråga om tillträde till besättningens bostäder eller passagerarutrymmen eller

- c) fartyget icke undergår tillsynsförrättning i fråga om lastmärke.

Bestämmelserna i 2 kap. 5 § om fartcertifikat äga motsvarande tillämpning i fråga om fribordscertifikat.

6 §.

Bestämmelserna om lastmärke och fribordscertifikat gälla icke utländskt fartyg i vidare mån än Konungen bestämmer.

För utländskt fartyg må såsom fribordscertifikat godtagas annan handling varav fartygets minsta tillåtna fribord framgår.

5 KAP.

Passagerarfartyg och passagerarfartygscertifikat

1 §.

För passagerarfartyg skall, med beaktande av fartygets stabilitet och bärrighet samt de åtgärder som vidtagits för att förebygga ohälsa och olycksfall ombord, vara fastställt det högsta antal passagerare som fartyget må medföra.

2 §.

Svenskt passagerarfartyg skall ha bevis, varav framgår att fartyget vid tillsynsförrättning befunnits lämpligt att befordra passagerare och det högsta antal passagerare som fastställts enligt 1 § (*passagerarfartygscertifikat*).

Utländskt passagerarfartyg skall ha certifikat eller annan handling, varav framgår det högsta tillåtna antalet passagerare.

3 §.

Passagerarfartygscertifikat må ej utfärdas för längre tid än den som gäller för fartygets fartcertifikat.

4 §.

Passagerarfartyg må icke under resa medföra högre antal passagerare än som anges i passagerarfartygscertifikatet eller för utländskt passagerarfartyg i motsvarande handling.

I nämnda antal inräknas ej bärgare eller dennes medhjälpare, som medföljer fartyget, sedan detta drabbats av sjöskada, eller person, som införes till hamn efter att ha räddats ur sjönöd.

Vid kortare fart mellan svenska hamnar skall i passagerarantalet icke inräknas sjöman som efter erhållen eller avslutad anställning sändes till eller från annat, samma redare tillhörigt fartyg.

Konungen äger meddela närmare bestämmelser om vad som skall förstås med kortare fart samt föreskriva i vilken mån tredje stycket skall äga tillämpning vid färd mellan utländska hamnar.

5 §.

Bestämmelserna i 2 kap. 4 och 5 §§ om fartcertifikat äga motsvarande tillämpning i fråga om passagerarfartygscertifikat.

6 §.

Enligt de närmare bestämmelser Konungen meddelar äger sjöfartsstyrelsen medge att fartyg i särskilda fall nyttjas som passagerarfartyg utan hinder av vad som sägs i detta kapitel.

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.

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.

2 §.

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

3 §.

När minimibesättning fastställs, 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.

4 §.

Om minderårig i skeppstjänst gälla särskilda bestämmelser.

5 §.

Sedan minimibesättning för visst fartyg fastställts, skall sjöfartsstyrelsen 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 §.

6 §.

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.

7 §.

Ändras fartyg eller dess utrustning på sätt som kan antagas ha betydelse för minimibesättningens sammansättning, äger sjöfartsstyrelsen återkalla meddelat beslut om minimibesättning.

Har beslut om minimibesättning återkallats, skall tillsynsboken genast lämnas till sjöfartsstyrelsen.

8 §.

Bestämmelserna i 1 § andra och tredje styckena samt 2—7 §§ gälla icke utländskt fartyg.

7 KAP.

Tillsyn av lagens efterlevnad m. m.

Tillsynsförrättningar

1 §.

De tillsynsförrättningar som skola företagas enligt denna lag äro

a) regelbunden undersökning av fartyg jämte utrustning (*sjövärdighetsbesiktning*),

b) regelbunden undersökning av annat fartyg än passagerarfartyg och dess utrustning i viss del eller vissa delar (*mellanbesiktning*),

c) regelbunden undersökning av passagerarfartyg för att fastställa högsta tillåtna antal passagerare (*passagerarfartygsbesiktning*),

d) regelbunden undersökning och uppmätning av fartyg för att åsätta fartyget lastmärke eller tillåta att fartygs lastmärke bibehålles (*fribordsbesiktning*),

e) särskild undersökning av fartyg i viss del eller vissa delar (*extra besiktning*) och

f) annan undersökning av förhållandena ombord (*inspektion*).

Om det är möjligt skola flera tillsynsförrättningar på ett fartyg ske samtidigt. Förrättning skall om möjligt ske i samband med undersökning i klassificeringsanstalt, som godkänts enligt bestämmelserna i 1 kap. 12 §.

2 §.

Vid sjövärdighetsbesiktning skall i den omfattning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer, undersökas om skrov med fasta delar, framdrivningsmaskineri med hjälpmaskiner, elektrisk anläggning samt utrustning motsvara de fordringar på sjövärdighet som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Vid sjövärdighetsbesiktning skall inspektion äga rum enligt 16 §.

3 §.

Fartyg, som bygges för svensk beställare, skall undergå sjövärdighetsbesiktning, innan fartyget nyttjas till sjöfart.

Har utländskt fartyg blivit svenskt eller har svenskt fartyg, vars brutto-dräktighet understiger 100 registerton, bytt ägare utan att därigenom upphöra att vara svenskt, skall sjövärdighetsbesiktning av fartyget äga rum så snart det kan ske, om det icke med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt är obehövt.

Bestämmelserna i denna paragraf gälla passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton.

4 §.

Passagerarfartyg skall undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning, om det nyttjas i stor kustfart eller vidsträcktare fart, inom tolv månader och i övrigt inom tjugofyra månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning.

5 §.

Om annat fartyg än passagerarfartyg är högst tjugofyra år och har högsta klass i någon av Konungen godkänd klassificeringsanstalt, skall det undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning inom fyrtioåtta månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning eller, om fartyget undergår årlig tillsyn av botten utvändigt, framdrivningsmaskineri, propelleraxel och roder i den omfattning sjöfartsstyrelsen bestämmer, inom sextio månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning.

Har fartyget icke sådan klass som nu nämnts eller är det äldre än tjugofyra år, bestämmer sjöfartsstyrelsen den tid, inom vilken nästa sjövärdighetsbesiktning skall äga rum. Med beaktande särskilt av fartygets ålder och allmänna tillstånd skall tidpunkten bestämmas till tidigast tjugofyra och senast fyrtioåtta månader efter senast företagen sjövärdighetsbesiktning.

Vad som sägs i denna paragraf gäller ej fartyg som har mindre bruttodräktighet än 100 registerton.

6 §.

Sjöfartsstyrelsen äger meddela skäligt anstånd med förnyad sjövärdighetsbesiktning under högst tre månader.

7 §.

Vid mellanbesiktning skall i den omfattning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer undersökas om fartyg och utrustning motsvara de fordringar på sjövärdighet som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Vid besiktningen skall inspektion äga rum enligt 16 §, om detta icke är uppenbart obehövt.

8 §.

Fartyg skall undergå mellanbesiktning inom tjugofyra månader efter senast genomgången sjövärdighetsbesiktning eller mellanbesiktning. Mellanbesiktning avseende fartygets radioinstallation skall dock ske minst en gång var tolfte månad.

Bestämmelserna i första stycket gälla ej fartyg som har mindre brutto-dräktighet än 100 registerton.

9 §.

Vid passagerarfartygsbesiktning skall i den omfattning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer undersökas huruvida fartyget med hänsyn till de fordringar som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen må medföra flera än tolv passagerare och i så fall bestämmas det högsta antal passagerare som fartyget må medföra.

10 §.

Passagerarfartyg skall undergå passagerarfartygsbesiktning i samband med att fartyget undergår sjövärdighetsbesiktning.

Vid besiktningen skall inspektion äga rum enligt 16 §, om detta icke är uppenbart obehövt.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen äger förordna, att fartyg i särskilt fall må befrias från skyldighet att undergå passagerarfartygsbesiktning enligt första stycket.

11 §.

Vid fribordsbesiktning skall i den omfattning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer undersökas huruvida fartyget motsvarar de fordringar som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen för att lastmärke må åsättas eller bibehållas.

12 §.

Fartyg, som enligt denna lag skall vara försett med lastmärke, skall undergå fribordsbesiktning i samband med att fartyget första gången undergår sjövärdighetsbesiktning eller då sjöfartsstyrelsen bestämmer. Förnyad fribordsbesiktning skall äga rum minst vart femte år, om Konungen icke föreskriver att sådan besiktning skall ske tidigare.

Vid besiktningen skall inspektion äga rum enligt 16 §, om detta icke är uppenbart obehövt.

13 §.

Vid extra besiktning skall i den omfattning Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer undersökas huruvida

viss del av fartyg eller dess utrustning motsvarar de fordringar på sjövärdighet som uppställas i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

14 §.

Fartyg skall undergå extra besiktning, när fartyget genomgått större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten.

Om det med hänsyn till fartygs ålder, allmänna tillstånd eller i övrigt föreligger särskilda skäl, äger sjöfartsstyrelsen eller statens fartygsinspektion besluta att fartyget skall undergå extra besiktning även i annat fall än som avses i första stycket.

Bestämmelserna i första och andra styckena gälla passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton.

15 §.

För fartyg, som innehar högsta klass i någon av Konungen godkänd klassificeringsanstalt och icke är äldre än tjugofyra år, må den undersökning av fartyget, som lett till att fartyget erhållit eller fått bibehålla klassen, godkännas såsom besiktning, som avses i 1 § a), b), d) eller e) i de delar undersökningen omfattar. Detta gäller dock icke sådan undersökning av sjövärdigheten som avslutats tidigare än sex månader före förrättningen, om särskilda skäl ej föreligga att godkänna undersökningen. Överföres fartyg till ny klassificeringsanstalt eller föreligga i annat fall särskilda skäl att underkasta fartyg besiktning, äger sjöfartsstyrelsen besluta därom.

Har fartyget icke klass som avses i första stycket eller är det äldre än tjugofyra år, må sjöfartsstyrelsen efter prövning i varje särskilt fall godkänna undersökningen såsom besiktning i den omfattning som föreskrives i första stycket.

16 §.

Vid inspektion skall undersökas om erforderliga åtgärder iakttagits för att förebygga ohälsa och olycksfall, om fartyget är behörigen lastat eller barlastat, om fartyget är bemannat på betryggande sätt och om det eljest är i behörigt skick. Inspektion må göras mindre omfattande än nu sagts.

Fartyg skall underkastas inspektion när tillsynsmyndighet finner det påkallat. Vid inspektion må även företagas extra besiktning.

17 §.

Tillsynsförrättning på utländskt fartyg företages genom inspektion. Bestämmelserna om övriga tillsynsförrättningar i detta kapitel gälla icke utländskt fartyg.

På framställning av myndighet i främmande stat må sjöfartsstyrelsen dock förordna om tillsynsförrättning beträffande fartyg som är hemmahörande i den främmande staten och, om så erfordras, utfärda certifikat, som avses i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Ritningar och tillsynsbok

18 §.

Ritning till fartyg, som bygges eller ombygges för svensk räkning och enligt denna lag skall undergå annan tillsynsförrättning än inspektion, skall ges in till sjöfartsstyrelsen i god tid innan det arbete som ritningen av-

ser börjas. I trängande fall eller om fartyget tillfälligt ändras eller ombygges utomlands, må ritning insändas i efterhand.

Ritning till utländskt fartyg som blivit svenskt och enligt denna lag skall undergå sjövärdighetsbesiktning, skall ges in till sjöfartsstyrelsen så snart det kan ske.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen äger meddela erforderliga föreskrifter om vilka ritningar som skola inges samt medge lättnad i fråga om skyldigheten att ge in ritningar beträffande viss typ av fartyg och beträffande fartyg som innehar klass i någon av Konungen godkänd klassificeringsanstalt.

19 §.

På särskild framställning av beställare, redare eller skeppsbyggare skall sjöfartsstyrelsen granska ritning som avses i 18 § samt avge det yttrande vartill granskningen ger anledning med hänsyn till bestämmelserna i denna lag eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

Ritning rörande maskineri, utrustning eller särskild anordning ombord skall granskas även på framställning av tillverkare.

20 §.

Svenskt passagerarfartyg, oavsett dräktighet, och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton skola ha tillsynsbok.

Om tillsynsförrättning, om anmärkning som framkommit vid tillsynsförrättning och om åtgärd som vidtagits med anledning av anmärkningen skall förrättningsmannen göra anteckning i tillsynsboken och lämna underrättelse till sjöfartsstyrelsen och fartygets redare.

8 KAP.

Förbud mot nyttjande

1 §.

Förekommer skälig anledning antaga att fartyg icke är sjövärdigt för resa i avsedd fart, att det icke är behörigen lastat eller barlastat, att det icke är bemannat på betryggande sätt eller att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, må resan förbjudas och fartyget hindras avgå innan rättelse vidtagits. Detsamma gäller, om fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall. Finnes brist i arbetsinrättning eller arbetsredskap, må i stället förbud meddelas att begagna inrättningen eller redskapet innan rättelse vidtagits.

Resa med fartyget må förbjudas och fartyget hindras avgå, om fartyget icke hålles tillgängligt för tillsynsförrättning eller om fartyg som enligt denna lag skall ha fartcertifikat, passagerarfartygscertifikat eller fribordscertifikat saknar sådant certifikat eller certifikatet icke längre gäller för fartyget.

2 §.

Beslut enligt 1 § meddelas av sjöfartsstyrelsen, statens fartygsinspektion eller särskilt förordnad tillsynsmyndighet. Svensk konsul som förordnats utöva tillsyn av fartyg må meddela förbud att begagna arbetsinrättningar

eller arbetsredskap. Meddelas beslut av annan än sjöfartsstyrelsen, skall beslutet genast underställas styrelsen för godkännande.

Beslutet skall innehålla uppgift om skälen för beslutet och villkoren för att det skall hävas. Avskrift av beslut skall genast lämnas till befälhavaren. Sådan avskrift skall också genast sändas till redaren och till den som i redarens ställe brukar fartyget samt, om förbudet avser utländskt fartyg, till diplomatisk eller konsulär representant för det land där fartyget hör hemma.

3 §.

Den som inom riket meddelat beslut enligt 1 § skall genast göra anmälan därom till polismyndighet. Denna skall vidtaga de åtgärder som erfordras för att hindra fartyget från att avgå. Anmälan skall även göras till tullmyndighet och lotsmyndighet. Sådan myndighet skall så länge förbudet gäller inställa förrättning, som underlättar fartygets avresa.

Utom riket äger svensk konsul avfordra befälhavaren för fartyget gällande nationalitetshandling för att hindra att förbud mot att nyttja svenskt fartyg överträdes.

4 §.

Har till följd av förbud, som meddelats av annan myndighet än sjöfartsstyrelsen men ej godkänts av styrelsen, fartyg hindrats att gå till sjöss och har skäligen anledning till förbudet icke förelegat, äger redaren få ersättning av statsverket för den skada, som vållats genom förbudet.

Talan om sådan ersättning skall väckas vid Stockholms rådhusrätt inom två år från den dag, då förbudet meddelades. Försittes den tiden är talan förfallen.

9 KAP.

Redares, befälhavares och besättnings m. fl. åligganden

1 §.

Om befälhavarens skyldighet att tillse att fartyg är sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, behörigen lastat eller barlastat samt betryggande bemannat stadgas i sjölagen. Där stadgas även om det ansvar som i dessa hänseenden åvilar redare eller den som i redarens ställe haft befattning med fartyget.

2 §.

Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget skall tillse att fartyget undergår tillsyn enligt bestämmelserna i 7 kap.

Redare eller beställare av fartyg skall tillse att ritning som avses i 7 kap. 18 § ges in till sjöfartsstyrelsen inom föreskriven tid.

3 §.

Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget, befälhavare eller den som eljest leder arbete ombord skall iakttaga allt som skäligen kan fordras med hänsyn till arbetets natur och de förhållanden, under vilka arbetet bedrives, samt ombordanställds ålder, yrkesvana och övriga förutsättning-

ar för arbetet för att förebygga att ombordanställd ådrager sig ohälsa i följd av arbetet eller drabbas av olycksfall i arbetet.

Ombordanställd är pliktig att använda befintliga skyddsanordningar, noga följa denna lag eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen samt i övrigt iakttaga tillbörlig försiktighet och, i vad på honom ankommer, medverka till förekommande av ohälsa eller olycksfall. Ombordanställd är skyldig att använda personlig skyddsutrustning under arbetet och väl vårda den.

4 §.

Om de skyldigheter som åvila tillverkare och försäljare av maskiner, redskap och andra tekniska anordningar samt den som upplåter till be-
gagnande eller installerar sådana anordningar stadgas i arbetarskyddslagen.

5 §.

Befälhavaren skall tillse att de ombordanställda erhålla god och till-
räcklig kost. Det åligger vidare befälhavaren att ha tillsyn över hälsovårds-
och bostadsförhållanden ombord.

6 §.

Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget samt befäl-
havaren och övrigt befäl ombord skola lämna eller låta lämna tillsyns-
myndighet nödigt bistånd vid undersökning och lämna varje upplysning
som begäres vid förrättningen.

7 §.

Innan resa anträdes, skall befälhavaren ha förvärvat erforderlig känne-
dom om fartyget och maskinchefen om fartygets maskineri med tillhörande
anläggningar och inrättningar samt fartygets brandsläckningsanord-
ningar.

Befälhavaren skall även tillse att besättningen ombord, om det kan
ske, beredes tillfälle att förvärva erforderlig kännedom om fartyget, innan
resa anträdes.

8 §.

Innan resa anträdes, skall fartyget göras sjöklart.

Befälhavaren skall därvid särskilt tillse att

- a) tillräckligt med proviant, vatten och läkemedel, sjökort och nautiska publikationer medföras på fartyget,
- b) signalapparater, lanternor, nautiska instrument, bärgningsredskap och övrig utrustning för säkerheten ombord äro klara till omedelbart bruk,
- c) manöver- och kontrollorgan äro klara till omedelbart bruk,
- d) fartyget icke är nedlastat utöver tillämpligt lastmärke eller erforderlig barlast intagits,
- e) lasten behörigen stuvats, betryggande anordningar vidtagits mot att last eller barlast förskjuter sig eller eljest åstadkommer skada på ombordvarande eller fartyg eller på annan last som föranleda sådan skada,
- f) last eller annat icke belamrar fartygets utrustning, inrättningar eller redskap eller försvårar fartygets navigering,
- g) skeppsluckorna behörigen tillslutits och skalkats samt öppningar i däck, skott och bordläggning av betydelse för sjövärdigheten tillslutits på betryggande sätt.

Maskinchefen ansvarar för att fartygets maskineri med tillhörande an-

läggningar och inrättningar är i behörigt skick, att fartygets brandsläckningsanordningar äro klara till omedelbart bruk samt att erforderliga förnödenheter för maskineriets drift finnas ombord. Det åligger maskinchefen att lämna befälhavaren uppgift om den mängd drivmedel för maskineriets drift som medföres.

9 §.

Befälhavaren skall tillse att den tillsynsbok som avses i 7 kap. 20 § och de certifikat som utfärdats för fartyget med stöd av denna lag finnas ombord och hållas tillgängliga vid tillsynsförrättning. Måste fartyget överges, skall befälhavaren om möjligt sörja för att dessa handlingar bringas i säkerhet.

Bestämmelserna i sjölagen om att skeppsdagbok eller avskrift därav skall tillhandahållas, gälla i tillämpliga delar även tillsynsbok eller avskrift därav.

10 §.

Har olycksfall under skeppstjänst medfört dödlig utgång eller svårare kroppsskada eller samtidigt drabbat flera personer eller är olycksfall eller olyckstillbud under skeppstjänst eljest av sådan beskaffenhet att det kan antagas vara av väsentlig betydelse att det kommer till tillsynsmyndighetens kännedom, skall befälhavaren utan dröjsmål eller, om fartyget befinner sig till sjöss, genast efter ankomsten till hamn underrätta statens fartygsinspektion eller, om fartyget är utomlands, närmaste svenske konsul om olycksfallet eller tillbudet. Detsamma gäller om skada uppstått eller åtgärd vidtagits som är av betydelse för fartygets sjövärdighet.

Om befälhavarens skyldighet att till sjöfartsstyrelsen anmäla vissa händelser ombord finnas bestämmelser i sjölagen.

11 §.

Bestämmelserna i detta kapitel gälla icke utländskt fartyg.

10 KAP.

Ansvarsbestämmelser

1 §.

Underlåter redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget att tillse att fartyget undergår tillsyn enligt 7 kap., dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

2 §.

Nyttjas fartyg till sjöfart utan att ha i denna lag föreskrivet certifikat eller i strid mot bestämmelse i sådant certifikat eller nyttjas fartyg till sjöfart utan att vara försett med lastmärke, om sådant är föreskrivet enligt denna lag, dömes befälhavaren till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

3 §.

Iakttagar 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.

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.

4 §.

Bryter befälhavare mot nyttjandeförbud enligt 8 kap. dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

5 §.

Till straff enligt 1—4 §§ må dömas endast för gärning, som begåtts uppsåtligen eller av oaktsamhet som ej är ringa.

Ha flera medverkat till gärningen, gäller 23 kap. brottsbalken.

6 §.

Den som olovligen och utan giltigt skäl borttager skyddsanordning eller försätter den ur bruk, dömes till dagsböter.

7 §.

Lämnar någon uppsåtligen tillsynsmyndighet oriktig uppgift för att erhålla certifikat enligt denna lag eller att få sådant certifikat förlängt, dömes till dagsböter.

Den som uppsåtligen lämnar tillsynsmyndighet oriktig uppgift i fråga om åtgärd, varom anvisning lämnats enligt denna lag eller enligt föreskrift som utfärdas med stöd av lagen, dömes till dagsböter.

8 §.

Den som försummar vad som åligger honom enligt 9 kap. 2 § andra stycket, 5 § eller 7—10 §§, dömes till dagsböter.

9 §.

Bryter någon mot 1 kap. 8 §, dömes, om gärningen ej är att anse som ämbetsbrott, till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

10 §.

Till straff enligt denna lag må ej dömas om strängare straff för gärningen stadgas i brottsbalken eller sjölagen.

11 §.

I fråga om mål om ansvar enligt denna lag eller föreskrift som utfärdas med stöd av lagen äga bestämmelserna i 313 och 328 §§ sjölagen motsvarande tillämpning.

11 KAP.

Besvär samt vissa bestämmelser om lagens tillämpning

1 §.

Talan mot beslut enligt denna lag föres genom besvär hos Konungen om beslutet meddelats av sjöfartsstyrelsen och hos sjöfartsstyrelsen i annat fall.

2 §.

Beslut av annan tillsynsmyndighet än sjöfartsstyrelsen skall lända till efterrättelse till dess sjöfartsstyrelsen i anledning av besvär eller eljest förordnar annat.

Beslut av sjöfartsstyrelsen skall, om annat ej anges i beslutet, utan hinder av besvär lända till efterrättelse, om Konungen ej förordnar annat.

3 §.

I ärende, som genom besvär kommit under sjöfartsstyrelsens prövning enligt denna lag, skall styrelsen förordna om tillsynsförrättning på fartyget, om klaganden begär det eller det ändå prövas erforderligt.

Begär klaganden tillsynsförrättning, skall klaganden förskjuta kostnaden för förrättningen. När besvären slutligt prövas, skall sjöfartsstyrelsen bestämma, vem som slutligt skall betala kostnaden. Fastställes det överklagade beslutet, skall kostnaden betalas av klaganden. Upphäves beslutet, skall styrelsen med hänsyn till omständigheterna bestämma om kostnaden skall bäras av statsverket eller av klaganden eller hur den skall fördelas mellan dem.

4 §.

Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av sjöfartsstyrelsen. Konungen äger därvid föreskriva att andra certifikat än de som nämnas i 2, 4 och 5 kap., skola anses erforderliga vid tillämpningen av denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1966, då lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg skall upphöra att gälla.

Utan hinder av vad nu sagts äger tillstånd, förbud eller annat dylikt beslut som meddelats med stöd av äldre lag giltighet, till dess den därför bestämda tiden utgår eller, om beslutet meddelats utan begränsning till viss tid, sjöfartsstyrelsen återkallar detsamma.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till stadgande som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

Beträffande svenskt fartyg, till vilket kölen sträckts före lagens ikraftträdande, gälla följande särskilda bestämmelser:

a) Fartyg med en bruttodräktighet av lägst 100 registerton som ej är passagerarfartyg skall, om sjöfartsstyrelsen ej bestämmer annat, undergå sjövärdighetsbesiktning eller mellanbesiktning första gången på tid som följer av äldre bestämmelser och därefter i enlighet med bestämmelserna i den nya lagen.

b) Passagerarfartyg skall första gången undergå sjövärdighetsbesiktning, när tiden för gällande passagerarfartygscertifikat utgår, och därefter i enlighet med bestämmelserna i den nya lagen.

c) Fartcertifikat må för tiden intill dess sjövärdighetsbesiktning skall ske första gången efter lagens ikraftträdande utfärdas på grundval av undersökning, vid vilken utrönts att fartyget är i tillfredsställande skick med hänsyn till den fart i vilken det nyttjas eller är avsett att nyttjas.

d) Fartyg med en bruttodräktighet av lägst 20 registerton som enligt äldre

bestämmelser icke behövt vara försett med lastmärke må till den 1 januari 1968 nyttjas till sjöfart utan att ha sådant lastmärke åsatt och utan att ha fribordscertifikat enligt de närmare bestämmelser som Konungen meddelar.

e) Tillsynsbok skall finnas på fartyget senast den dag då fartyget tagits i bruk efter att första gången ha undergått tillsyn efter den nya lagens ikraftträdande.

De sakkunnigas förslag
till
Lag om säkerheten å fartyg

Härigenom förordnas som följer.

1 KAP.

Inledande bestämmelser

1 §.

Denna lag äger, i den mån ej annat framgår eller särskilt anges, tillämpning med avseende å fartyg som nyttjas till sjöfart i svenskt farvatten. Den skall ock äga tillämpning med avseende å svenskt fartyg som nyttjas till sjöfart utanför svenskt farvatten, såvitt det är förenligt med lag i främmande stat som efter överenskommelse eller eljest är tillämplig.

När fartyg skall anses som svenskt, därom är särskilt stadgat.

2 §.

I denna lag förstås med

fartyg: varje anordning som nyttjas eller avses att nyttjas för person- eller godsbefordran sjöledes, för fiske eller fångst eller eljest till sjöfart;

passagerare: varje annan person ombord än befälhavaren, medlem av besättningen eller annan som är i någon egenskap anställd ombord, som eljest befinner sig där på grund av arbete för fartygets behov eller i offentlig tjänsteförrättning rörande fartyget eller som befälhavaren är jämlikt 34 eller 34 a § sjölagen pliktig medtaga samt barn som icke fyllt ett år;

passagerarfartyg: ett fartyg som medför flera än tolv passagerare.

3 §.

I denna lag förstås vidare med

svenskt farvatten: allt vatten intill ett avstånd av fyra nautiska mil från rikets landområden eller från linjer som mot havet bilda gräns för vatten innanför och mellan de utmed kusterna liggande öar, holmar och skär, vilka icke ständigt översköljas av havet, dock längst intill gränsen mot annat lands territorialvatten;

inrikes fart: fart i svenskt farvatten;

Östersjöfart: annan fart än inrikes fart, dock ej bortom linjen Hanstholm—Lindesnäs eller bortom Cuxhaven;

Oceanfart: all annan fart än förut nämnts.

Med avseende å svenskt fartyg som nyttjas i viss fart, äger Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen föreskriva viss inskränkning rörande de farvatten farten eljest skulle omfatta, där så finnes lämpligt med hänsyn till farvattnens beskaffenhet och omständigheterna i övrigt.

4 §.

Från lagens tillämpning undantagas fartyg som av svenska staten eller främmande stat nyttjas för annat ändamål än att i allmän trafik befordra passagerare eller gods.

Beträffande fartyg med en bruttodräktighet understigande tjugu registerton skola, där fartyget ej är att anse som passagerarfartyg enligt 2 § eller där å detsamma ej någon är mot betalning anställd eller annat än undantagsvis färdas mot ersättning som passagerare i tillämpliga delar gälla allenast bestämmelserna i 2 kap. 1 och 2 §§, 4 kap. 1 och 3 §§, 5 kap. 1 §, 7 kap. 1 §, 8 kap. 14, 15, 20 och 21 §§ samt 9 och 10 kap.

2 KAP.

Om fartygs sjövärdighet

1 §.

Fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, vara sjövärdigt.

Ej må fartyg anses sjövärdigt, med mindre det är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet, att säkerhetens krav äro tillgodosedda för den fart, vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen äger bestämma att fartyg må i särskilda fall nyttjas till sjöfart, ändock att detta i vissa avseenden ej uppfyller de i andra stycket angivna fordringarna.

2 §.

För kontroll av sjövärdigheten är fartyg underkastat sjövärdighetsbesiktning och annan tillsyn enligt bestämmelserna i 8 kap.

3 §.

Sedan svenskt fartyg vid sjövärdighetsbesiktning befunnits sjövärdigt, skall sjöfartsstyrelsen utfärda bevis därom (*fartcertifikat*). Certifikatet skall gälla för viss fart och för bestämd tid. I certifikatet må angivas villkor för dess giltighet.

Giltighetstiden för fartcertifikat må förlängas enligt vad Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer.

4 §.

Svenskt fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, hava svenskt fartcertifikat.

Utländskt fartyg skall vid resa i svenskt farvatten hava certifikat eller annan handling, varav framgår att fartyget vid tillsyn befunnits vara sjövärdigt.

Bestämmelserna i denna paragraf äga icke tillämpning i fall som avses i 1 § tredje stycket.

5 §.

Där svenskt fartyg, för vilket fartcertifikat utfärdats, icke genomgår före skriven tillsyn med avseende å sjövärdigheten eller där med avseende å fartyget eller dess utrustning vidtages ändring som kan antagas hava betydelse för sjövärdigheten, är certifikatet, om sjöfartsstyrelsen icke bestämmer annat, ogiltigt intill dess fartyget förklarats sjövärdigt av styrelsen eller den

styrelsen förordnat därtill. Vad nu sagts gäller även, där fartyget eller dess utrustning lidit skada som uppenbarligen är av betydelse för sjövärdigheten och skadan icke avhjälpes i den ordning som sjöfartsstyrelsen bestämmer.

Förekommer eljest omständighet som kan antagas hava betydelse för sjövärdigheten, äger sjöfartsstyrelsen eller den styrelsen förordnat därtill förklara certifikatet ogiltigt, intill dess fartyget förklarats sjövärdigt.

Är certifikatet ogiltigt, skall det ofördröjligen utan anmaning avlämnas till myndighet som anges på certifikatet.

3 KAP.

Om passagerarfartyg

1 §.

Passagerarfartyg skall, för fastställande av det högsta antal passagerare som må i viss fart befordras med fartyget, vara underkastat tillsyn enligt bestämmelserna i 8 kap.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen utfärdar erforderliga bestämmelser hur högsta tillåtna antal passagerare skall fastställas.

2 §.

Sedan svenskt passagerarfartyg undergått tillsyn som i 1 § sägs, skall sjöfartsstyrelsen eller den styrelsen förordnat därtill utfärda bevis om det högsta tillåtna antalet passagerare (*passagerarfartygscertifikat*), under förutsättning att fartyget vid tillsyn befunnits sjövärdigt för den fart, vari det är avsett att nyttjas, samt att efter denna tillsyn ej så lång tid förflutit eller sådana omständigheter förekommit som föranleda förnyad kontroll av sjövärdigheten enligt bestämmelserna i 8 kap. Certifikatet skall utfärdas för viss fart och för bestämd tid som icke må vara längre än fartcertifikatet gäller. I passagerarfartygscertifikatet må angivas villkor för dess giltighet.

Giltighetstiden för passagerarfartygscertifikat må förlängas enligt vad Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer.

3 §.

Svenskt passagerarfartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, hava svenskt passagerarfartygscertifikat.

Utländskt passagerarfartyg skall vid resa i svenskt farvatten hava certifikat eller annan handling, varav framgår det högsta tillåtna antalet passagerare.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen äger förordna att fartyg må i särskilda fall nyttjas som passagerarfartyg utan hinder av vad i första eller andra stycket sägs.

4 §.

Vad i 2 kap. 5 § stadgas med avseende å fartcertifikat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om passagerarfartygscertifikat för svenskt fartyg.

5 §.

På begäran av ägare till svenskt passagerarfartyg skall sjöfartsstyrelsen förklara passagerarfartygscertifikat icke längre vara gällande.

4 KAP.

Om fartygs lastning

1 §.

När fartyg nyttjas till sjöfart, må det icke vara så lastat eller barlastat att dess stabilitet och bärighet äventyras eller säkerheten i övrigt för de ombordvarande sättes i fara.

2 §.

Fartyg med en bruttodräktighet av minst tjugu registerton skall hava lastmärken utvisande det minsta tillåtna fribordet för den fart vari fartyget nyttjas. Lastmärken fastställas av sjöfartsstyrelsen.

Ej må fartyg förses med lastmärken, med mindre det vid tillsyn befunnits sjövärdigt för den fart, vari det är avsett att nyttjas, samt efter denna tillsyn ej så lång tid förflutit eller sådana omständigheter förekommit som föranleda förnyad kontroll av sjövärdigheten enligt bestämmelserna i 8 kap.

3 §.

För kontroll av lastning och för åsättande eller bibehållande av lastmärke skall fartyg vara underkastat tillsyn enligt bestämmelserna i 8 kap.

4 §.

Sedan lastmärke fastställts och åsatts fartyget, skall sjöfartsstyrelsen i den omfattning Konungen bestämmer utfärda bevis därom (*fribordscertifikat*). Certifikatet skall utfärdas för viss tid och må begränsas att avse viss fart. I certifikatet må angivas villkor för dettas giltighet.

Giltighetstiden för fribordscertifikat må av sjöfartsstyrelsen eller den styrelsen förordnat därtill förlängas enligt vad Konungen bestämmer.

5 §.

1 mom. Konungen äger uppdraga åt klassificeringsanstalt att fastställa lastmärke och utfärda fribordscertifikat med samma verkan som om åtgärderna vidtagits av sjöfartsstyrelsen.

2 mom. Har utländsk statsmyndighet på begäran av myndighet som Konungen bestämmer försett svenskt fartyg med lastmärke och fribordscertifikat, skola åtgärderna tillerkännas samma verkan som om de vidtagits av sjöfartsstyrelsen.

3 mom. Vad i 4 § stadgas skall i tillämpliga delar gälla jämväl i fråga om lastmärke och fribordscertifikat som tillkommit enligt 1 eller 2 mom.

6 §.

Å svenskt fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, medföras det för fartyget med stöd av 4 § utfärdade fribordscertifikatet.

Utländskt fartyg skall i den omfattning Konungen bestämmer vid resa i svenskt farvatten hava certifikat eller annan handling, varav framgår dess fribord.

7 §.

Vad i 2 kap. 5 § stadgas med avseende å fartcertifikat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om fribordscertifikat för svenskt fartyg.

Sjöfartsstyrelsen skall förklara fribordscertifikat för svenskt fartyg ogiltigt.

a) om fartyget beträffande skrov eller överbyggnad genomgått sådan väsentlig ändring som föranleder att fribordet bör ändras,

b) om fartyget icke är i betryggande skick i fråga om skydd för öppningar eller i fråga om räcken, brädgångar, länsportöppningar eller tillträde till besättningens bostäder eller passagerarutrymmen och

c) om fartyget icke underkastas tillsyn som avses i 3 §.

Har klassificeringsanstalt som avses i 5 § 1 mom. utfärdat fribordscertifikat för svenskt fartyg, skall ock anstalten förklara certifikatet ogiltigt på grunder som angivas i andra stycket.

5 KAP.

Om åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall

1 §.

Fartyg samt dess utrustning, maskiner, tryckkärl, elektrisk anläggning, lyft- och transportinrättningar, redskap och verktyg skola vara så inrättade och anordnade, att de erbjuda tillräckligt skydd mot ohälsa och olycksfall.

För att förebygga skada genom nedstörtande eller vassa föremål eller hälsofarliga varor skola sådana åtgärder vidtagas, att fara härför i möjligaste mån undgås.

2 §.

Där till vinnande av skydd mot ohälsa och olycksfall annan åtgärd icke kan vidtagas eller skäligen påfordras, skall skyddsutrustning av lämplig beskaffenhet tillhandahållas ombordanställd.

3 §.

Den som leder arbete ombord är pliktig iakttaga vad som med hänsyn till arbetets natur och de förhållanden, under vilka arbetet bedrives, samt ombordanställds ålder, yrkesvana och övriga förutsättningar för arbetet skäligen kan fordras för att förebygga att ombordvarande ådrager sig ohälsa i följd av arbetet eller drabbas av olycksfall däri.

4 §.

Ombordvarande är pliktig att använda befintliga skyddsanordningar och noggrant följa meddelade föreskrifter och, i vad på honom ankommer, medverka till förekommande av ohälsa och olycksfall.

5 §.

Bostadsrum och sanitära anordningar ombord skola vara tillräckliga och lämpliga.

6 §.

Kost som tillhandahålles ombord skall vara tillräcklig och av fullgod beskaffenhet.

7 §.

För lämnande av hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom skola sådana åtgärder vara vidtagna som kunna anses erforderliga med hänsyn till de ombordvarandes antal, fartygets beskaffenhet och den fart, vari fartyget nyttjas.

Närmare föreskrifter härutinnan meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av medicinalstyrelsen och sjöfartsstyrelsen i samråd.

8 §.

Om arbetstiden ombord är särskilt stadgat.

9 §.

Å fartyg med minst tio ombordanställda av manskapsgrad skall manskapet inom sig utse ett eller flera skyddsombud att företräda dem i frågor rörande sundhet och säkerhet i arbetet. Skyddsombud bör, om så finnes påkallat, utses jämväl å annat fartyg.

Har manskapet icke före resas anträdande utsett skyddsombud, skall befälhavaren anmoda någon av manskapet att för resan vara skyddsombud. Denne är pliktig att mottaga uppdraget.

10 §.

Å fartyg med en besättning som normalt uppgår till minst trettio man skall finnas en av företrädare för vardera fartygsbefälet och maskinbefälet och av skyddsombud sammansatt skyddskommitté som har att verka för sundhet och säkerhet i arbetet. Om så finnes påkallat, bör skyddskommitté tillsättas även å annat fartyg.

Har fartygsbefälet eller maskinbefälet icke före resas anträdande utsett ledamot av skyddskommitté, skall befälhavaren anmoda någon av fartygsbefälet eller maskinbefälet att för resan vara sådan ledamot. Denne är pliktig att mottaga uppdraget.

11 §.

1 mom. Skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté skall vid fullgörandet av sina uppgifter taga skälig hänsyn till skeppstjänstens krav.

2 mom. Skyddsombud eller ledamot av skyddskommitté må icke hindras att fullgöra sina uppgifter. De som utsetts till skyddsombud eller ledamot må icke på denna grund eller i anledning av sin verksamhet i denna egenskap tillskyndas försämrade arbetsförhållanden eller skiljas från anställningen.

12 §.

I fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall skall utövas tillsyn enligt bestämmelserna i 8 kap.

13 §.

Vad i 2—4 och 7—11 §§ stadgas skall icke gälla i fråga om utländskt fartyg.

6 KAP.

Om fartygs bemanning

1 §.

Fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, vara bemannat på betryggande sätt med hänsyn till fartygets typ och storlek samt till den fart, i vilken fartyget nyttjas.

Ej må, om resa med fartyget under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste indelas på skift, bemanningen anses betryggande, där fartyget har mindre besättning än att befäl och manskap kan indelas i erforderligt antal vakter

för däckstjänsten och, såvitt angår maskindrivet fartyg, jämväl för maskintjänsten under fartygets gång.

2 §.

Då passagerarfartyg nyttjas till sjöfart, skall behörigt fartygsbefäl från kommandobryggan eller annan lämplig plats städse leda fartygets framförande och skall, där så erfordras, behörigt maskinbefäl ständigt övervaka maskineriets drift.

Om behörighetsfordringar för befäl förordnar Konungen.

3 §.

Befälet ombord skall före resas anträdande hava inom sitt verksamhetsområde förvärvat erforderlig kännedom om fartyget.

4 §.

Om förbud att i skeppstjänst använda minderårig är särskilt stadgat.

5 §.

Vad i 1 § andra stycket och 2—4 §§ stadgas skall icke gälla i fråga om utländskt fartyg.

7 KAP.

Om fartygs ägare och befälhavare m. fl.

1 §.

Ägare av fartyg eller annan som i ägarens ställe brukar fartyget svarar för att detsamma är sjövärdigt, att erforderliga åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall äro vidtagna, att befälhavare är antagen för fartyget samt att fartyget undergår tillsyn enligt bestämmelserna i 8 kap. Han skall, i enlighet med bestämmelser som meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av sjöfartsstyrelsen, ofördröjligen till styrelsen anmäla varje omständighet av betydelse för sjövärdigheten.

2 §.

Å fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, finnas befälhavare.

Befälhavaren har högsta ansvaret ombord för att fartyget är sjövärdigt och behörigen lastat eller barlastat, för att erforderliga åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall äro vidtagna och för att fartyget är bemannat på betryggande sätt. I fråga om passagerarfartyg har han ock ansvaret för att det högsta tillåtna antalet passagerare icke överskrides. Han skall ock vara skyldig att i fall som i 1 § avses anmäla omständighet av betydelse för sjövärdigheten.

Under befälhavaren åvilar ansvaret den främste av fartygsbefälet, maskinchefen, ekonomiföreståndaren och radiotelegrafisten envar inom sitt område. Om dessas åligganden är särskilt stadgat.

3 §.

Innan resa anträdades, skall fartyget göras sjöklart. Därvid skall särskilt tillses

a) att å fartyget medföres tillräckligt med proviant, vatten och läkeme-

del, sjökort och nautiska publikationer samt att signalapparater, lanternor, nautiska instrument, brandsläckningsanordningar och bärgningsredskap äro klara till omedelbart bruk,

b) att för maskineriets drift erforderliga förnödenheter medföras ombord samt att manöver- och kontrollorgan äro klara till omedelbart bruk och

c) att fartyget icke är nedlastat utöver tillämpligt lastmärke, att erforderlig barlast intagits, att lasten behörigen stuvats, att betryggande anordningar vidtagits mot att last eller barlast förskjuter sig eller eljest åstadkommer skada å ombordvarande eller fartyg eller å annan last som kan föranleda dylik skada, att last eller annat icke belamrar fartygets utrustning eller inrättningar och redskap eller försvårar fartygets navigering, att skeppsluckorna behörigen tillslutits och skalkats samt att öppningar i däck, skott och bordläggning av betydelse för sjövärdigheten tillslutits på betryggande sätt.

4 §.

Befälhavaren skall tillse att den tillsynsbok varom förmäles i 8 kap. och för fartyget med stöd av denna lag utfärdade certifikat finnas ombord och hållas tillgängliga vid tillsynsförrättning samt göra eller låta göra anteckningar i tillsynsboken enligt vad i 8 kap. stadgas. Måste fartyget övergivas, skall befälhavaren så vitt möjligt sörja för att dessa handlingar bringas i säkerhet.

Vad i 39, 40, 315, 319 och 321 §§ sjölagen sägs om tillhandahållande av skeppsdagbok eller avskrift därav skall även gälla om tillhandahållande av tillsynsbok eller avskrift därav.

5 §.

Om befälhavarens skyldighet att till sjöfartsstyrelsen anmäla vissa händelser ombord stadgas i 40 § sjölagen.

6 §.

Vad i 1, 4 och 5 §§ stadgas skall ej äga tillämpning i fråga om utländskt fartyg.

8 KAP.

Om tillsyn å lagens efterlevnad

Tillsynsorganen

1 §.

Tillsyn å efterlevnaden av denna lag utövas av sjöfartsstyrelsen samt, under styrelsens överinseende och ledning, av befattningshavare vid statens fartygsinspektion. Dessa utgöras av överinspektörer såsom chefer för var sitt distrikt och dem underställd personal. Utom riket må tillsynsförrättning verkställas jämväl av svensk konsul, i den utsträckning Konungen föreskriver.

Tillsynsförrättning må, enligt vad Konungen bestämmer, utföras av annan myndighet i sjöfartsstyrelsens ställe eller av viss av Konungen godkänd klassificeringsanstalt. Sjöfartsstyrelsen eller konsul må uppdraga åt särskild sakkunnig eller myndighet att verkställa eller biträda vid tillsynsförrättning.

Närmare bestämmelser om tillsynens organisation och verksamhet meddelas av Konungen.

2 §.

1 mom. Polismyndighet vare pliktig att lämna tillsynsmyndighet det biträde som påkallas av dennas tjänsteåligganden enligt denna lag.

2 mom. Mönstringsförrättare som finner att fartyg icke är bemannat på betryggande sätt skall genast göra anmälan därom till överinspektören i distriktet eller, om fartyget är utom riket, till sjöfartsstyrelsen.

Det åligger befattningshavare vid tullväsendet att vid in- och utklarering av fartyg undersöka, att å fartyget medföras tillsynsbok och med stöd av denna lag utfärdade certifikat samt att, där klareringen föranleder särskild förrättning ombord, undersöka, att fartyget icke är nedlastat utöver tillämpligt lastmärke. Finner han anledning till anmärkning som ej är av ringa betydelse, skall han härom genast göra anmälan till överinspektören och må fartyget icke utklaras utan dennes medgivande.

Lots som anlitas för lotsning av fartyg skall, där anledning är till anmärkning mot lastningen och anmärkningen ej är av ringa betydelse, genast göra anmälan till överinspektören och må fartyget icke utlotsas utan dennes medgivande.

3 §.

Den som har att utföra förrättning enligt denna lag äger gå ombord på varje fartyg i svenskt farvatten och på svenskt fartyg även annorstädes samt därvid göra erforderliga undersökningar.

Förrättningsmannen skall vid utförandet av sitt uppdrag verka för att fartyget icke uppehålls längre tid än som är oundvikligt och att i övrigt större olägenhet icke vållas än som är ofrånkomligt.

4 §.

Ägare av fartyg eller annan som i ägarens ställe brukar fartyget, befälhavaren, den främste av fartygsbefälet, maskinchefen, ekonomiföreståndaren och radiotelegrafisten samt de som handla i deras ställe skola, envar inom sitt verksamhetsområde, lämna eller låta lämna förrättningsmannen nödigt bistånd vid dennes undersökningar ävensom giva varje upplysning för tillsynens behöriga utövande.

Om tillsynsförrättningar

5 §.

De tillsynsförrättningar som skola företagas enligt denna lag äro

a) regelbunden undersökning av fartyg och utrustning (*sjövärdighetsbesiktning*),

b) regelbunden undersökning av annat fartyg än passagerarfartyg och utrustning till viss del eller vissa delar (*mellanbesiktning*),

c) regelbunden undersökning av passagerarfartyg för fastställande av högsta tillåtna antal passagerare (*passagerarfartygsbesiktning*),

d) regelbunden undersökning och uppmätning av fartyg för åsättande eller bibehållande av lastmärken (*fribordsbesiktning*),

e) särskild undersökning av fartyg till viss del eller vissa delar (*extra besiktning*) och

f) annan undersökning av förhållandena ombord (*inspektion*).

6 §.

Sjövårdighetsbesiktning omfattar undersökning av att skrov med fasta delar, framdrivningsmaskineri med hjälpmaskiner, elektrisk anläggning samt utrustning motsvara fordringarna enligt denna lag.

Konungen äger föreskriva att vissa förnyade sjövårdighetsbesiktningar skola göras mera omfattande än tidigare sådana besiktningar.

Vid sjövårdighetsbesiktning skall jämväl företagas inspektion som i 15 § sägs.

7 §.

Första sjövårdighetsbesiktning skall å fartyg som för svensk räkning nybygges äga rum, innan det må nyttjas till sjöfart.

Lag samma vare i fråga om utländskt fartyg som övergått i svensk ägo.

8 §.

1 mom. Svenskt passagerarfartyg skall undergå förnyad sjövårdighetsbesiktning, om det nyttjas i Östersjöfart eller Oceanfart, sist tolv månader efter senast företagen sådan besiktning och om det nyttjas i annan fart sist tjugufyra månader därefter.

2 mom. Har annat svenskt fartyg som är yngre än tjugufyra år högsta klass i någon av Konungen godkänd klassificeringsanstalt, skall det, så länge det nyttjas till sjöfart, undergå förnyad sjövårdighetsbesiktning sist fyrtioåtta månader efter senast företagen sådan besiktning.

Har fartyget icke dylik klass eller är det tjugufyra år eller äldre, bestämmer sjöfartsstyrelsen den tidpunkt, då nästa sjövårdighetsbesiktning sist skall äga rum. Tidpunkten skall, med beaktande särskilt av fartygets ålder, styrka och allmänna tillstånd, fastställas till tidigast tjugufyra och senast fyrtioåtta månader efter senast företagen sjövårdighetsbesiktning.

9 §.

Sjöfartsstyrelsen äger, när särskilda skäl äro därtill, på ansökan medgiva anstånd med påbörjande av förnyad sjövårdighetsbesiktning under viss tid, dock längst tolv månader. Sådant anstånd må dock icke rubba tidpunkten för nästa förnyade sjövårdighetsbesiktning.

10 §.

Vid mellanbesiktning skall i den mån Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen bestämmer tillses att fartyg och dess utrustning motsvarar fordringarna enligt denna lag.

Vid besiktningen skall, där så ej är uppenbart obehövt, företagas inspektion som i 15 § sägs.

11 §.

Annat svenskt fartyg än passagerarfartyg skall, så länge det nyttjas till sjöfart, undergå mellanbesiktning sist tre månader efter utgången av halva tiden mellan två på varandra följande sjövårdighetsbesiktningar, dock att i fråga om fartygets radioinstallation besiktning skall ske sist var tolfte månad.

12 §.

Svenskt passagerarfartyg skall undergå passagerarfartygsbesiktning i fall, då enligt 7 § första sjövårdighetsbesiktning skall äga rum, och därefter å

tider som angivas i 8 § 1 mom., där ej sjöfartsstyrelsen medgivit anstånd med besiktningens påbörjande.

Vid besiktningen skall, där så ej är uppenbart obehövt, företagas inspektion som i 15 § sägs.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen äger förordna, att fartyg må i särskilda fall undantagas från vad i första stycket sägs.

13 §.

Svenskt fartyg som jämlikt 4 kap. 2 § skall vara försett med lastmärken skall undergå fribordsbesiktning i fall, då enligt 7 § första sjövärdighetsbesiktning skall äga rum, och därefter sist vart femte år, där ej Konungen föreskriver kortare mellantider.

Vid besiktningen skall, där så ej är uppenbart obehövt, företagas inspektion som i 15 § sägs.

14 §.

Extra besiktning skall i erforderlig omfattning äga rum å fartyg vilket undergått större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller lidit sådan skada som inverkar menligt på sjövärdigheten.

Sjöfartsstyrelsen eller den styrelsen förordnat därtill äger, om med hänsyn till fartygs ålder eller allmänna tillstånd eller eljest särskilda skäl äro därtill, besluta att fartyget skall undergå extra besiktning.

15 §.

Fartyg som nyttjas till sjöfart är underkastat inspektion, vid vilken skall i enlighet med bestämmelserna i denna lag undersökas om fartyget är behörigen lastat eller barlastat, om erforderliga åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall äro vidtagna, om fartyget är bemannat på betryggande sätt samt om det är behörigen utrustat.

Vid inspektionen som kan göras när helst så finnes påkallat må vidtagas varje åtgärd som kräves för dennas genomförande ävensom företagas extra besiktning efter vad i 14 § andra stycket stadgas.

16 §.

Tillsynsförrättning skall såvitt möjligt till tiden samordnas med annan sådan förrättning ävensom med undersökning för erhållande eller bibehållande av klass, som i 8 § 2 mom. avses.

17 §.

Vid besiktning av fartyg, vilket innehar klass som i 8 § 2 mom. avses, må den undersökning som fartyget undergått för erhållande eller bibehållande av klassen godkännas såsom besiktning i de delar undersökningen omfattar. Vad nu sagts gäller dock icke sådan undersökning som avslutats tidigare än sex månader före besiktningen.

Har fartyget icke högsta klass eller är det äldre än tjugufyra år, skall sjöfartsstyrelsen öva tillsyn över undersökning för bibehållande av klassen, när skäl äro därtill. Sådan tillsyn skall ock äga rum i fråga om annat fartyg som överföres från en klassificeringsanstalt till annan sådan anstalt eller när eljest skäl äro därtill.

18 §.

Om tillsynsförrättning å svenskt fartyg och anmärkning som må hava därvid framkommit så ock om åtgärd som vidtagits med anledning därav skall förrättningsman göra anteckning i en för ändamålet avsedd tillsynsbok ävensom lämna underrättelse till sjöfartsstyrelsen och fartygets ägare. Det åligger befälhavaren eller under denne den främste av fartygsbefälet och maskinchefen var inom sitt verksamhetsområde att enligt bestämmelser som meddelats av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av sjöfartsstyrelsen, i tillsynsboken göra anteckningar om verkställda övningar med brandsläckningsanordningar och bärgningsredskap ävensom om andra förhållanden av betydelse för tillsynen.

Tillsynsboken skall föras enligt formulär som fastställs av sjöfartsstyrelsen som ock bestämmer hur underrättelseskyldigheten skall fullgöras.

19 §.

På begäran av myndighet i främmande stat skall sjöfartsstyrelsen beträffande fartyg hemmahörande i den staten föranstalta om tillsynsförrättning och utfärda certifikat som avses i denna lag.

20 §.

Fartyg som avses i 1 kap. 4 § andra stycket skall, innan det första gången saluföres, hava för sjöfart på angivna villkor godkänts enligt de närmare föreskrifter som meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av sjöfartsstyrelsen.

Om förbud mot nyttjande

21 §.

Förekommer anledning antaga att fartyg icke är sjövärdigt för resa i avsedd fart eller att det icke är behörigen lastat eller barlastat eller att det icke är bemannat på betryggande sätt eller att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, må resan förbjudas och fartyget hindras avgå till dess rättelse vidtagits. Lag samma vare om fartyget i något väsentligt avseende icke motsvarar fordringarna i 5 kap.; i annat fall må förbud i stället meddelas att begagna bristfällig anordning till dess rättelse vidtagits.

Resa med fartyget må ock förbjudas och fartyget hindras avgå, om det icke hålles tillgängligt för verkställande av tillsynsförrättning.

22 §.

Beslut enligt 21 § meddelas av sjöfartsstyrelsen eller den styrelsen förordnat därtill. Svensk konsul må utan särskilt förordnande meddela förbud att begagna bristfällig anordning. Meddelas beslut av annan än sjöfartsstyrelsen skall det jämte rapport om vad som förekommit genast tillställas styrelsen.

Beslutet med angivande av grunderna för detsamma och villkoren för dess upphävande skall genast meddelas fartygets ägare och befälhavare och, i fråga om utländskt fartyg, diplomatisk eller konsulär representant för det land där fartyget är hemmahörande.

23 §.

Den som inom riket meddelat beslut enligt 21 § skall därom genast göra anmälan till tullmyndigheten och lotsmyndigheten i orten ävensom till polismyndigheten där. Dessa myndigheter skola vidtaga åtgärder för att hindra fartygets avgång.

Utom riket skall svensk konsul, för att hindra att förbud mot fartygets nyttjande överträdes, förelägga befälhavaren att till honom överlämna för fartyget med stöd av denna lag utfärdade certifikat. Denne är pliktig ställa sig föreläggandet till efterrättelse.

Om kostnader för tillsynen

24 §.

Konungen förordnar efter vilka grunder avgifter och övriga kostnader för tillsyn enligt denna lag skola bestämmas.

Sådan kostnad må, när den är förfallen till betalning, uttagas genom utmätning utan föregående dom eller utslag.

Om besvär och överbesiktning

25 §.

Talan mot förrättningsmans beslut enligt denna lag föres genom besvär hos sjöfartsstyrelsen.

Utän hinder av besvär skall beslutet lända till efterrättelse intill dess anorlunda förordnas.

26 §.

I ärende som genom besvär kommit under sjöfartsstyrelsens prövning enligt denna lag skall styrelsen, om klaganden begär det eller så eljest prövas erforderligt, förordna om undersökning av fartyget (*överbesiktning*).

Kostnad för överbesiktning som tillkommit på klagandens begäran skall förskjutas av denne. Vid slutlig prövning av besvären skall sjöfartsstyrelsen bestämma vem kostnaden för sådan överbesiktning skall slutligen drabba. Fastställes det överklagade beslutet, skola kostnaderna falla på klaganden. Upphåves beslutet, bestämmer styrelsen med hänsyn till omständigheterna huruvida kostnaderna skola bäras av statsverket eller klaganden eller fördelas mellan båda sidor.

Kostnad för överbesiktning i annat fall än i andra stycket sägs skall stanna å statsverket.

9 KAP.

Om påföljd för överträdelse av denna lag

1 §.

Den som i strid mot bestämmelserna i denna lag nyttjar fartyg till sjöfart, oaktat detta saknar fartcertifikat eller eljest icke är sjövärdigt, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Lag samma vare om fartyg i strid mot bestämmelserna i lagen nyttjas till

sjöfart, oaktat det icke är behörigen lastat eller barlastat eller icke är bemannat på betryggande sätt eller oaktat det högsta antalet passagerare överskridits.

2 §.

Nyttjas fartyg, dess utrustning och övriga anordningar som i 5 kap. 1 § avses, oaktat de icke erbjuda tillräckligt skydd mot ohälsa och olycksfall dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

3 §.

Har någon olovligen och utan giltigt skäl borttagit eller försatt ur bruk skyddsanordning straffes med dagsböter.

4 §.

Lämnar någon uppsåtligen oriktig uppgift i syfte att erhålla sådant certifikat som utfärdas med stöd av denna lag, straffes med dagsböter. Till samma straff dömes, om den oriktiga uppgiften lämnas i ärende angående förlängning av certifikat.

5 §.

Nyttjas i andra fall än i 1 § avses fartyg till sjöfart, ehuru det icke genomgått tillsyn enligt denna lag dömes till dagsböter. Lag samma vare, där fartyget eljest nyttjas till sjöfart i strid mot föreskrift i certifikat som utfärdats med stöd av denna lag.

6 §.

Försummar någon, i annat fall än förut sagts, vad enligt 2 kap. 5 § tredje stycket, 3 kap. 4 §, 4 kap. 7 § första stycket, 5 kap. 2—4 §§, 6 kap. 2 och 3 §§, 7 kap. 1—4 §§, ävensom 8 kap. 4 och 20 §§ samt 23 § andra stycket andra punkten åligger honom, straffes med dagsböter.

7 §.

Straff må ej ådömas, där gärningen skett av oaktsamhet som är ringa.

8 §.

Till straff enligt denna lag må ej dömas för gärning som är belagd med strängare straff i allmänna strafflagen.

9 §.

I fråga om mål och ansvar för brott enligt denna lag och med stöd av densamma utfärdade föreskrifter skall vad i 313 och 328 §§ sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

10 KAP.

Vissa bestämmelser om lagens tillämpning

1 §.

Över sjöfartsstyrelsens beslut enligt denna lag må klagan föras hos Koningen genom besvär. Utan hinder av besvär skall beslutet, där ej annat anges, lända till efterrättelse intill dess annorlunda blivit förordnat.

2 §.

Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande av sjöfartsstyrelsen. Konungen äger därvid föreskriva vilka andra certifikat än de i 2—4 kap. nämnda som må anses erforderliga för tillämpningen av denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1964.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsstyrelsen äger, innan den nya lagen trätt i kraft, med tillämpning därav meddela föreskrift eller beslut som har avseende å tiden efter ikraftträdandet.

Genom denna lag upphävas

lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg;

kungörelsen den 16 oktober 1925 (nr 435) angående spisordning för besättningar å svenska handelsfartyg;

förordningen den 20 maj 1927 (nr 184) angående fartygs byggnad och utrustning;

förordningen den 9 december 1932 (nr 570) angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg (nyttjandeförordning);

kungörelsen den 8 oktober 1937 (nr 815) om skyddsåtgärder, som vid lastning och lossning av fartyg ankomma på befälhavaren m. fl.;

kungörelsen den 10 december 1943 (nr 838) angående tillämpning å vattenfallsstyrelsens fartyg av lagen om tillsyn å fartyg m. m.; och

kungörelsen den 30 december 1952 (nr 818) angående bostäder m. m. för ombord anställda.

Utän hinder av vad nu sagts behåller tillstånd, förbud eller annat dylikt beslut som meddelats med stöd av äldre lag sin giltighet, till dess den därför bestämda tiden utgår eller, där beslutet meddelats utan begränsning till viss tid, sjöfartsstyrelsen finner skäl återkalla detsamma.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till stadgande som ersatts genom bestämmelse i nya lagen skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

Beträffande fartyg till vilket kölen sträckts före lagens ikraftträdande skall följande särskilda bestämmelser gälla.

a) Fartyg med en bruttodräktighet av tjugu men ej etthundra registerton som ej är passagerarfartyg skall enligt sjöfartsstyrelsens närmare bestämmande undergå sjövärdighetsbesiktning första gången sist fyra år efter lagens ikraftträdande och därefter i enlighet med vad i denna lag stadgas.

Fartyg med en bruttodräktighet av lägst etthundra registerton skall där ej sjöfartsstyrelsen annorlunda förordnar undergå sjövärdighetsbesiktning eller mellanbesiktning första gången å tid som följer av äldre bestämmelser och därefter i enlighet med vad i denna lag stadgas.

b) Passagerarfartyg som nyttjas i Östersjöfart mellan svenska hamnar skall undergå sjövärdighetsbesiktning första gången när tiden för gällande passagerarfartygscertifikat utgår och därefter i enlighet med vad i denna lag stadgas.

c) Fartcertifikat må för tiden intill dess sjövärdighetsbesiktning skall första gången efter lagens ikraftträdande ske utfärdas på grundval av undersökning, vid vilken utrönts att fartyget är i tillfredsställande skick med hänsyn till den fart i vilken det nyttjas eller är avsett att nyttjas.

d) Fartyg med en bruttodräktighet av lägst femtio registerton som icke enligt äldre bestämmelser skolat vara försett med lastmärke utvisande far-

tygets minsta tillåtna fribord må, intill dess fartyget skall undergå sjövärdighetsbesiktning första gången enligt denna lag, enligt Konungens närmare bestämmande nyttjas till sjöfart utan att hava sådant lastmärke åsatt och utan att hava fribordscertifikat.

e) Tillsynsbok skall utfärdas sist den dag fartyget första gången efter denna lags ikraftträdande undergår tillsyn.

Utdrag av protokoll, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 29 april 1965.

N ä r v a r a n d e:

justitierådet HAGBERGH,
regeringsrådet WILKENS,
justitieråden RIBEN,
BERGSTEN.

Enligt lagrådet den 13 mars 1965 tillhandakommet utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 29 januari 1965, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle jämlikt 87 § regeringsformen inhämtas över upprättade förslag till 1) *lag om säkerheten på fartyg*; 2) *lag om ändring i sjölagen*; 3) *lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26) om inteckning i fartyg*; samt 4) *lag om ändring i sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530)* — beträffande förslaget under 1) i vissa angivna delar.

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av lagbyråchefen Göran Steen.

Lagförslagen föranledde följande yttranden.

Vissa allmänna synpunkter

Lagrådet:

Den föreslagna lagstiftningen innebär en modernisering av de gällande bestämmelserna på området, vilka genom den snabba tekniska utvecklingen blivit otidsenliga. Rättsområdet har en stark internationell anknytning. Såväl svenska som utländska fartyg beröras, och vissa konventioner äro aktuella i sammanhanget. Det må anmärkas, att en konvention av år 1960 för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, vilken avses skola samtidigt med den nya lagstiftningen underställas riksdagens prövning för svensk ratificering, har varit tillgänglig vid lagrådsgranskningen.

I det föreliggande förslaget ha i en särskild lag om säkerheten på fartyg sammanförts bestämmelser avseende dels vad som i fråga om fartygs konstruktion, utrustning, lastning och bemanning skall iakttagas för tryggnad av säkerheten och dels tillsynen för kontroll av att bestämmelserna efterlevas. I anslutning härtill ha ändringar föreslagits i sjölagen, lagen om inteckning i fartyg och sjömanslagen. Såvitt angår förslaget till säkerhets-

lag har remissen till lagrådet begränsats till att omfatta endast vissa angivna stadganden. För en allsidig granskning av dessa stadganden har det emellertid varit påkallat att ingå på bedömning av andra bestämmelser i lagen, med vilka de stå i samband, och på dispositionen i allmänhet av innehållet i lagen. Vid sådant förhållande har lagrådet ansett sig böra upptaga förslaget till säkerhetslag i dess helhet till granskning.

Justitierådet Hagbergh, regeringsrådet Wilkens och justitierådet Bergsten:

Det är enligt lagförslagen avsett att, trots regleringen i säkerhetslagen, huvudstadganden om sjösäkerheten skola bibehållas i sjölagen. Nämda lag skall sålunda i 5 a § innehålla en allmänt formulerad regel om sjövärdighet, anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning och bemanning, kompletterad med hänvisning till särskilda bestämmelser om säkerheten på fartyg. Vidare skall i 26 § sjölagen finnas föreskrift om skyldighet för befälhavaren att tillse att fartyget är i behörigt skick i de i 5 a § nämnda hänseendena. Som en konsekvens härav skola sjölagens bestämmelser om ansvar för åsidosättande av säkerheten kvarstå, men straffbestämmelser avseende försummelser i fråga om säkerheten skola ingå även i säkerhetslagen. Mot den sålunda föreslagna ordningen för regleringen kan invändas, att bestämmelserna i sjölagen och i säkerhetslagen delvis komma att täcka varandra och att härigenom överblicken av lagstiftningen försvåras. Av skäl som departementschefen antytt bör dock frågan om sjösäkerheten icke lämnas helt å sido i sjölagen. Nämda lag kan å andra sidan icke belastas med erforderliga detaljföreskrifter rörande tillsynen. Att bestämmelser om säkerheten och om tillsynen sammanföras i en gemensam lag medför obestriddliga fördelar. Den metod som valts i det remitterade förslaget torde således böra godtagas. Det anförda gör det emellertid angeläget att i säkerhetslagen redan bland de inledande bestämmelserna upptages en erinran om att lagen ansluter sig till sjölagens bestämmelser om tryggnad av säkerheten på fartyg. En viss komplettering av 5 a § sjölagen i dess föreslagna lydelse synes ävenledes önskvärd.

Justitierådet Riben:

I fråga om förhållandet mellan säkerhetslagen och sjölagen skiljer sig det remitterade förslaget från de sakkunnigas förslag, som innebar att säkerhetsfrågorna skulle regleras enbart i säkerhetslagen och att såväl 5 a § som 26 § sjölagen skulle få formen av en hänvisning till vad som i där angivna ämnen var särskilt stadgat, d. v. s. till säkerhetslagens bestämmelser. Det remitterade förslagets ståndpunkt, att grundläggande bestämmelser i säkerhetsfrågorna alltjämt skola ha sin plats i sjölagen, har utan tvivel goda skäl för sig. Konsekvensen av denna ståndpunkt bör emellertid enligt min mening bli, att den lag som skall ersätta den nuvarande tillsynslagen begränsas till att, liksom denna, i huvudsak reglera endast den offentliga tillsynen av far-

tyg i fråga om sjövärdighet och andra på säkerheten inverkan förhållanden. Upptagandet i säkerhetslagen av bestämmelser, som delvis utgöra en ren dubbling, delvis en närmare utveckling av stadganden i sjölagen, innebär en avvikelse från vanlig lagstiftningsteknik och försvårar i betänklighetsgrad överblicken av lagstiftningen. Det sistnämnda gäller särskilt ansvarsbestämmelserna. De knapphändiga uttalandena i remissprotokollet synas mig icke ge någon egentlig ledning exempelvis i frågan huru straffbestämmelsen i 10 kap. 8 § säkerhetslagen, i vad den avser befälhavares försummelse av sina skyldigheter enligt 9 kap. 8 § samma lag, förhåller sig till 292 § 2 mom. sjölagen.

Blandningen i säkerhetslagen av bestämmelser, motsvarande sjölagens, om vad som i varje särskilt fall skall iakttas till tryggnad av säkerheten och bestämmelser, som avse eller anknyta till den fortlöpande tillsynen av fartyg, medför också svårigheter av systematisk och terminologisk art. Den begränsning av lagens tillämpningsområde, som ligger i det i 1 kap. 1 § använda uttrycket »fartyg som nyttjas till sjöfart», stämmer exempelvis mindre väl med föreskriften i 7 kap. 3 § att fartyg skall undergå sjövärdighetsbesiktning innan det nyttjas till sjöfart. Jfr även lagrådets yttrande vid 2 kap. 2 § angående definitionen å passagerarfartyg.

Det skall icke bestridas, att vissa praktiska fördelar — kanske främst möjligheten att i en administrativ författning sammanföra tillämpningsföreskrifter av olika slag — kunna vara förenade med att de materiella säkerhetsreglerna upptagas i samma lag som reglerna om fartygstillsynen. Enligt min mening böra dock i detta fall dylika hänsyn icke vara avgörande.

Jag förordar alltså, att ur säkerhetslagen utmönstras de stadganden som hämtats från eller innebära en närmare utveckling av bestämmelser i sjölagen (2 kap. 1 §, 3 kap. 1 §, 4 kap. 1 §, 6 kap. 1 § samt 9 kap. 7 och 8 §§) och att lagen i övrigt underkastas därav betingad omarbetning. Om så sker, torde sjölagen 5 a och 26 §§ tills vidare kunna bibehållas oförändrade, utom så till vida att i 5 a § dels införes en definition å sjövärdighet i enlighet med förslaget till säkerhetslag 2 kap. 1 § och dels bemanningsföreskrifterna omarbetas till överensstämmelse med 6 kap. 1 § i förslaget. Skulle det vid den kommande revisionen av sjölagens befälhavarekapitel — varom förslag nyligen framlagts (SOU 1965: 18) — anses olämpligt att i 26 § bibehålla den utförliga katalogen över vad befälhavare har att iakttaga innan resa anträdes, torde denna utan olägenhet kunna helt eller delvis överföras till tillämpningsföreskrifter, utfärdade i administrativ ordning.

De bestämmelser om arbetarskyddet på fartyg som upptagits i 3 och 9 kap. säkerhetslagen sakna närmare anknytning till sjölagen. Även om säkerhetslagen underkastas en omarbetning, sådan som den av mig skisserade, och därigenom får ungefär samma karaktär som den nuvarande tillsynslagen, hör det vara möjligt att i ett särskilt kapitel av lagen upptaga bestämmelser i detta ämne.

För den händelse min hemställan om omarbetning av förslaget enligt nu angivna riktlinjer icke vinner beaktande, instämmer jag i vad lagrådets övriga ledamöter anfört beträffande angelägenheten av att bland de inledande bestämmelserna i säkerhetslagen upptages en erinran därom, att lagen ansluter sig till sjölagens bestämmelser om tryggande av säkerheten på fartyg, ävensom rörande önskvärdheten av viss komplettering av 5 a § sjölagen i dess föreslagna lydelse. Lagrådets yttranden i det följande äro för mitt vidkommande avgivna under samma förutsättning.

Förslaget till lag om säkerheten på fartyg

Lagrådet:

Dispositionen av säkerhetslagen synes mindre tillfredsställande bl. a. såvitt angår placeringen av de bestämmelser som i förslaget upptagits såsom 9 kap. med rubriken »Redares, befälhavares och besättnings m. fl. åligganden». Den tillsyn av fartyg som skall äga rum syftar icke minst till kontroll av att befälhavare m. fl. fullgöra sina skyldigheter till säkerhetens tryggande. Bestämmelserna om dessa skyldigheter böra därför placeras före det kapitel som behandlar tillsynen. Detta skulle innebära, att 9 kap. i förslaget erhåller beteckningen 7 kap. och att förslagets 7 och 8 kap. få beteckningen 8 och 9 kap. I samband med denna omflyttning böra de bestämmelser i förslagets 9 kap. som avse tillsynen inarbetas i tillsynskapitlet. Utöver de ändringar som av det sagda föranledas i de nämnda kapitlen förordar lagrådet tämligen genomgripande ändringar i 1 och 10 kap. Vissa bestämmelser i det remitterade förslaget kunna med fördel överflyttas till de administrativa föreskrifter för lagens tillämpning, som förutsätts skola utfärdas.

Avfattningen av den inledande paragrafen i 1 kap. av förslaget till säkerhetslag innebär bl. a. att lagen är tillämplig även på utländskt fartyg som nyttjas till sjöfart i svenskt farvatten, om ej annat särskilt anges eller följer av lagen. I enlighet härmed äro de allmänna bestämmelserna om sjövärdighet, skydd mot ohälsa och olycksfall, lastning och passagerarantal i 1 § av resp. 2, 3, 4 och 5 kap. samt föreskriften om betryggande bemaning i 6 kap. 1 § första stycket tillämpliga jämväl på utländskt fartyg. Detsamma gäller också bestämmelserna om nyttjandeförbud i 8 kap. av det remitterade förslaget. Med hänsyn till förslagets ståndpunkt i fråga om utländskt fartyg är en återblick på vad som i detta avseende förekom vid den nuvarande tillsynslagens tillkomst av intresse (jfr uttalanden under förarbetena till 1957 års luftfartslag, NJA II 1957 s. 33 ff).

År 1913 remitterades till lagrådet förslag till ändring i vissa delar av sjölagen, utarbetat på grundval av sjöfartssäkerhetskommitténs år 1910 av-

givna betänkande. I 6 § upptog detta förslag under 1 mom. bestämmelser, vilka i stort sett motsvarade dem som sedermera upptogos i sjölagen såsom 5 a §. Bestämmelsen om sådan lastning eller barlastning, att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyrades, kompletterades med en föreskrift om att fartyg i vissa fall skulle vara försett med lastmärke till utvisande av minsta tillåtna fribord. Denna föreskrift skulle dock ej gälla utländska fartyg med mindre Konungen så förordnade. Närmare föreskrifter om vad som skulle iakttagas med avseende å sjövärdighet och övriga i 6 § 1 mom. berörda förhållanden skulle utfärdas av Konungen. I vilken mån dylika föreskrifter skulle ha tillämpning på utländska fartyg skulle ankomma på Konungen att bestämma. I fråga om skyldighet för befälhavare att tillse att givna föreskrifter iakttoges och om straff för försummelse härutinnan innehöll nämnda förslag i huvudsak samma bestämmelser som sedermera upptogos i sjölagen (26 och 292 §§). — I 2 mom. av förslaget 6 § stadgades, att fartyg i de avseenden som angivits i 1 mom. var underkastat tillsyn av särskilda tillsynsmyndigheter i enlighet med vad Konungen förordnade. Om i dylikt avseende förefanns fel eller brist av sådan beskaffenhet att nyttjande av fartyget eller av dess inrättningar eller redskap var förenat med uppenbar fara för fartyg eller gods eller för ombordvarandes liv eller hälsa, ägde enligt 3 mom. vederbörande tillsynsmyndighet förbjuda nyttjandet intill dess missförhållandet blivit undanröjt.

Lagrådet framhöll i sitt yttrande (prop. 1914: 116 s. 111 ff, jfr NJA II 1915 s. 366 ff) inledningsvis, att vissa länders lagstiftning rörande fartygs-säkerheten i ganska stor utsträckning gjorts tillämplig även beträffande främmande fartyg men att denna lagstiftning, som icke stödde sig på några internationella överenskommelser, vore alltför ny för att den folkrättsliga doktrinen med hänsyn till densamma skulle ha arbetat sig fram till allmängiltiga regler beträffande de frågor som fölle därunder. Det remitterade förslaget fann lagrådet, såvitt anginge utländska fartyg, gå alltför långt. Till en så vidsträckt lagstiftning syntes förebild icke kunna hämtas från något håll. Det kunde ifrågasättas huruvida förslaget i vissa delar, särskilt beträffande straffbestämmelserna, läte förena sig med erkända folkrättsliga grundsatser. Visserligen skulle Konungen vid utfärdandet av bestämmelser om tillsynen kunna undantaga utländska fartyg i större eller mindre utsträckning, men från de allmänna reglerna kunde dispens icke givas och brott mot dessa vore underkastade allmänt åtal. Även beträffande tillsynsmyndighetens rätt att förbjuda nyttjande av fartyg eller dess inrättningar syntes förslaget gå längre än annorstädes skett. I allmänhet hade man medgivit sådan rätt endast om fara för människor vore för handen. Enligt lagrådets tanke borde lagens uppställning vara sådan, att de allmänna föreskrifterna komme att avse allenast svenska fartyg. Beträffande utländska fartyg syntes lagstiftningen — frånsett bestämmelse om

lastmärke — icke böra gå längre än att stadga rätt att inspektera desamma och rätt att stoppa ett fartyg då uppenbar fara för människors liv vore för handen.

Det förslag till lagstiftning om fartygssäkerheten som förelades 1914 års riksdag skilde sig från det föregående år till lagrådet remitterade förslaget bl. a. så till vida, att inga bestämmelser om tillsynen å fartyg upptogos i sjölagen. I stället samlades de viktigare bestämmelserna i ämnet — även sådana som enligt 1913 års förslag förutsatts skola meddelas i administrativ ordning — i en särskild lag. Denna ändring i fråga om lagstiftningens allmänna uppläggning föranledde ändring även i den legislativa behandlingen av frågan om de svenska säkerhetsbestämmelsernas tillämpning å utländska fartyg. Då i det tidigare förslaget till ändringar i sjölagen grunderna för tillsynen fastställdes i direkt samband med lagens säkerhetsbestämmelser, hade — framhöll föredragande departementschefen i den proposition vari det omarbetade förslaget till ändringar i sjölagen framlades — behov framstått att i sjölagen taga ståndpunkt till spörsmålet om dess tillämplighet å utländska fartyg. Stadgandena härom hade erhållit den innebörden, att för svenska fartyg gällande säkerhetsbestämmelser i allmänhet skulle tillämpas även å utländska fartyg, ehuru Konungen ägde bestämma om de speciella föreskrifternas applicering rörande desamma. Med den ändrade anordningen av tillsynsbestämmelserna, enligt vilken alla dylika bestämmelser av civillags natur samlades i en särskild lag, fann departementschefen väl förenligt att följa lagrådets mening beträffande lagstiftningens behandling av utländska fartyg. Det omarbetade förslaget till ändring i sjölagen — där 6 § i 1913 års förslag motsvarades av 5 a § — upptog i enlighet härmed intet stadgande om utländska fartyg. Departementschefen framhöll, att det därigenom torde vara, liksom ditintills, överlämnat till rättstillämpningen att i varje särskilt fall bestämma huruvida och i vad mån under sjölagens allmänna uttryck fartyg skulle förstås jämväl utländskt fartyg. Bestämmelser om nyttjandeförbud upptogos i den föreslagna särskilda tillsynslagen, som i princip skulle vara tillämplig även på utländska fartyg här i riket. Såsom förutsättning för sådant förbud angavs — utan åtskillnad mellan svenska och utländska fartyg — att fartyg funnes ha sådana brister till skrov, maskin eller utrustning eller vara så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att resa därmed icke kunde företagas utan uppenbar livsfara för de ombordvarande. Nyttjande av fartygs för arbetes utförande avsedda inrättningar och redskap skulle kunna förbjudas, om inrättningarna eller redskapen vore så bristfälliga, att arbetet därmed vore förbundet med uppenbar fara för olycksfall.

Riksdagsbehandlingen av lagförslagen medförde ej några ändringar i de avseenden som nu berörts.

Genom en år 1923 företagen ändring i tillsynslagen har stadgandet om

förbud mot nyttjande av fartyg så till vida uppmjukats, att det för meddelande av dylikt förbud angivits vara tillräckligt att resa med fartyget skäpligen kan antagas föranleda livsfara för de ombordvarande. Såvitt motiven utvisa ägnades härvid icke särskild uppmärksamhet åt det förhållandet, att genom lagändringen möjligheten att meddela nyttjandeförbud utvidgades även beträffande utländska fartyg.

De bestämmelser i 1 § av ettvarvt av 2—6 kap. i förslaget till säkerhetslag, som skola vara tillämpliga på utländskt fartyg, utgöra väsentligen endast en dubblering av innehållet i första stycket av 5 a § sjölagen i dess föreslagna nya lydelse. I vart fall äro bestämmelserna genom det föreslagna andra stycket av 5 a § sjölagen på sådant sätt knutna till denna lag, att övervakningen av deras efterlevnad ingår i befälhavarens skyldigheter enligt den föreslagna lydelsen av 26 § sjölagen. Åsidosättande av dessa skyldigheter är straffbelagt i 292 § 2 mom. samma lag. Det kan synas som om härigenom underlåtenhet av befälhavare på utländskt fartyg att inom svenskt farvatten iakttaga de ifrågavarande allmänna bestämmelserna utan vidare komme att bli straffbar enligt sistnämnda lagrum. Detta skulle innebära att förslaget i denna del intog samma ståndpunkt som kritiserades av lagrådet vid dess granskning av 1913 års förslag till ändringar i sjölagen. Emellertid lär det knappast vara riktigt att i nu berört hänseende tillmäta säkerhetslagens betydelse för räckvidden av sjölagens ansvarsbestämmelser. Frågan om dessa bestämmelsers tillämplighet beträffande utländska fartyg torde alltså även i fortsättningen få anses överlämnad åt rättstillämpningen (jfr Castberg, Studier i Folkerett, Oslo 1952, s. 171 ff, 205 ff och 217 ff). Att säkerhetslagens ansvarsbestämmelser i den omfattning som följer av förslaget bli tillämpliga i fråga om utländska fartyg synes icke ge anledning till betänkligheter. Av praktisk betydelse är främst stadgandet om straff för befälhavare som bryter mot nyttjandeförbud. Att sådant förbud även i fråga om utländskt fartyg bör vara straffsanktionerat synes uppenbart. Så är även nu förhållandet enligt tillsynslagen. I detta sammanhang må erinras om att för brott, som inom riket begåtts på utländskt fartyg, numera gäller den särskilda åtalsregeln i 2 kap. 5 § första stycket brottsbalken (jfr NJA II 1962 s. 65 ff samt Brottsbalken jämte förklaringar I s. 70 f).

Förbud mot nyttjande av fartyg — utländskt lika väl som svenskt — kan enligt det remitterade förslaget meddelas, om skälig anledning förekommer att antaga, att fartyget icke är sjövärdigt för resa i avsedd fart, att det icke är behörigen lastat eller harlastat, att det icke är bemannat på betryggande sätt eller att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, och likaså om fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall. Finnes brist i arbetsinrättning eller arbetsredskap, kan nyttjandeförbud meddelas beträffande inrättningen eller redskapet. Dessa bestämmelser innebära en avsevärd skärpning i förhållande till den nuvarande tillsynslagen, enligt vilken nyttjandeförbud i allmänhet förutsätter brister

som kunna antagas medföra livsfara för de ombordvarande. Då bestämmelserna icke innehålla något om »uppenbar fara» såsom förutsättning för nyttjandeförbud, få de måhända även anses mera ingripande än de motsvarande bestämmelser, som enligt 1913 års förslag till ändringar i sjölagen skulle upptagas i denna och som lagrådet vid granskning av förslaget fann alltför långtgående i fråga om utländska fartyg. Med hänsyn främst till det internationella arbete på höjande av fartygssäkerheten, som ägt rum under det gångna halvsekle och vars senaste resultat utgöres av 1960 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, torde det emellertid icke möta några betänkligheter att nu underkasta även utländska fartyg i svenskt farvatten bestämmelser av föreslaget innehåll.

Det remitterade förslagets ståndpunkt i fråga om säkerhetslagens tillämpning på utländska fartyg kan sålunda enligt lagrådets mening godtagas.

Föredragande departementschefen har i remissprotokollet berört även frågan om säkerhetslagens tillämplighet på svenska fartyg, när de befinna sig på internationellt vatten eller i annat lands farvatten, och därvid framhållit bl. a. att den svenska lagstiftningen kan få vika för lagbestämmelser i det land vari fartyget befinner sig. I likhet med departementschefen anser lagrådet att särskilt uttalande i lagtexten härom ej behöver ske (jfr brottsbalken 2 kap. 7 §).

Förslaget till säkerhetslag innehåller åtskilliga stadganden om förpliktelser för eller förhållanden som röra redaren. På en del ställen användes endast detta ord (3 kap. 9 §, 5 kap. 4 §, 6 kap. 2 §, 7 kap. 19 och 20 §§, 8 kap. 4 §, 9 kap. 2 § andra stycket), på andra talas om redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget (3 kap. 10 §, 8 kap. 2 § andra stycket, 9 kap. 2 § första stycket, 9 kap. 3 och 6 §§ samt 10 kap. 1 §). I sjölagen återfinnes icke sistnämnda uttryck, däremot uttrycken »annan som i redares ställe haft befattning med fartyget» (292 § 1 och 2 mom.) och »den som i redares ställe handhar fartygets drift» (261 §).

I motiven till sjölagen (1887 års betänkande, motiven s. 13) framhålles vid lagens andra kapitel, »Om redande i fartyg», att kapitlets bestämmelser angående redare närmast avsåge den som idkar sjöfart med eget fartyg; i vilken mån de äro tillämpliga på personer, som för egen räkning driva sjöfart med dem icke tillhöriga fartyg, borde överlämnas åt rättstillämpningen att avgöra. — Av förarbetena till 292 § framgår (NJA II 1915 s. 397 och 401) att uttrycket den som i redares ställe haft befattning med fartyget omfattar den som rättsligen äger att disponera över fartyget, exempelvis någon som fått annan tillhörigt fartyg upplåtet åt sig genom avtal om tidsbefraktning. — Sedan den 1 juli 1964 upptar sjölagen (SFS 1964: 85) i 261 §, vilket lagrum anger vilka som äga åberopa reglerna om begränsning av redares ansvarighet, formuleringen »den som i redares ställe handhar fartygets

drift», något som skall ses mot bakgrund av 1957 års internationella konvention i ämnet. Av lagrummets avfattning framgår, att detta uttryck icke omfattar befraktare (jfr SOU 1961: 33 s. 51 f).

Den i det föreliggande lagförslaget använda sammanställningen »redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget» är, med hänsyn till innebörden av ordet redare, mindre lämplig. Vidare bör helst undvikas att i sjölagstiftningen nu införa ett där förut okänt uttryckssätt. På de punkter där i lagförslaget endast står redaren torde detta icke kunna föranleda missförstånd. På andra ställen bör formuleringen däremot jämkas, på sätt framgår av vad som anföres i det följande.

1 KAP.

1 §.

Lagrådet:

Av vad förut anförts framgår, att lagrådet i princip icke har något att erinra mot vad förevarande paragraf innehåller i fråga om lagens tillämpning på utländska fartyg. Det synes emellertid naturligt, att bestämningen av lagens tillämplighetsområde i första hand anknytes, icke till begreppet svenskt farvatten utan till fartygs nationalitet. Lagrådet hemställer, att paragrafens första stycke med iakttagande härav och med viss språklig justering av den föreslagna texten får den avfattningen att lagen, i den mån ej annat särskilt anges eller följer av lagen, äger tillämpning på svenskt fartyg som nyttjas till sjöfart och på utländskt fartyg när det nyttjas till sjöfart i svenskt farvatten.

Justitierådet Riben:

Enligt andra stycket äger lagen tillämpning på örlogsfartyg endast om Konungen förordnar därom. Bestämmelsen bör sammanställas med 3 §, vilken beträffande fartyg, som äges eller brukas av svenska staten och användes för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare, stadgar att tillsyn utövas av den myndighet under vars förvaltning fartyget hör, om Konungen ej föreskriver annat. I gällande tillsynslag motsvaras dessa bestämmelser närmast av 1 § andra stycket, enligt vilket lagen i fråga om fartyg, som svenska staten äger eller nyttjar, är tillämplig endast i den mån Konungen särskilt förordnar därom. Enligt tillämpningsförordningen 28 § skall tillsynslagen äga tillämpning på statsfartyg som i allmän trafik befordrar gods eller passagerare.

Enligt min mening böra statsfartygen i säkerhetslagen behandlas på i princip samma sätt som i tillsynslagen och de i 3 § avsedda fartygen sålunda helt undantagas från lagens tillämpning i den mån ej Konungen förordnar annorlunda. Den tillsyn som enligt förslaget skall utövas av vederbörande

förvaltningsmyndighet är icke av annat slag än den som varje myndighet skall ägna egendom — byggnader, motorfordon, arbetsredskap m. m. — som står under dess förvaltning. Att just beträffande fartyg lagfästa tillsynsplikten synes omotiverat. Det är snarast förvillande att i lagen sidoordna och med samma uttryck beteckna förvaltningsmyndighets tillsyn, vilken principiellt är jämställd med redares tillsyn av sitt eget fartyg, och den offentlighetsrättsliga tillsynen av fartyg genom myndigheter som ha denna tillsyn till sin speciella uppgift.

Möjligen kunde det ifrågasättas att undantaga de i 3 § avsedda fartygen, icke från lagens tillämpning över huvud utan endast från tillsyn enligt lagens bestämmelser. De allmänna säkerhetsbestämmelserna i 1 § av 2—6 kap. (beträffande 5 kap. 1 § förutsättes ändring på sätt lagrådet i det följande förordar) skulle då komma att gälla även för dessa fartyg. Bestämmelser med anknytning till tillsynen förekomma emellertid så talrikt i lagens olika kapitel och äro så nära förbundna med dess innehåll i övrigt, att den antydda lösningen får anses olämplig. Att de nyssnämnda allmänna bestämmelserna icke bli tillämpliga på de ifrågavarande statsfartygen torde vara utan större betydelse, helst som dessa bestämmelser till väsentlig del endast utgöra en dubbling av innehållet i sjölagen 5 a §, beträffande vilken något undantag för statsfartyg icke finnes stadgat. Ett sakligt innehåll som går utöver sjölagens ha endast bemanningsföreskrifterna i 6 kap. 1 § andra och tredje styckena. Om ett statsfartyg, som ej i allmän trafik befordrar gods eller passagerare, nyttjas på sådant sätt att dessa bestämmelser skulle kunna bli aktuella, får det förutsättas att Kungl. Maj:t begagnar möjligheten att förordna om deras tillämpning eller meddelar administrativa föreskrifter av motsvarande innehåll. I den mån för tillgodoseende av säkerhetskraven beträffande fartyg, som icke står under de egentliga tillsynsmyndigheternas tillsyn, fordras medverkan av dessa myndigheter, torde sådan medverkan likaledes böra ordnas genom administrativa föreskrifter. Det kan exempelvis i fråga om fartyg som — ehuru icke i allmän trafik — användes för gods- eller passagerarbefordran föreskrivas, att lastmärke skall fastställas av sjöfartsstyrelsen.

Jag hemställer alltså att 3 § får utgå och att stadgandet i andra stycket av förevarande paragraf om undantag från lagens tillämpningsområde utvidgas i motsvarande mån. Stadgandet kan lämpligen erhålla den lydelsen, att för örlogsfartyg och fartyg, som äges eller brukas av svenska staten och användes för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare, lagens bestämmelser gälla endast såvitt Konungen förordnar därom.

2 §.

Lagrådet:

I förevarande paragraf av det remitterade förslaget stadgas, att fartyg är underkastat tillsyn för kontroll att bestämmelserna i lagen och med stöd

därav utfärdade föreskrifter efterföljas. Vid sidan av de bestämmelser som i fortsättningen upptagas beträffande tillsynen av fartyg och tillsynsförrättningar förefaller detta stadgande tämligen överflödigt. Lagrådet förordar — under hänvisning till vad tidigare anförts i fråga om lagstiftningens allmänna uppläggning och nedan anföres vid 5 a § sjölagen — att i paragrafen i stället införes stadgande av innehåll, att för att trygga säkerheten på fartyg skall lända till efterrättelse vad som i lagen, i anslutning till bestämmelser i sjölagen, föreskrives i fråga om sjövärdighet, anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning, passagerarantal och bemanning.

3 och 4 §§.

Justitierådet Hagbergh, regeringsrådet Wilkens och justitierådet Bergsten:

I dessa paragrafer anges, vilken myndighet som skall utöva tillsyn av fartyg eller tillsyn i vissa särskilda hänseenden. Huvudregeln upptages i 4 § första stycket första punkten, nämligen att tillsynen av fartyg utövas av sjöfartsstyrelsen och under dess överinseende och ledning av statens fartygsinspektion. Enligt andra punkten i samma stycke äger Konungen förordna svensk konsul att utöva tillsyn utom riket. Beträffande vissa svenska statsfartyg ges ett undantagsstadgande i 3 § av innehåll att tillsynen utövas av den myndighet under vars förvaltning fartyget hör, om Konungen ej föreskriver annat. 4 § innehåller i övrigt bestämmelser om särskilt förordnad tillsynsmyndighet m. m.

Lagtexten synes vinna i överskådlighet, om 3 § inledes med den nämnda huvudregeln att tillsynen av fartyg utövas av sjöfartsstyrelsen och statens fartygsinspektion, jämte bestämmelsen rörande förordnande för konsul att utöva tillsyn utom riket. Därefter kunna följa — i särskilda stycken av 3 § — det remitterade förslagets stadganden i 4 § andra stycket andra punkten och tredje stycket dels att i frågor som avse ombordanställdas skydd mot ohälsa och olycksfall i arbetet tillsynen skall utövas under samverkan med arbetarskyddsstyrelsen, dels att över fartygs bemanning tillsyn utövas även av mönstringsförrättare.

Under nu angiven förutsättning synes undantagsstadgandet om statsfartyg kunna upptagas såsom 4 § och ges den lydelse, att tillsyn av fartyg, som äges eller brukas av svenska staten och användes för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare, utövas av den myndighet under vars förvaltning fartyget står, i den mån ej Konungen bestämmer annat. Därefter bör, lämpligen såsom 5 §, följa stadgandet i det remitterade förslaget 4 § andra stycket första punkten beträffande särskilt förordnad tillsynsmyndighet.

Justitierådet Riben:

Jag instämmer i vad övriga ledamöter anfört utom beträffande förslagets 3 §, vilken jag — i enlighet med vad jag uttalat under 1 § — anser böra utgå. Om så sker, kommer stadgandet i förslagets 4 § andra stycket första punkten att bilda 4 § i stället för 5 § samt numreringen av de följande paragraferna att förskjutas på motsvarande sätt.

5 §.

Lagrådet:

Paragrafens första stycke innehåller bestämmelse att tillsyn sker genom tillsynsförrättning enligt 7 kap. Bestämmelsen bör lämpligen ges den lydelsen, att om förrättningar för tillsyn enligt lagen stadgas i 8 kap. (enligt lagrådets hemställan). Vid iakttagande av vad lagrådet tidigare anfört får paragrafen beteckningen 6 §.

6 och 7 §§.

Lagrådet:

Bestämmelserna i 7 § för underlättande av tillsynsförrättningar m. m. torde lämpligen kunna överflyttas till tillsynskapitlet och där sammanföras med det remitterade förslaget 9 kap. 6 §.

Om vad lagrådet förut anfört vinner gillande, kommer föreskriften i 6 § att utgöra 7 §.

9—11 §§.

Lagrådet:

I 9 och 10 §§ upptagas bestämmelser om certifikat enligt säkerhetslagen eller med stöd därav meddelade föreskrifter. Lagen innehåller föreskrifter om olika slag av certifikat i 2, 4 och 5 kap. Ett stadgande som ger stöd för utfärdande i administrativ ordning av föreskrifter om andra certifikat än de i lagen nämnda har upptagits såsom en andra punkt i 11 kap. 4 §, vilken handlar om tillämpningsföreskrifter till lagen. Stadgandet synes lämpligen böra flyttas till 1 kap. och sammanföras med nu förevarande bestämmelser.

Av ifrågavarande bestämmelser torde först böra upptagas de som motsvara 10 § i det remitterade förslaget, begränsade till de i lagen föreskrivna certifikaten. Angivandet av vad som förstås med inre fart och med stor kustfart bör därvid ske i full överensstämmelse med föreskrifterna i detta hänseende i sjöbefälskungörelsen 4 §. I följande paragraf bör såsom första stycke upptagas en mot 11 kap. 4 § andra punkten svarande bestämmelse, av innehåll att Konungen äger föreskriva att fartyg i avseende å förhållande, som regleras i lagen eller med stöd därav utfärdade föreskrifter, skall ha certifi-

kat av annat slag än de i lagen omförmälda. Såsom andra stycke bör upptagas stadgande om att de i nästföregående paragraf givna bestämmelserna skola äga motsvarande tillämpning på certifikat som sålunda föreskrives i administrativ ordning. Förslagets 9 § bör placeras efter de båda nu nämnda paragraferna och kan därvid erhålla den förenklade avfattningen, att certifikat utfärdas av sjöfartsstyrelsen, om ej Konungen bestämmer annat.

De nu behandlade bestämmelserna skulle enligt lagrådets hemställan utgöra 9, 10 och 11 §§.

I det remitterade förslaget upptages under 11 § stadgande därom, att fartyg som är försett med certifikat icke må nyttjas i vidsträcktare fart än certifikatet omfattar. Att utsäga detta i lagtexten synes icke erforderligt. Bestämmelsen bör utgå.

12 §.

Lagrådet:

Paragrafen bör sammanställas med de paragrafer i 7 kap. (1, 5, 15 och 18 §§), där det talas om »klassificeringsanstalt, som godkänts enligt bestämmelserna i 1 kap. 12 §» respektive »av Konungen godkänd klassificeringsanstalt». Uttrycken äro oegentliga så till vida som förordnande enligt förevarande paragraf endast innebär att *undersökningar*, verkställda av viss myndighet eller anstalt, godkännas respektive att *certifikat*, utfärdade efter sådan undersökning, skola äga giltighet. I fråga om 7 kap. 15 § kan också anmärkas, att lagrummet till sitt sakliga innehåll utgör just en sådan bestämmelse som enligt förevarande paragraf skall kunna meddelas i administrativ ordning.

Därest i lag upptagas ej allenast sådana regler om fartygstillsynen, som helt hänföra sig till tillsynen genom statliga myndigheter, utan även modifikationer i tillsynssystemet med hänsyn till klassificeringsanstalternas verksamhet, är det angeläget att samordna bestämmelserna i sistnämnda avseende med stadgandet i förevarande paragraf om rätt för Konungen att meddela administrativa föreskrifter i ämnet. Lagrådet vill förorda, att förevarande paragraf begränsas till vad paragrafen enligt remissen innehåller beträffande certifikat och att uttrycket »någon av Konungen godkänd klassificeringsanstalt» i 5, 15 och 18 §§ i kapitlet om tillsynsförrättningar — 8 kap. enligt den av lagrådet förordade dispositionen — utbytes mot »klassificeringsanstalt, beträffande vilken Konungen meddelat förordnande enligt 1 kap. 12 §». (Iakttages vad lagrådet anför beträffande 1 § i tillsynskapitlet, kommer klassificeringsanstalt icke att omnämnas där.)

Om förevarande paragraf på angivet sätt begränsas till att avse certifikat, kommer den icke att ge utrymme för administrativt förordnande om godkännande av utländsk myndighets eller — utöver vad som följer av 15 § i kapitlet om tillsynsförrättningar — av klassificeringsanstalts *undersökning-*

ar. Med hänsyn till möjligheten att tillerkänna certifikat, utfärdade efter dylika undersökningar, samma giltighet som om de utfärdats av svensk myndighet torde dock denna inskränkning av paragrafens räckvidd vara utan praktisk betydelse.

Under åberopande av det anförda hemställer lagrådet, att paragrafen får innehålla, att Konungen äger förordna att certifikat, som utfärdas efter undersökning rörande fartyg eller utrustning företagen av utländsk myndighet eller av klassificeringsanstalt, skall äga samma giltighet som certifikat utfärdat av svensk myndighet.

13 §.

Lagrådet:

Stadgandet torde kunna överflyttas till administrativa tillämpningsföreskrifter (jfr 11 kap. 4 §).

2 KAP.

1 §.

Lagrådet:

Det synes vara att föredraga att stadgandet avfattas positivt, d. v. s. ges det innehållet att fartyg för att anses sjövärdigt skall vara så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet att fartyget, med hänsyn till dess användning och den fart vari det nyttjas eller är avsett att nyttjas, erbjuder betryggande säkerhet till förekommande av sjöolycka. Att ytterligare krav gälla beträffande bemanning, lastning m. m., när resa med fartyget anträdes, framgår av andra bestämmelser i förslaget. Dessa hänföra sig emellertid, i vart fall övervägande, icke till den i förevarande paragraf avsedda sjövärdigheten i inskränkt bemärkelse.

2 §.

Lagrådet:

För vissa fartyg uppställs i första stycket av denna paragraf krav på att de skola ha bevis om sjövärdighet (fartcertifikat). Enligt 7 § i det remitterade förslaget gälla icke bestämmelserna i 2—5 §§ utländskt fartyg. Den enda föreskrift, som härutinnan kommer i fråga, synes vara bestämmelsen om fartcertifikat i 2 §. Lagrådet hemställer, att den förenkling av lagtexten vidtages att i 2 § första stycket utsäges att bestämmelsen gäller svenskt fartyg samt att 7 § får utgå.

Definitionen å passagerarfartyg i 2 § andra stycket, »fartyg som medför flera än tolv passagerare», är — liksom definitionen å passagerare —

hämtad från 1960 års konvention (kap. I regel 2 e och f). Bestämmelser om passagerarfartyg finnas, utom i förevarande kapitel och i 5 kap., även på ett flertal ställen i det kapitel som innehåller regler rörande tillsynsförrättningar. I sistnämnda kapitel passar definitionen mindre väl, eftersom bestämmelser om periodiskt återkommande besiktningar av fartyg med vissa egenskaper förutsätta, att dessa egenskaper hänföra sig till själva fartyget och icke till växlande förhållanden vid dess användning. Av sammanhanget får emellertid anses följa, att i tillsynskapitlet med passagerarfartyg åsyftas fartyg som är avsett att medföra flera än tolv passagerare. Med hänsyn till det anförda synas de i andra stycket förekommande orden »i denna lag» lämpligen kunna uteslutas.

Justitierådet Hagbergh, regeringsrådet Wilkens och justitierådet Bergsten:

Tredje stycket synes kunna formuleras så, att fartcertifikat ej fordras för fartyg, som äges eller brukas av svenska staten och användes för annat ändamål än att i allmän trafik befordra gods eller passagerare.

Justitierådet Riben:

Under åberopande av vad jag anført vid 1 kap. 1 § hemställes att tredje stycket får utgå.

3 §.

Lagrådet:

Denna paragraf innehåller en regel angående dispens från skyldigheten att ha fartcertifikat. Till paragrafen torde kunna överföras den liknande dispensregeln i 6 §.

4 §.

Lagrådet:

Enligt denna paragraf skall fartcertifikat förklaras ogiltigt, bl. a. om fartyget eller dess utrustning ändrats på så väsentligt sätt att ändringen kan antagas ha betydelse för sjövärdigheten eller annan omständighet förekommit som uppenbarligen kan ha betydelse för sjövärdigheten. Självfallet åsyftas endast situationer då sjövärdigheten kan antagas ha minskats. Detta synes böra komma till uttryck i lagtexten. De nämnda bestämmelserna böra därför ges det innehållet, den förra att fartyget eller dess utrustning undergått ändring, som kan antagas ha inverkat menligt på sjövärdigheten, och den senare att annan omständighet (än tidigare i paragrafen nämnd) förekommit som uppenbarligen kan ha försämrat sjövärdigheten (jfr det remitterade förslaget 7 kap. 14 §).

Av de olika i paragrafen uppräknade fall, då certifikat skall förklaras ogiltigt, torde det under c) nämnda lämpligen kunna placeras sist.

5 §.

Lagrådet:

Om fartcertifikat förklarats ogiltigt eller dess giltighetstid gått till ända eller nytt certifikat utfärdats, skall enligt förevarande paragraf certifikatet genast avlämnas till sjöfartsstyrelsen. Föreskriften, som närmast är av ordningskaraktär, synes icke behöva inflyta i lagen utan kunna överföras till tillämpningsföreskrifter (jfr 11 kap. 4 §).

6 och 7 §§.

Lagrådet:

Enligt vad tidigare förordats böra bestämmelserna i dessa paragrafer inarbetas i 3 och 2 §§.

3 KAP.

Lagrådet:

4 §.

Formuleringen synes böra jämkas till närmare överensstämmelse med 12 § arbetarskyddslagen.

7 §.

Till denna paragraf, som beträffande arbetstiden ombord hänvisar till särskilda bestämmelser (sjöarbetstidslagen), synes kunna överföras den i 6 kap. 4 § intagna hänvisningen till särskilda bestämmelser i fråga om användande i skeppstjänst av minderårig (sjömanslagen 10 §).

8—10 §§.

8 och 9 §§ innehålla bestämmelser dels om utseende av företrädare för de ombordanställda, s. k. skyddsombud, dels rörande s. k. skyddskommitté, sammansatt av företrädare för redaren och av skyddsombud. I 10 § ges regler mot obehörig inblandning i skyddsombudens verksamhet.

Formuleringen av 8 § torde böra jämkas till närmare överensstämmelse med 40 § arbetarskyddslagen.

Vad angår 10 § synas de i andra stycket upptagna bestämmelserna med hänvisning till arbetarskyddslagen lämpligen böra ges en mera självständig karaktär. Lagrådet förordar, att andra stycket får innehålla, att den som bryter mot stadgandet i paragrafens första stycke är skyldig ersätta därav uppkommen skada enligt de grunder som anges i 42 § andra stycket arbetarskyddslagen och att avtalsuppsägning eller annan dylik rättshandling, som sker i strid mot nämnda stadgande, är ogill. Paragrafens tredje stycke bör då utökas med en bestämmelse att beträffande mål som avses i paragrafen gälla föreskrifterna i 44 § arbetarskyddslagen.

4 KAP.

Lagrådet:

4 §.

I denna paragraf upptages föreskrift därom att fartyg icke må lastas djupare än som anges av tillämpligt lastmärke. Redan i 2 § finnes emellertid en bestämmelse, att fartyg som där avses skall vara försett med »lastmärken, som utvisa minsta tillåtna fribord för fartyget». Vid sidan av nämnda bestämmelse synes föreskriften i förevarande paragraf icke behöfelig. Lagrådet hemställer att föreskriften utgår.

5 och 6 §§.

Under förutsättning att föreskriften i 4 § utgår, böra bestämmelserna i förevarande paragrafer upptagas såsom 4 och 5 §§.

Andra stycket av 5 §, vilket innehåller en hänvisning till 2 kap. 5 §, bör enligt lagrådets mening kunna utgå, av skäl motsvarande dem som anförts i fråga om sistnämnda paragraf.

5 KAP.

Lagrådet:

Kapitlets rubrik bör, om 1 § får den avfattning som lagrådet i det följande förordar, ändras till »Passagerarantal och passagerarfartygscertifikat».

1 §.

Enligt denna paragraf i det remitterade förslaget skall för passagerarfartyg vara fastställt det högsta antal passagerare som fartyget må medföra. Vid fastställandet skall hänsyn tagas till fartygets stabilitet och bärrighet samt de åtgärder som vidtagits för att förebygga ohälsa och olycksfall ombord. Även när fråga är om andra fartyg än sådana som enligt lagens terminologi äro att anse som passagerarfartyg (jfr 2 kap. 2 §) bör givetvis gälla den grundsatsen, att passagerarantalet skall anpassas efter stabiliteten och bärrigheten samt fartygets utrustning för de ombordvarandes skydd. Denna grundsats kan visserligen utläsas av vad som stadgas i 3 och 4 kap. Den är dock så viktig för sjösäkerheten, att den synes böra uttryckligen anges i förevarande kapitel. Lagrådet hemställer därför, att såsom 1 § i kapitlet upptages stadgande, att fartyg ej må medföra högre antal passagerare än som är förenligt med fartygets stabilitet och bärrighet samt med de åtgärder som vidtagits för att förebygga ohälsa och olycksfall. Att för passagerarfartyg skall vara fastställt det högsta antal passagerare som fartyget må medföra följer av 2 § och behöver alltså ej särskilt anges i detta sammanhang.

2 §.

Andra stycket torde böra utgå ur paragrafen och upptagas såsom en särskild paragraf, betecknad 3 §. Såsom andra stycke i 2 § bör i stället upptagas de stadganden som i det remitterade förslaget ingå i 3 och 5 §§. Hänvisningen till 2 kap. 5 § bör utgå, om vad lagrådet anfört i fråga om nämnda paragraf vinner gillande.

3 §.

Under hänvisning till vad lagrådet yttrat vid 2 § förordas att i förevarande paragraf införes bestämmelse om utländska passagerarfartyg, motsvarande 2 § andra stycket i det remitterade förslaget. Bestämmelsen torde böra erhålla den lydelsen, att utländskt passagerarfartyg skall ha handling, motsvarande passagerarfartygscertifikat, vilken utvisar det högsta tillåtna antalet passagerare.

4 §.

Första stycket i paragrafen kan av skäl motsvarande dem som anförts beträffande 1 kap. 11 § och 4 kap. 4 § utgå, vilket föranleder redaktionell jämkning av andra stycket. Tredje och fjärde styckena torde lämpligen kunna sammanföras till stadgande med innehåll att, enligt de närmare bestämmelser som Konungen meddelar, vid kortare fart i passagerarantalet ej skall inräknas sjöman, som efter erhållen eller avslutad anställning medföljer annat fartyg med samma redare.

5 och 6 §§.

Enligt vad lagrådet anfört vid 2 § kan 5 § utgå. Såsom 5 § bör i stället upptagas bestämmelse motsvarande dispensregeln i 6 § i det remitterade förslaget.

Det är självfallet, att dispens ej skall få ges från den allmänna bestämmelse rörande passagerarantalet som enligt lagrådets hemställan bör inleda kapitlet. Dispensregeln bör således endast avse befrielse från skyldighet att ha passagerarfartygscertifikat eller motsvarande handling.

6 KAP.

Lagrådet:

2 §.

Enligt denna paragraf skall minimibesättning fastställas för fartyg med bruttodräktighet av minst 20 registerton, som befordrar gods eller passagerare. Då behov torde kunna yppas av att minimibesättning fastställas även i fråga om andra fartyg, förordar lagrådet att paragrafen utökas med föreskrift därom att Konungen äger bestämma, att minimibesättning skall fastställas även för fartyg av annat slag än nyss nämnts.

3 §.

Med hänsyn till den i 2 § intagna definitionen å minimibesättning synes oegentligt att föreskriva att, när minimibesättning fastställes, besättningens sammansättning skall bestämmas såväl till antal som till kvalifikationer. Lagrådet hemställer, att föreskriften allenast skall gälla bestämmandet av besättningens sammansättning i fråga om medlemmarnas kvalifikationer.

4 och 5 §§.

Föreskriften i 4 § bör enligt vad lagrådet tidigare förordat överflyttas till 3 kap. 7 §. Därest så blir fallet, får bestämmelsen i 5 § om att i fartygets tillsynsbok skall ske anteckning rörande minimibesättning m. m. upptagas såsom 4 §. Uttrycket i förslaget 5 § »minimibesättningens sammansättning till antal och kvalifikationer» torde böra utbytas mot »besättningens storlek och sammansättning» (jfr vid 3 §).

6—8 §§.

Stadgandet i 6 § om förbud att framföra fartyg med besättning, som till antalet understiger vad som anges i fartygets tillsynsbok, synes kunna såsom överflödigt utgå ur lagen (jfr vid 1 kap. 11 §, 4 kap. 4 § och 5 kap. 4 §).

Bestämmelsen i 7 § andra stycket angående tillsynsbokens avlämnande till sjöfartsstyrelsen, därest beslut om minimibesättning återkallats, torde likaledes kunna utgå (jfr vid 2 kap. 5 §, 4 kap. 5 § samt 5 kap. 2 och 5 §§).

I 7 § första stycket bör uttrycket »minimibesättningens sammansättning» ersättas av »minimibesättningens storlek eller sammansättning».

Om vad lagrådet tidigare förordat beaktas, komma 7 och 8 §§ i det remitterade förslaget att erhålla paragrafnummer 5 och 6. Härav föranledes ändring av hänvisningarna i kapitlets avslutande paragraf.

7 KAP.

Lagrådet:

Vid iakttagande av vad lagrådet förordat beträffande dispositionen av lagen kommer förevarande kapitel att utgöra 8 kap. Rubriken till kapitlet synes kunna inskränkas till »Tillsynsförrättningar m. m.» Några under-rubriker torde icke erfordras.

Enligt den gällande bestämmelsen i 3 § tillsynslagen utövas tillsyn dels genom besiktningar av olika slag och dels medelst inspektion. I det föreliggande förslaget har någon motsvarande åtskillnad ej gjorts; inspektion upptages där såsom en med de olika slagen av besiktningar likställd förrättning. Även om förrättningen inspektion enligt förslaget fått en vidgad innebörd — och beträffande fartyg mellan 20 och 100 bruttoregister-ton avser att del-

vis ersätta sjövärdighetsbesiktning — torde dock alltså finnas anledning att markera skillnaden mellan besiktning och inspektion. Härför talar den olika karaktären hos dessa båda slag av förrättningar. Men även när systematisk och lagteknisk synpunkt torde fördelar stå att vinna genom en sådan uppdelning.

Lagrådet vill därför förorda att besiktningar och inspektion på ett mera tydligt sätt särskiljas i lagtexten. I samband därmed torde viss om disposition böra ske av bestämmelserna i kapitlet, varjämte vissa i förslagets 1 och 9 kap. upptagna bestämmelser torde böra överföras hit. Detta skulle innebära att i 1 § utsäges, att förrättningar för tillsyn av fartyg enligt lagen äro besiktningar och inspektion, samt vidare anges vilka olika slag av besiktningar som skola finnas. Därefter skulle, i enlighet med det remitterade förslaget, i 2—15 §§ upptagas närmare bestämmelser om de olika slagen av besiktningar. Härtill bör ansluta en 16 § med bestämmelser i fråga om utländska fartyg (jfr 17 § i förslaget). Efter detta synas lämpligen böra följa vissa med besiktningar sammanhörande föreskrifter, nämligen såsom 17 § föreskrift om redares skyldighet att tillse att fartyget undergår besiktning då sådan skall äga rum (9 kap. 2 § första stycket i förslaget), såsom 18 och 19 §§ föreskrifter om skyldighet att inge ritningar m. m. (motsvarande 18 och 19 §§ i förslaget) samt såsom 20 § vissa ordningsföreskrifter (1 kap. 7 § och 9 kap. 6 § i förslaget). Därefter torde bestämmelserna om inspektion böra samlas i 21 §. Slutligen kunna i en sista paragraf av kapitlet upptagas bestämmelser om tillsynsbok.

1 §.

I enlighet med det nyss anförda hemställer lagrådet, att paragrafen inledes med ett stycke, vari anges att förrättningar för tillsyn av fartyg enligt lagen äro besiktningar och inspektion, samt att i ett andra stycke anges de olika slagen av besiktningar. Beträffande mellanbesiktning synas därvid de i förslaget använda orden »annat fartyg än passagerarfartyg» böra utbytas mot ordet »fartyg». Att detta slag av besiktningar icke omfattar passagerarfartyg torde lämpligare komma till uttryck genom ett tillägg i andra stycket av 8 §. Definitionen av passagerarfartygsbesiktning synes jämväl böra jämkas till att avse regelbunden undersökning av fartyg för fastställande av dess lämplighet för passagerarbefordran och högsta tillåtna antal passagerare.

Då lagen innehåller ett generellt stadgande (1 kap. 7 § andra stycket i förslaget, jfr nedan vid 20 §) om att tillsynsförrättning skall så ordnas att fartyget icke fördröjes eller annan olägenhet uppkommer, synas de rekommendationer, som i förslaget upptagas såsom andra stycke av paragrafen, lämpligen kunna meddelas i administrativ ordning och således här utgå.

2 §.

Enligt vad som anförts inledningsvis vid detta kapitel bör andra stycket av förevarande paragraf överföras till bestämmelserna om inspektion.

3 §.

Paragrafen innehåller bestämmelser om när fartyg skall undergå sjövärdighetsbesiktning. Sålunda föreskrives i andra stycket bl. a. att svenskt fartyg, vars bruttodräktighet understiger 100 registerton, skall — om det icke med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt är obehövt — undergå sjövärdighetsbesiktning, när fartyget bytt ägare utan att därigenom upphöra att vara svenskt. Begränsningen till fartyg med en bruttodräktighet under 100 registerton torde avse även passagerarfartyg. Emellertid utsäges i tredje stycket, att bestämmelserna i paragrafen gälla passagerarfartyg, oavsett dräktighet. Härigenom uppkommer mellan andra och tredje styckena viss motstridighet, vilken synes kunna föranleda missförstånd. Lagrådet hemställer, att tredje stycket förtydligas genom att orden »oavsett dräktighet» utbytas mot »oavsett minsta dräktighet».

Beträffande uttrycket i andra stycket »om det icke med hänsyn till fartygets beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt är obehövt» uttalas i motiven, att det härigenom lagts i sjöfartsstyrelsens hand att i vissa fall meddela befrielse från besiktningstvånget. Denna prövningsrätt synes lämpligen böra markeras genom att orden »är obehövt» utbytas mot »finnes obehövt».

5 §.

I enlighet med vad lagrådet anført vid 1 kap. 12 § torde uttrycket »någon av Konungen godkänd klassificeringsanstalt» böra utbytas mot »klassificeringsanstalt, beträffande vilken Konungen meddelat förordnande enligt 1 kap. 12 §».

7 §.

Enligt vad som anförts inledningsvis vid detta kapitel bör andra stycket av förevarande paragraf överföras till bestämmelserna om inspektion.

8 §.

Såsom anmärkts vid 1 § finner lagrådet det förhållandet, att passagerarfartyg undantages från mellanbesiktning — vilket har sin förklaring i de särskilda föreskrifterna i 4 § om förnyad sjövärdighetsbesiktning av passagerarfartyg — böra komma till uttryck i andra stycket av förevarande paragraf. Stycket skulle då få det innehållet, att bestämmelserna i paragrafen ej gälla passagerarfartyg och ej heller annat fartyg vars bruttodräktighet understiger 100 registerton.

10 §.

Enligt vad som anförts inledningsvis vid detta kapitel bör andra stycket av förevarande paragraf överföras till bestämmelserna om inspektion.

11 §.

Enligt paragrafen skall vid fribordsbesiktning undersökas huruvida fartyget motsvarar de fordringar som uppställas i lagen eller i föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen för att lastmärke må åsättas eller bibehållas. Syftet med besiktningen bör komma till tydligare uttryck genom att undersökningen anges gälla huru enligt lagen och med stöd därav utfärdade föreskrifter minsta tillåtna fribord för fartyget skall bestämmas och genom lastmärken anges eller, där lastmärken åsatts fartyget, huruvida de må bibehållas.

12 §.

Enligt vad som anförts inledningsvis vid detta kapitel bör andra stycket av förevarande paragraf överföras till bestämmelserna om inspektion.

15 §.

På sätt lagrådet förordat vid 5 § torde uttrycket »någon av Konungen godkänd klassificeringsanstalt» böra utbytas mot »klassificeringsanstalt, beträffande vilken Konungen meddelat förordnande enligt 1 kap. 12 §». Hänvisningen till 1 § a), b), d) eller e) bör — om vad lagrådet förordat beträffande 1 § vinner gillande — avse 1 § andra stycket a), b), d) eller e).

16 §.

Paragrafen innehåller bestämmelser om inspektion.

Såsom framgår av det förut anförda böra enligt lagrådets mening till dessa bestämmelser överföras de i 2, 7, 10 och 12 §§ meddelade föreskrifterna angående inspektion i samband med de i respektive paragrafer behandlade besiktningarna.

I det remitterade förslaget innehåller förevarande paragraf i andra stycket sista punkten en bestämmelse, att vid inspektion även extra besiktning må företagas. Bestämmelsen har viss motsvarighet i de sakkunnigas förslag (8 kap. 15 § andra stycket). Emellertid har i det remitterade förslaget begreppet inspektion fått en vidare innebörd än hos de sakkunliga, därigenom att inspektion skall kunna avse ej endast undersökning av vissa angivna förhållanden utan därutöver även huruvida fartyget eljest är i behörigt skick. Förrättningen inspektion torde härigenom ha fått en så vid omfattning, att någon komplettering i form av extra besiktning icke är erforderlig. Lagrådet förordar därför, att sista punkten i andra stycket får utgå.

Lagrrådet hemställer, att paragrafen får innehålla i ett första stycke bestämmelse, att fartyg är underkastat inspektion för utrönande om erfor-

derliga åtgärder vidtagits för att förebygga ohälsa och olycksfall, om fartyget är behörigen lastat eller barlastat, om fartyget är bemannat på betryggande sätt och om det eljest är i behörigt skick. I ett andra stycke böra upptagas bestämmelser, att vid sjövärdighetsbesiktning inspektion tillika skall äga rum i den omfattning som med hänsyn till omständigheterna är möjlig, att om det icke är uppenbart obehövt så skall ske även vid annan besiktning samt att i övrigt fartyg skall underkastas inspektion när tillsynsmyndighet finner det påkallat. Slutligen bör i ett tredje stycke intagas föreskrift om att vissa för besiktning gällande allmänna bestämmelser skola äga motsvarande tillämpning i fråga om inspektion (jfr nedan vid 20 §).

Enligt vad förut anförts bör paragrafen få beteckningen 21 §.

17 §.

Paragrafen gäller tillsynen av utländska fartyg.

Om den av lagrådet förordade ändringen av dispositionen iakttages, torde i paragrafens första stycke böra anges, att de förut i detta kapitel upptagna bestämmelserna om besiktningar ej gälla utländska fartyg. Andra stycket bör innehålla bestämmelsen, att på framställning av myndighet i främmande stat sjöfartsstyrelsen dock må förordna om besiktning, som avses i detta kapitel, beträffande fartyg hemmahörande i den staten. Bestämmelse om att sjöfartsstyrelsen i samband härmed kan utfärda certifikat torde böra meddelas i administrativ ordning.

Enligt vad förut anförts bör paragrafen få beteckningen 16 §. Som 17 § bör i stället — såsom inledningsvis vid detta kapitel förordats — upptagas bestämmelse om att redaren eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift skall tillse att fartyget undergår besiktning då sådan skall äga rum.

18 §.

Paragrafen innehåller bestämmelser om ingivande av ritningar.

Lagrådet hemställer — delvis såsom följd av vad som förordats beträffande kapitlets disposition — att första punkten av första stycket får innehålla bestämmelse, att ritning till fartyg, som bygges för svensk beställare, eller till ombyggnad av svenskt fartyg skall, om fartyget skall undergå besiktning enligt detta kapitel, av beställaren eller redaren ges in till sjöfartsstyrelsen i god tid innan arbetet påbörjas. I andra stycket bör anges att där avsedd ritning skall inges av redaren. Detta innebär att bestämmelsen i 9 kap. 2 § andra stycket inarbetas i första och andra styckena av förevarande paragraf.

Beträffande det i tredje stycket förekommande uttrycket »någon av Konungen godkänd klassificeringsanstalt» åberopar lagrådet vad som anförts vid 5 §.

20 §.

Paragrafen innehåller bestämmelser om tillsynsbok.

Andra stycket synes böra ges den lydelsen, att tillsynsmyndighet skall i tillsynsboken göra anteckning om besiktning och inspektion, om anmärkning som framkommit vid sådan förrättning och om åtgärd som vidtagits med anledning av anmärkningen. Skyldigheten att i dessa hänseenden lämna underrättelse till sjöfartsstyrelsen och fartygets redare torde böra regleras i administrativ ordning.

I paragrafen synes vidare böra såsom tredje stycke upptagas — i stället för den i 9 kap. 9 § andra stycket intagna hänvisningen till sjölagen — en självständig bestämmelse om att ej någon må förvägras att taga del av innehållet i tillsynsboken, såvitt hans rätt är beroende därav (jfr luftfartslagen 8 kap. 6 § och NJA II 1957 s. 130 f samt SOU 1965: 18 lagtexten 300 §).

Enligt vad vid detta kapitel inledningsvis anförts bör paragrafen få beteckningen 22 §. Såsom 20 § torde i stället böra upptagas de ordningsföreskrifter som i förslaget återfinnas i 1 kap. 7 § och 9 kap. 6 §. Härvid torde 1 kap. 7 § första stycket böra bilda ett första stycke av 20 §. Såsom andra stycke synes böra upptagas bestämmelsen i förslaget 9 kap. 6 §, varvid — av skäl som lagrådet tidigare anfört — uttrycket »den som i redarens ställe brukar fartyget» bör utbytas mot »den som i redarens ställe handhar fartygets drift». Såsom ett tredje stycke av 20 § bör slutligen upptagas bestämmelsen i 1 kap. 7 § andra stycket med den omformuleringen, att besiktningen, om det är möjligt, skall ordnas så att fartyget icke fördröjes eller annan olägenhet uppkommer.

Då vad som föreskrives i den sålunda bildade 20 § äger motsvarande giltighet vid inspektion, bör en hänvisning till dessa föreskrifter ingå i bestämmelserna om inspektion (21 § tredje stycket enligt lagrådets hemställan).

8 KAP.

Lagrådet:

Detta kapitel bör enligt vad lagrådet förut hemställt erhålla beteckningen 9 kap.

1 §.

Lagrådet har vid 5 kap. hemställt, att såsom 1 § i nämnda kapitel skall upptagas stadgande, att fartyg ej må medföra högre antal passagerare än som är förenligt med fartygets stabilitet och bärighet samt med de åtgärder som vidtagits för att förebygga ohälsa och olycksfall. I anslutning härtil bör i förevarande paragraf såvitt angår nyttjandeförbud på grund av för

högt passagerarantal stadgas, att förbud må meddelas, om det förekommer skäl原因 anledning antaga, att fartyget medför passagerare till högre antal än som är förenligt med säkerheten.

Uppräkningen av de brister som skola föranleda förbud mot nyttjande bör för överskådlighetens skull anknytas till kapitelindelningen i det föregående. Bristerna böra således anges i följande ordning, nämligen att fartyg icke är sjövärdigt för resa i avsedd fart, att fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall, att det icke är behörigen lastat eller barlastat, att det medför passagerare till högre antal än som är förenligt med säkerheten och att det icke är bemannat på betryggande sätt.

Det remitterade förslaget är så avfattat att, då angiven bristfällighet föreligger, resan må förbjudas och fartyget hindras avgå innan rättelse vidtagits. Att fartyget hindras avgå är att anse som en åtgärd för verkställighet av förbudet att avgå. Då bestämmelse härom meddelas i 3 §, behöver i förevarande sammanhang endast anges, att resan må förbjudas i avbidan på rättelse.

Bestämmelsen angående förbud att begagna arbetsinrättning eller arbetsredskap torde böra upptagas i ett särskilt, andra stycke.

Stadgandet i paragrafens andra stycke (enligt lagrådets hemställda tredje stycket) synes böra utvidgas att omfatta även det fall att utländskt passagerarfartyg saknar mot passagerarfartygscertifikat svarande handling.

2 §.

Enligt första stycket i det remitterade förslaget skall beslut enligt 1 § få meddelas av sjöfartsstyrelsen, statens fartygsinspektion eller särskilt förordnad tillsynsmyndighet. Därjämte stadgas i förslaget, att svensk konsul som förordnats utöva tillsyn av fartyg må meddela förbud att begagna arbetsinrättningar eller arbetsredskap. Avfattningen av paragrafen tyder närmast på att svensk konsul, som förordnats att utöva tillsyn, icke skulle ha befogenhet att meddela förbud att nyttja fartyg. En sådan begränsning av konsuls befogenhet synes ej motiverad. Däremot torde ej vara anledning att generellt tillägga annan tillsynsmyndighet än de nu nämnda befogenhet att meddela förbud att nyttja fartyg; härför bör förutsättas särskilt be- myndigande av Kungl. Maj:t. Därest sådan tillsynsmyndighet finner fartyg behäftat med så allvarlig brist, att dess resa bör förbjudas, bör frågan om förbud i allmänhet hänskjutas till sjöfartsstyrelsen eller fartygsinspektionen. Nyttjandeförbud bör alltså få meddelas av sjöfartsstyrelsen, statens fartygsinspektion, svensk konsul som förordnats att utöva tillsyn av fartyg och annan tillsynsmyndighet som Konungens bestämmer. Befogenhet att meddela nyttjandeförbud, som är begränsat till arbetsinrättning eller arbetsredskap, bör även tillkomma tillsynsmyndighet som avses i 1 kap. 4 § andra stycket första punkten av det remitterade förslaget (enligt lagrådets

hemställan 1 kap. 5 §). Därjämte torde i överensstämmelse med vad som föreslagits av de sakkunniga sådan begränsad befogenhet böra tillerkännas svensk konsul, oberoende av förordnande.

I paragrafens andra stycke stadgas, att förbud mot nyttjande skall innehålla uppgift om skälen för beslutet och villkoren för att det skall hävas. Förbud varom nu är fråga gäller emellertid i avbidan på att rättelse vidtages. Orden »villkoren för att det skall hävas» torde därför böra utbytas mot »de åtgärder som skola vidtagas för rättelse». Såsom jämställd med redaren bör anges den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

3 §.

Det torde ej vara avsett, att anmälan till polis-, tull- och lotsmyndighet skall ske beträffande förbud att begagna arbetsinrättning eller arbetsredskap. Lagtexten bör jämkas, så att detta framgår klart.

4 §.

Denna paragraf, som ålägger staten ersättningsskyldighet för skada till följd av obefogat förbud mot nyttjande, har motsvarighet i 25 § i 1914 års tillsynslag. I den gällande bestämmelsen stadgas ingen begränsning i fråga om kretsen av ersättningsberättigade, medan förslaget anger endast redaren såsom berättigad till ersättning. Någon motivering för denna avvikelse har ej anförts. Lagrådet vill förorda, att paragrafen i detta avseende utformas i överensstämmelse med nuvarande lag.

9 KAP.

Lagrådet:

Med den omgruppering av kapitlen som lagrådet förordat kommer förevarande kapitel att betecknas 7 kap. Kapitlets rubrik torde i anslutning till de ändringar beträffande innehållet som i det följande anges böra ändras till »Åligganden för befälhavare m. fl. till tryggande av säkerheten».

1 §.

Hänvisningen till sjölagen beträffande ansvar för redare eller den som i redarens ställe haft befattning med fartyget är oklar till sin innebörd och torde böra utgå. Innehållet i paragrafen bör begränsas till bestämmelse, att det enligt vad i sjölagen stadgas åligger befälhavaren att tillse, att fartyget är i behörigt skick i avseende å sjövärdighet, anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning, passagerarantal och bemanning (jfr vad lagrådet anför inledningsvis och vid 5 a § sjölagen).

2 §.

Vid beaktande av vad lagrådet förut hemställt kommer motsvarighet till innehållet i denna paragraf att ingå i 8 kap. 17 och 18 §§. Paragrafen bör alltså utgå ur förevarande kapitel.

3 §.

Därest 2 § i det remitterade förslaget utgår ur kapitlet, kommer nu ifrågavarande paragraf att betecknas 2 §.

Då det i främsta rummet är befälhavaren som har att leda arbetet ombord, synes det ej vara anledning att i första stycket särskilt nämna redaren. Det må i detta sammanhang erinras om stadgandet i 8 § sjölagen om redares ansvarighet för skada genom fel eller försummelse av befälhavaren m. fl.

I språkligt avseende är första stycket ej tillfredsställande avfattat. Lagrådet förordar, att stycket får den lydelsen, att befälhavaren och den som eljest leder arbete ombord skola iakttaga allt som med hänsyn till arbetets natur och de förhållanden, under vilka arbetet bedrivs, samt ombordanställds ålder, yrkesvana och övriga förutsättningar för arbetet skäligen kan fordras för att förebygga att ombordanställd ådrager sig ohälsa i följd av arbetet eller drabbas av olycksfall däri.

4 §.

Denna paragraf i det remitterade förslaget innehåller endast en hänvisning i visst avseende till arbetarskyddslagen. Då hänvisningen knappast fyller någon uppgift i förevarande lag, torde den kunna utgå.

5 §.

Paragrafen bör vid uteslutning av 2 och 4 §§ betecknas 3 §.

I anslutning till avfattningen av 3 kap. 6 § bör i första punkten stadgas, att befälhavaren skall tillse att de ombordanställda erhålla tillräcklig och fullgod kost. I andra punkten bör uttrycket »tillsyn» lämpligen utbytas mot »uppsikt».

6 §.

Enligt vad lagrådet förut hemställt bör motsvarighet till innehållet i denna paragraf ingå i 8 kap. 20 §, varför paragrafen bör utgå ur förevarande kapitel.

7 §.

Som en följd av de ändringar i kapitlet varom lagrådet i det föregående hemställt bör denna paragraf betecknas 4 §.

Enligt motivuttalande av departementschefen skulle bestämmelserna i paragrafen innebära, att befälhavare och besättning skola ha möjlighet att förvärva erforderlig kännedom om fartyget. Såvitt framgår av den före-

slagna lagtexten torde emellertid vara avsett att för befälhavaren stadga dels åliggande att skaffa sig erforderlig kännedom om fartyget och dels åliggande att i möjligaste mån bereda besättningen tillfälle att lära känna fartyget; vad angår maskinchefen torde åsyftas att stadga skyldighet för denne att skaffa sig de erforderliga kunskaperna om fartygets maskineri m. m. Lagtexten torde böra förtydligas, så att tvekan om dess innebörd i angivet hänseende ej behöver uppkomma.

Det är givetvis angeläget, att befälhavare och besättning äga erforderlig kännedom om fartyget icke blott då fartyget är på resa utan även eljest, t. ex. då det ligger i hamn för lastning och lossning. Orden »innan resa anträdes» böra därför utgå ur lagtexten i såväl första som andra stycket.

8 §.

Paragrafen kommer vid beaktande av vad lagrådet tidigare förordat att betecknas 5 §.

Andra stycket a) torde böra erhålla den jämkade avfattningen, att tillräckligt med proviant, vatten och läkemedel samt erforderliga sjökort och nautiska publikationer skola medföras på fartyget.

Vad angår punkten d) vill lagrådet förorda, att lastning och barlastning behandlas i skilda punkter. Punkten d) bör alltså uppdelas i två punkter, d) och e), vilket föranleder förskjutning i beteckningen av följande punkter.

I punkten e), som alltså i stället skulle betecknas f), torde uttrycket »fartyg» böra ändras till »fartyget» samt orden »eller på annan last som kan föranleda sådan skada» såsom överflödiga kunna utgå.

Beträffande punkten f) — punkten g) enligt lagrådets hemställan — må anmärkas, att uttrycket »navigering» bör ges en vidsträckt innebörd, omfattande även fartygets manövrering.

I punkten g), som enligt lagrådets hemställan skulle bli punkten h), har upptagits bestämmelse om tillslutning och skalkning av skeppsluckor samt om tillslutning av andra öppningar. Bestämmelsen har i huvudsak hämtats från 26 § andra stycket 2) sjölagen. Enligt föreliggande danska och norska lagutkast komma motsvarande bestämmelser att kvarstå i danska och norska sjölagarna (jfr SOU 1965: 18 s. 109 under § 26). I Finland däremot räknar man med att bestämmelser i ämnet skola upptagas i annan ordning. Nordisk enhetlighet i detta avseende torde därför ej ernås, oavsett var den svenska bestämmelsen placeras. Bestämmelsen hör naturligt samman med övriga föreskrifter i nu förevarande paragraf, varför lagrådet finner den föreslagna placeringen böra godtagas. Vad angår innebörden av bestämmelsen är den att uppfatta som en principregel, vars tillämpning får i rättspraxis prövas efter föreliggande konkreta förhållanden. Såsom departementschefen anmärkt föreligger ett rättsfall i frågan (NJA 1962 s. 799), avseende shelterdäckt fartyg, där dock innebörden av bestämmelsen prövades

enbart från civilrättsliga utgångspunkter. Enligt det norska lagförslaget åligger det befälhavaren att tillse, »at lukene blir forsvarlig lukket og skalket». I motiven till bestämmelsen heter det: Dette påbud er dog ikke til hinder for at lukene står åpne i særlige tilfelle, f. eks. av hensyn til ventilasjonen; jfr. også forholdet med mellomdekkslukene på lukkede shelterdekkere. Noe uttrykkelig unntak i lovteksten for slike tilfelle kan imidlertid ikke være nødvendig, jfr. uttrycket »forsvarlig lukket og skalket» (Innstilling IV fra Sjølovkomitéen, oktober 1963, s. 7). Det danska lagutkastet ålägger befälhavaren att tillse, »at lugerne bliver forsvarligt lukket og skalket», dock med reservationen »medmindre forholdene tillader andet».

9 §.

Enligt 9 kap. 6 § i det remitterade förslaget (8 kap. 20 § andra stycket enligt lagrådets hemställan) åligger det redaren m. fl. att lämna eller låta lämna tillsynsmyndighet nödigt bistånd vid undersökning och lämna varje upplysning som begäres vid förrättningen. I sjölagen (27 och 43 §§) finnas bestämmelser om skyldighet för befälhavaren att ha nödiga skeppshandlingar ombord och vid sjöolycka sörja för deras bevarande. De bestämmelser som upptagits i första stycket av förevarande paragraf synas med hänsyn till det sagda vara överflödiga.

Såsom lagrådet i det föregående hemställt bör bestämmelse motsvarande 9 § andra stycket upptagas i 8 kap. 22 § tredje stycket (det remitterade förslaget 7 kap. 20 §).

Nu ifrågavarande paragraf kan följaktligen utgå ur kapitlet.

10 §.

I denna paragraf upptages stadgande om skyldighet för befälhavaren att underrätta statens fartygsinspektion eller, om fartyget är utomlands, närmaste svenske konsul angående vissa olycksfall eller olyckstillbud under skeppstjänst ävensom angående uppkommen skada eller vidtagen åtgärd som är av betydelse för fartygets sjövärdighet. Tillika hänvisas i paragrafen till sjölagens bestämmelser om befälhavarens skyldighet att till sjöfartsstyrelsen anmäla vissa händelser ombord.

Nyssnämnda hänvisning åsyftar bestämmelserna i 40 § sjölagen. Detta lagrum innehåller i gällande lydelse föreskrifter om skyldighet för befälhavaren att i anledning av vissa uppräknade tilldragelser dels till sjöfartsstyrelsen resp. utom riket till svensk konsul ofördröjligen avge skriftlig rapport om den inträffade händelsen, dels angående händelsen avge sjöförklaring.

Ursprungligen innehöll 40 § sjölagen endast föreskrifter rörande sjöförklaring; bestämmelse angående skyldighet för befälhavaren att avgiva rapport rörande vissa tilldragelser infördes i samband med 1914 års sjö-

säkerhetslagstiftning. Stadgandet har efter sin tillkomst kompletterats jämväl i vad avser de i paragrafen uppräknade tilldragelserna.

Den föreslagna bestämmelsen motsvarar, enligt vad som framhålles i remissprotokollet, 60 a § i 1914 års tillsynsförordning kompletterad med rapportskyldighet för befälhavaren beträffande omständigheter som ha betydelse för fartygets sjövärdighet. I den utsträckning bestämmelsen täckes av 40 § sjölagen är den uppenbarligen överflödig; angelägenheten att statens fartygsinspektion snarast får del av nu avsedda underrättelser kan tillgodoses genom föreskrift att rapport enligt 40 § sjölagen skall av befälhavaren sändas — förutom till sjöfartsstyrelsen — jämväl till fartygsinspektionen direkt eller också genom instruktöriska föreskrifter för sjöfartsverket. Det må i detta sammanhang erinras om att rapportskyldigheten jämlikt sjölagen i viss mån skulle frikopplas från sjöförklaringsinstitutet enligt sjölagskommitténs år 1963 avgivna betänkande rörande sjöförklaring m. m. (SOU 1963: 20).

Underrättelseplikten enligt den nu föreslagna bestämmelsen sträcker sig visserligen längre än rapportskyldigheten enligt sjölagen, och härför torde goda skäl tala. Det synes dock vara tillfyllest att erforderliga föreskrifter i ämnet meddelas i form av tillämpningsbestämmelser. Härigenom skulle även kunna vinnas en bättre samordning med stadgandena i 40 § sjölagen, vilka kunna väntas inom den närmaste framtiden bli föremål för omarbeting.

På grund av det anförda hemställer lagrådet, att förevarande paragraf i förslaget får utgå.

11 §.

Därest kapitlet omarbetas på sätt lagrådet förordat, erhåller denna paragraf beteckningen 6 §.

Frågan om tillämpningen å utländska fartyg av kapitlets inledande paragraf i den av lagrådet förordade lydelsen är att bedöma enligt sjölagen (jfr vad inledningsvis anförts rörande förevarande lagförslag). På grund härav och med utgångspunkt i övrigt från det innehåll som kapitlet skulle få enligt lagrådets hemställan bör undantaget för utländska fartyg avse 2—5 §§.

10 KAP.

Lagrådet:

I det remitterade förslaget upptagas ej några ändringar i sjölagens ansvarsbestämmelser, fränsett en detaljändring i 286 §. Bestämmelserna i 292 § sjölagen, i vilka vissa försummelse från befälhavares och redares sida i fråga om säkerheten straffbeläggas, skulle alltså komma att kvarstå oförändrade. Straffflatituden i dessa bestämmelser är — efter lagändring den 27 november 1964 (nr 728) — för svårare fall dagsböter eller fängelse i högst

två år (1 mom.) och eljest dagsböter (2 mom.). Den i 10 § i förevarande kapitel i förslaget till säkerhetslag upptagna bestämmelsen, att till straff enligt denna lag ej må dömas, om strängare straff för gärningen stadgas i brottsbalken eller sjölagen, bygger tydligtvis på tanken, att allvarigare försummelse beträffande säkerheten skola bedömas enligt brottsbalken eller sjölagen, medan de mera bagatellartade fallen skola hänföras till säkerhetslagen. Denna tanke avspeglar sig dock icke klart i de strafflatituder som enligt förslaget komma att gälla i sjölagen och i säkerhetslagen. För att det avsedda sambandet mellan de båda lagarna skall komma till tydligare uttryck böra strafflatituderna i säkerhetslagen genomgående vara mildare än i sjölagen. Lagrådet vill därför förorda, att i säkerhetslagens ansvarsbestämmelser för samtliga fall — utom såvitt angår brytande av tystnadsplikt — upptages enbart dagsböter och att strafflatituden i 292 § 2 mom. sjölagen ändras till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Det må anmärkas att i det betänkande rörande bl. a. sjölagens ansvarsbestämmelser som sjölagskommittén nyligen avgivit (SOU 1965: 18) föreslås ändring av nyssnämnda strafflatitud i sjölagen i den angivna riktningen.

Det remitterade förslaget innehåller i 5 § första stycket beträffande vissa av ansvarsbestämmelserna (1—4 §§) stadgande, att till straff må dömas endast för gärning som begåtts uppsåtligen eller av oaktsamhet som ej är ringa. Det må erinras om att under förarbetena till brottsbalken övervägdes att i balken upptaga en bestämmelse, att med oaktsamhet skulle förstås oaktsamhet som ej är ringa. Någon sådan bestämmelse upptogs dock ej, sedan lagrådet framfört invändningar däremot (se prop. 1962: 10 B s. 405). Lagrådet anser, att det ej heller i fråga om de nu aktuella ansvarsbestämmelserna finns anledning att införa en regel, som på angivet sätt avgränsar straffbarheten vid oaktsamhet. 5 § första stycket bör därför enligt lagrådets mening utgå.

Förslaget innehåller vidare i 5 § andra stycket en regel om medverkan, innefattande hänvisning till 23 kap. brottsbalken. Det synes dock ej vara anledning att i säkerhetslagen straffbelägga medverkan i vidare mån än att redaren eller annan, som i redarens ställe haft befattning med fartyget, bör i fall som avses i 2—4 §§ bli ansvarig i samma omfattning som enligt 292 § sjölagen.

1 §.

I anslutning till den avfattning av 8 kap. (7 kap. i det remitterade förslaget) som lagrådet förordat bör stadgas straff för den som försummar att, då skyldighet därtill åvilar honom enligt 8 kap. 17 eller 18 §, föranstalta om besiktning eller inge ritning. Såsom straff bör stadgas dagsböter. Bestämmelse om ansvar för underlåtenhet att tillse att fartyg underkastas inspektion, då sådan skall äga rum, synes ej vara behövlig. Möjligheten att meddela nyttjandeförbud torde härutinnan innefatta tillräcklig sanktion.

Jämväl de ansvarsbestämmelser som i det remitterade förslaget upptagits i 7 § avse förseelser beträffande tillsynen. Dessa bestämmelser synas därför lämpligen kunna upptagas såsom ett andra stycke i förevarande paragraf.

2 §.

Utöver den straffbestämmelse som i det remitterade förslaget upptagits i denna paragraf torde i paragrafen böra ingå straffbestämmelserna i 3 och 4 §§ i det remitterade förslaget, avseende underlåtenhet att iakttaga föreskrifter om minimibesättning samt brytande av nyttjandeförbud. Straffet bör i samtliga fall vara dagsböter.

I paragrafen bör i enlighet härmed såsom första stycke upptagas bestämmelse, att befälhavaren dömes till dagsböter, om a) fartyget nyttjas till sjöfart utan att ha i lagen föreskrivet certifikat eller i strid mot bestämmelse i sådant certifikat eller utan att vara försett med föreskrivet lastmärke, b) fartyget nyttjas till sjöfart utan iakttagande av de föreskrifter om minimibesättning som fastställts att gälla för fartyget, eller c) fartyget eller arbetsinrättning eller arbetsredskap nyttjas i strid mot förbud enligt 9 kap. 1 § (8 kap. 1 § i det remitterade förslaget). Det må framhållas att straffbestämmelserna icke omfatta det fall att utländskt passagerarfartyg saknar mot passagerarfartygscertifikat svarande handling. Det synes tillfyllest att i sådan situation kan utverkas förbud att nyttja fartyget (jfr vid det remitterade förslaget 8 kap. 1 §).

Såsom ett andra stycke av paragrafen bör upptagas motsvarighet till undantagsregeln i 3 § andra stycket i det remitterade förslaget. Regeln kan lämpligen få den lydelsen, att den omständigheten att medlem av minimibesättning icke uppfyller föreskrivna kvalifikationer icke skall medföra ansvar enligt första stycket b), om lämplig person som varit kvalificerad till befattningen icke kunnat erhållas i senast besökta hamn.

Slutligen bör, i ett tredje stycke, upptagas straffbestämmelse för redare eller annan som i redarens ställe haft befattning med fartyget. Bestämmelsen bör enligt vad lagrådet förut anfört få samma innebörd som motsvarande stadganden i 292 § sjölagen och alltså stadga straff för det fall att hon med vetskap om att nyttjandet ej var tillåtet underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra nyttjandet.

3 §.

I denna paragraf bör upptagas motsvarighet till 8 § i det remitterade förslaget. Med utgångspunkt från den av lagrådet förordade avfattningen av 7 kap. (9 kap. i det remitterade förslaget) bör i bestämmelsen straffbeläggas, att någon försummar vad som åligger honom enligt 7 kap. 3 eller 4 § eller 5 § andra eller tredje stycket.

4—7 §§.

I dessa paragrafer böra ingå de bestämmelser som i det remitterade förslaget upptagits i 6 samt 9—11 §§.

11 KAP.

Lagrådet:

Kapitlets rubrik kan lämpligen förkortas till »Besvär m. m.».

1 §.

Innehållet i denna paragraf torde böra begränsas till att avse sådana beslut, mot vilka talan i första hand skall föras hos sjöfartsstyrelsen. Då central förvaltningsmyndighet är tillsynsmyndighet, bör givetvis klagan ske direkt hos Kungl. Maj:t. I alla övriga fall blir sjöfartsstyrelsen första besvärinstans. Det bör alltså stadgas, att talan mot beslut enligt lagen av tillsynsmyndighet, som ej är central förvaltningsmyndighet, föres genom besvär hos sjöfartsstyrelsen. Såsom tillsynsmyndighet bör vid stadgandets tillämpning anses även konsult som, utan att vara förordnad att utöva tillsyn av fartyg, meddelat nyttjandeförbud som avses i 9 kap. 1 § andra stycket (enligt lagrådets hemställan).

I förevarande paragraf bör även ingå föreskrift om verkställbarheten av beslut, motsvarande 2 § första stycket i det remitterade förslaget.

2 §.

De bestämmelser som i det remitterade förslaget upptagits i 3 § avse ärende, som genom besvär kommit under sjöfartsstyrelsens prövning. Det synes därför lämpligt, att dessa bestämmelser få följa omedelbart efter 1 § och alltså utgöra 2 §.

Enligt 3 § i det remitterade förslaget skall sjöfartsstyrelsen i besvär-ärende förordna om tillsynsförrättning på fartyget, om klaganden begär det eller det ändå prövas erforderligt. Sådan förrättning varom här är fråga torde i likhet med s. k. överbesiktning enligt 1914 års tillsynslag (se prop. 1914: 121 s. 78) uteslutande vara ett medel för utredning i besvärärendet. Den bör därför ej benämnas tillsynsförrättning. I stället bör användas beteckningen syn. Erforderliga närmare bestämmelser rörande synen torde få utfärdas av Kungl. Maj:t (jfr 1914 års tillsynsförordning, 7 kap.).

Vad angår gäldandet av kostnaden för synen bör det remitterade förslaget så till vida jämkas, att prövning efter omständigheterna skall ske ej blott då det överklagade beslutet upphäves utan även då det eljest ändras. I förslaget anges ej efter vilka grunder kostnaden skall bestämmas. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att förordna härom. Bestämmelse med betydande för Kungl. Maj:t i detta avseende bör fogas till paragrafen.

3 §.

Därest 1 och 2 §§ avfattas i enlighet med vad lagrådet hemställt, bör i förevarande paragraf upptagas bestämmelser om besvär över beslut av sjöfartsstyrelsen och av annan tillsynsmyndighet, som är central förvaltningsmyndighet, samt om verkställbarheten av sådant beslut. Det bör alltså stadgas, i ett första stycke, att talan mot beslut enligt lagen av sjöfartsstyrelsen eller av annan tillsynsmyndighet, som är central förvaltningsmyndighet, föres genom besvär hos Konungen och, i ett andra stycke, att om ej annat anges i beslutet detta skall utan hinder av anförda besvär lända till efterrättelse, intill dess Konungen annorlunda förordnar.

4 §.

Enligt vad lagrådet förut hemställt bör stadgande motsvarande andra punkten överföras till 1 kap. Förevarande paragraf bör alltså begränsas till vad som i det remitterade förslaget ingår i första punkten.

SLUTBESTÄMMELSERNA*Lagrådet:*

Det förutsättes att för tillämpningen av säkerhetslagen skola i administrativ ordning utfärdas erforderliga föreskrifter (jfr 11 kap. 4 §). Utarbetandet av sådana föreskrifter, vilka kunna antagas bli tämligen omfattande, lär kräva ej ringa tid. Föreskrifterna synas böra vara utfärdade i god tid före lagstiftningens ikraftträdande. Med hänsyn härtill torde tidpunkten för ikraftträdandet böra framflyttas förslagsvis till den 1 juli 1966.

Den nya lagen överensstämmer så till vida med gällande tillsynslag, att periodiskt återkommande sjövärdighetsbesiktningar föreskrivas — bortsett från passagerarfartyg — endast för fartyg med en bruttodräktighet av minst 100 registerton. Lagen innehåller emellertid den nyheten, att även fartyg med mindre dräktighet, dock minst 20 ton, skall undergå sjövärdighetsbesiktning innan det nyttjas till sjöfart. Från kravet på dylik engångsbesiktning torde böra undantagas fartyg — annat än passagerarfartyg — under 100 ton, till vilket kölen sträckts före lagens ikraftträdande. Stadgande här om kan lämpligen placeras som fjärde stycke bland slutbestämmelserna.

Bestämmelserna i förslagets fjärde stycke — som sålunda skulle komma att utgöra femte stycket — torde omfatta endast fartyg som vid ikraftträdandet redan nyttjas till sjöfart. De inledande orden till stycket böra avfattas i enlighet härmed (jfr övergångsbestämmelserna till tillsynslagen).

Under a) i förslagets fjärde stycke föreskrives för visst fall sjövärdighetsbesiktning eller mellanbesiktning på tid som följer av äldre bestämmelser. Formuleringen är oegentlig så till vida som termen mellanbesiktning infö-

res först genom den nya lagen. Vad som avses är sådan till vissa delar av fartyget begränsad sjövärdighetsbesiktning som omtalas i 16 § första stycket b) tillsynslagen. Ifrågavarande övergångsstadgande bör avfattas i enlighet härmed. Genom att göras tillämpligt på alla fartyg, som enligt äldre lag skola underkastas förnyade sjövärdighetsbesiktningar, torde stadgandet vidare kunna utsträckas att — utan förändring i sak — täcka även punkten b) i förslaget. Att fartyg, andra än passagerarfartyg, med en bruttodräktighet understigande 100 registerton falla utanför stadgandet kommer att följa av tillsynslagens bestämmelser.

Om punkten a) ändras i enlighet med vad nu angivits, skall punkten b) utgå, varvid punkterna c)—e) komma att utgöra b)—d).

I punkten d) — med här förordad ändring c) — kunna orden »med en bruttodräktighet av lägst 20 registerton» såsom överflödiga utgå.

Förslaget till lag om ändring i sjölagen

Lagrådet:

Enligt den föreslagna lagstiftningen skola de olika säkerhetsbestämmelser som för närvarande upptagas i 5 a § sjölagen överföras till lagen om säkerheten på fartyg. I paragrafen skall emellertid kvarstå ett huvudstadgande om säkerheten, innehållande en allmänt formulerad regel om sjövärdighet, anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning och bemanning.

För att markera sambandet mellan nämnda paragraf och bestämmelserna i lagen om säkerheten på fartyg har lagrådet tidigare förordat, att en hänvisning till sjölagen skall intagas i säkerhetslagen (1 kap. 2 § enligt lagrådets hemställan). Härvid har uttryckligen omnämnts även den grundsats för säkerheten som hänför sig till passagerarantalet. Lagrådet har vidare ansett, att denna grundsats bör uttryckligen anges i den paragraf som i säkerhetslagen skall inleda kapitlet rörande passagerarantal och passagerarfartygscertifikat (5 kap.). För vinnande av överensstämmelse i detta avseende mellan de båda lagarna finner lagrådet det angeläget, att motsvarande grundsats kommer till uttryck även i sjölagen. Lagrådet hemställer därför att till första stycket av 5 a § fogas en andra punkt med bestämmelse, att fartyget icke må medföra flera passagerare än som är förenligt med säkerheten.

Under åberopande av vad lagrådet anfört rörande de i säkerhetslagens 10 kap. ingående ansvarsbestämmelserna förordar lagrådet, att strafflatituden i 292 § 2 mom. sjölagen — som för närvarande upptager endast dagsböter såsom påföljd — ändras till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Nu förevarande lagändringar böra självfallet träda i kraft samtidigt med lagstiftningen i övrigt.

Övriga lagförslag**Lagrådet:**

Förslagen lämnas utan erinran; dock bör beträffande ikraftträdandet av lagändringarna iakttas vad lagrådet påpekat i fråga om förslaget till ändring i sjölagen.

Ur protokollet:

Margit Hirén

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms
slott den 14 maj 1965.*

N ä r v a r a n d e :

Statsministern ERLANDER, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, lagrådets den 29 april 1965 avgivna utlåtande över de till lagrådet den 29 januari 1965 remitterade förslagen till

- 1) *lag om säkerheten på fartyg;*
- 2) *lag om ändring i sjölagen;*
- 3) *lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) om inteckning i fartyg; samt*
- 4) *lag om ändring i sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530).*

Föredraganden anför följande.

Lagrådet har godtagit den föreslagna lagstiftningens allmänna omfattning och utformning. En av lagrådets ledamöter har emellertid ansett att de stadganden som hämtats från sjölagen eller innebär en närmare utveckling av bestämmelser i denna bör utmönstras ur säkerhetslagen och att säkerhetslagen i övrigt underkastas därav betingad omarbetning.

Lagrådet har beträffande den närmare utformningen av lagbestämmelserna föreslagit åtskilliga ändringar och tillägg, av vilka många av redaktionell natur, och i samband därmed företagit viss omdisposition av lagtexten.

I anledning av lagrådets utlåtande må anföras följande.

Föreliggande lagförslag har föregåtts av långt utredningsarbete, som skett i intimt samarbete med berörda myndigheter och organisationer. Även nordiskt samråd har ägt rum. Ett sådant samarbete framstår som naturligt med tanke på att lagstiftningen har starkt arbetsrättsligt inslag. Denna ordning har även påverkat själva författningsarbetet. Mot denna bakgrund anser jag det icke möjligt att göra några mera genomgripande ändringar i förslaget utan att det först föregås av nytt utredningsarbete. Ett sådant utredningsarbete skulle avsevärt försena den föreslagna reformen, vilket från många synpunkter skulle vara olyckligt. Som jag senare kommer att redovisa anser jag dock inte lagrådets utlåtande böra föranleda några större ändringar i lagförslagen. I anledning av lagrådets påpekanden bör emellertid åtskil-

liga smärre ändringar företagas, vilket inte torde påverka lagstiftningens sakliga innehåll. Vissa redaktionella ändringar bör vidare ske.

I sitt inledningsavsnitt till förslaget om lag om säkerheten på fartyg har lagrådet funnit den i lagen använda sammanställningen »redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget» mindre lämplig med hänsyn till innebörden av ordet redare enligt sjölagen. Emellertid har sjölagen, som också är en frakträttslag, en avsevärt vidsträcktare omfattning än säkerhetslagen, varför en viss skillnad i detta avseende inte bör inge betänkligheter. I en säkerhetslagstiftning är det av särskild vikt att begränsa den krets som skall svara för fartygets säkerhet till de personer som har faktiskt inflytande på fartygets nyttjande. Såsom skett i den moderna luftfartslagstiftningen har denna krets i det remitterade förslaget begränsats till redaren-ägaren och brukaren. Jag anser inte anledning föreligga att frånga det remitterade förslaget i denna del.

Enligt lagrådets förslag bör den ändringen vidtas i lagtexten att i ansvarsfördelningskapitlet (9 kap.) bestämmelserna rörande redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget utgår. Redarens åligganden i samband med tillsynen föreslås reglerade i kapitlet om tillsynsförrättningar. Genomföres lagrådets förslag kommer redarens ansvar att framstå som i viss mån subsidiärt i förhållande till befälhavarens. En redare har numera sådana möjligheter — genom teleförbindelse m. m. — att bestämma över fartyget även under en resa att en sådan ordning synes mindre lämplig. Med hänsyn härtill och till fördelen att ha samtliga bestämmelser om ansvarsfördelningen samlade på ett ställe kan jag inte godta lagrådets ändringsförslag. Detta medför också att jag inte är beredd biträda lagrådets förslag om ändring av kapitelindelningen.

Lagrådet har vidare hemställt att 1 kap. 11 §, 4 kap. 4 §, 5 kap. 4 § första stycket och 6 kap. 6 § måtte utgå. Bestämmelserna anknäyer till certifikat eller annat bevismedel och innehåller föreskrifter såsom »ej må fartyg som är försett med certifikat nyttjas i vidsträcktare fart än certifikatet omfattar» eller »ej må fartyg lastas djupare än tillämpligt lastmärke utvisar». Bestämmelserna har behandlats under de överläggningar som förts med berörda organisationer och myndigheter. Man har därvid kommit till att det är erforderligt för den praktiska rättstillämpningen med dessa bestämmelser. Jag är därför inte beredd att tillmötesgå lagrådet på denna punkt. Av motsvarande skäl är jag heller inte beredd att flytta vissa föreskrifter (2 kap. 5 §, 4 kap. 5 § sista stycket m. fl.) till administrativa tillämpningsföreskrifter.

1 KAP.

Lagrådet har föreslagit en språklig justering av 1 § på det sätt att lagens tillämplighetsområde anknyts till fartygets nationalitet och icke till begreppet svenskt farvatten. Med hänsyn till vikten att i sjösäkerhetslagen med dess internationella anknytning klart ange lagstiftningens geografiska tillämpningsområde finner jag mig inte böra biträda förslaget (jfr luftfartslagen, sjötrafikförordningen m. fl. författningar).

Vad lagrådet föreslagit under 2—5 §§ som innefattar viss omdisponering av paragraferna ger ej anledning till erinran från min sida.

I 9—11 §§ har lagrådet föreslagit en viss omdisposition av föreskrifterna om certifikat och i samband därmed vissa formella jämkningar. Vad sålunda förordats torde i det stora hela böra beaktas. Däremot är jag inte beredd att tillstyrka lagrådets förslag i den delen att även andra certifikat än de i lagen angivna skall utfärdas för visst fartområde eller del av fartområde.

Beträffande 12 § har lagrådet föreslagit att bestämmelsen skall begränsas så att endast certifikat men, utöver vad som följer av 7 kap. 15 §, ej undersökning skall kunna godkännas som om den verkställts av svensk myndighet. Den föreslagna ordningen överensstämmer inte med gällande rätt (8 § tillsynslagen). Då behov kan föreligga att godkänna även annan undersökning än den som nämns i 7 kap. 15 §, är jag inte beredd att biträda lagrådets förslag. Däremot kan jag biträda vad lagrådet anför om uttrycket »godkänd klassificeringsanstalt».

Vidare har lagrådet funnit att föreskriften i 13 § om ersättning åt sakkunnig som anlitas som förrättningsman eller förrättningsbiträde utomlands bör överföras till administrativa tillämpningsföreskrifter. Paragrafen har hämtats från gällande rätt (10 § tillsynslagen) och medför att Kungl. Maj:t har möjlighet att uttaga förrättningskostnader direkt av sökanden. Ej heller i detta avseende anser jag mig böra tillstyrka lagrådets hemställan.

2 KAP.

Som jag tidigare anfört angående frågan om fartygs sjövärdighet i samband med remissen till lagrådet kan begreppet sjövärdighet aldrig vara absolut och entydigt för alla fartyg utan måste till sitt innehåll bestämmas efter bl. a. växlande förhållanden i olika farter. Frågan om fartygs sjövärdighet under resa är också beroende av bl. a. om det är tillfredsställande bemannat och medför tillräckligt med proviant och drivmedel. Jag kan därför inte biträda lagrådets förslag under 1 § att ge författningstexten ett positivt innehåll genom uppräknig av de olika egenskaper som fartyget skall ha för att

anses sjövärdigt. En sådan uppräknig kan aldrig göras uttömmande. I likhet med vad som skett i luftfartslagen bör texten ges ett negativt innehåll eller med andra ord att ett fartyg inte är sjövärdigt om det ej uppfyller vissa krav beträffande konstruktion, byggnad m. m.

Den förenkling och omdisposition av lagtexten som lagrådet föreslagit under 2 och 3 §§ anser jag mig med viss mindre jämkning böra biträda.

Enligt 4 § skall fartcertifikat förklaras ogiltigt bl. a. om fartyget eller dess utrustning ändrats på så väsentligt sätt att ändringen kan antagas ha betydelse för sjövärdigheten eller om annan omständighet förekommit som uppenbarligen kan ha betydelse för sjövärdigheten. Lagrådet har föreslagit att endast ändringar i fartyg eller dess utrustning som kan antagas inverka menligt på sjövärdigheten skall utgöra grund för sjöfartsstyrelsen att förklara certifikatet ogiltigt. I detta sammanhang vill jag erinra om att sedan lång tid tillbaka klassanstalterna tillämpar den principen att klassens bevis om sjövärdighet automatiskt mister sin giltighet om någon förändring av betydelse för sjövärdigheten inträffar, oavsett om den faktiskt innebär en ökning eller minskning av fartygets sjövärdighetsegenskaper. Samma system tillämpas inom lufträtten (se 3 kap. 5 § luftfartslagen). Denna princip avspeglas också i kap. I regel 11 i 1960 års säkerhetskonvention där det bl. a. sägs att sedan fartyg besiktigats ingen ändring i de konstruktiva anordningar, maskineri, utrustning etc., som besiktningen omfattar, får företagas utan administrationens medgivande.

Anledningarna till en sådan ordning är flera. Den viktigaste torde dock vara möjligheten att hålla fartygen under effektiv tillsyn. Den tekniska utvecklingen har som jag tidigare framhållit åstadkommit fartyg med högst komplicerade stabilitets- och bärighetsegenskaper. Det framstår därför som ett ovillkorligt krav, att ett fartyg vars sjövärdighetsegenskaper förändrats, genomgår besiktning eller inspektion av ansvarig fackmyndighet. Det effektivaste sättet att framtvunga sådan besiktning är att fartcertifikatet förklaras ogiltigt. Några obilliga resultat lär en sådan ordning inte medföra även om det utan besiktning skulle framstå som klart att förändringen inte är till men för fartygets sjövärdighet. Tillsynsmyndigheten har nämligen getts möjlighet att dispensera från kraven att ha giltigt fartcertifikat. Ett nyttjandeförbud för fartyget torde i regel först komma ifråga när fartyget efter besiktning av förändringarna befunnits icke sjövärdigt.

På grund av det sagda kan jag inte godta lagrådets förslag i denna del. Mot en föreslagen omdisposition i paragrafen har jag däremot intet att erinra.

3 KAP.

Till 4, 7, 8 och 10 §§ har lagrådet gjort vissa mindre ändringsförslag av redaktionell natur. Mot vad lagrådet härutinnan föreslagit har jag ingen erinran.

5 KAP.

Den av lagrådet föreslagna ändringen i 1 § utgör i huvudsak en upprepning av det materiella innehållet i huvudstadgandena till 2—4 kap. En sådan upprepning bryter mot lagstiftningens allmänna uppläggning. Det föreslagna stadgandet är heller inte uttömmande. Jag kan därför inte godta lagrådets förslag och finner då ej heller anledning ändra kapitlets rubrik. Av skäl som jag inledningsvis berört är jag inte beredd att biträda lagrådets ändringsförslag i övrigt. 4 § tredje stycket bör dock redaktionellt jämkas till närmare överensstämmelse med lagrådets förslag.

6 KAP.

I 2 § har lagrådet föreslagit att Kungl. Maj:t bör ges möjlighet att utvidga reglerna om minimibesättning till andra fartyg än dem som särskilt anges där. Även om det möjligen kan anses följa av 11 kap. 4 § att Kungl. Maj:t skulle ha sådan rätt, anser jag det likväl böra utsägas i lagtexten. Jag biträder därför lagrådets förslag.

Lagrådet har under 3 § funnit det oegentligt med hänsyn till dess i 2 § intagna definition på minimibesättning att föreskriva att besättningens sammansättning skall bestämmas såväl till antal som kvalifikationer. I detta sammanhang får jag erinra om att förslaget bygger på en författningstext som utarbetades av bemanningsutredningen i vilken representanter för redare och ombordanställda ingår. Under departementsberedningen har även från berörda organisationer uttryckts önskemål om att man i lagtexten mot bakgrunden av rådande bristmönstring särskilt understryker att minimibesättningens sammansättning skall bestämmas till antal och kvalifikationer. Jag finner det betydelsefullt att det av texten klart framgår att för varje kvalifikationsgrupp minimiantalet skall anges och anser mig därför inte kunna biträda lagrådets förslag.

7 KAP.

Lagrådet har under 1 § funnit anledning att markera skillnaden mellan besiktning och inspektion och föreslagit vissa ändringar i 1, 2, 7, 10, 12, 16 och 17 §§. Såsom framgår av remissen till lagrådet avses inspektion av det mindre tonnaget fylla samma uppgift som en sjövärdighetsbesiktning eller extra besiktning. Jag anser mig därför inte böra förorda ändring av det remitterade förslaget. Jag finner det också lämpligt att mellanbesiktning redan i 1 § anges omfatta annat fartyg än passagerarfartyg. Lagrådets förslag om jämkning av definitionen av passagerarfartygsbesiktning torde böra beaktas.

I fråga om 3 § andra stycket delar jag lagrådets uppfattning att det bör

tydligare utmärkas att det är sjöfartsstyrelsen som skall pröva om besiktning är behövlig eller ej. Detta bör emellertid enligt min mening ske på det sättet att det läggs i sjöfartsstyrelsens hand att besluta att besiktning skall ske i de fall som avses i andra stycket, om det icke är obehövt.

Mot vad lagrådet under 3 och 11 §§ i övrigt anfört om vissa förtydliganden av lagtexten har jag intet att erinra. Däremot är jag inte beredd att biträda lagrådets övriga önskemål beträffande ändringar av lagtexten i vidare mån än att i 20 § bör intagas en självständig bestämmelse om rätten att ta del av tillsynsbok. Vissa redaktionella ändringar bör dock ske med anledning av lagrådets påpekanden.

8 KAP.

Vad lagrådet anfört rörande bestämmelserna om nyttjandeförbud kan jag godta utom i två hänseenden.

Lagrådet har under hänvisning till sitt förslag beträffande 5 kap. 1 § föreslagit att i 8 kap. 1 § första stycket skulle föreskrivas att nyttjandeförbud må meddelas om det förekommer skälig anledning antaga, att fartyget medför passagerare till högre antal än som är förenligt med säkerheten. Eftersom jag inte godtagit lagrådets förslag i fråga om 5 kap. 1 § kan jag heller inte biträda förslaget till ändring av 8 kap. 1 § första stycket.

Lagrådet har vidare föreslagit att föreskriften om nyttjandeförbud i 1 § andra stycket utvidgas att omfatta även det fall att utländskt passagerarfartyg saknar mot passagerarfartygscertifikat svarande handling. För en sådan föreskrift finns intet stöd i 1960 års säkerhetskonvention (jfr. kap. I regel 19). Att ett nyttjandeförbud föreslås kunna komma i fråga för svenskt fartyg som saknar certifikat enligt lagen hänger intimt samman med kravet på en effektiv kontroll över att svenska fartyg undergår tillsynsförrättningar enligt svensk lag. Något sådant krav kan självfallet inte uppställas beträffande utländska fartyg. Däremot bör som framgår av remissprotokollet ett utländskt fartyg få nyttjandeförbud om det vid inspektion företer allvarliga brister ifråga om säkerheten. Jag är därför inte beredd att tillstyrka lagrådets förslag som skulle kunna medföra att ett passagerarfartyg enbart på grund av avsaknaden av en handling belades med nyttjandeförbud.

9 KAP.

Som framgår av vad jag tidigare anfört är jag inte beredd att förorda att bestämmelserna rörande redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget utmönstras ur ansvarsfördelningskapitlet. Ej heller kan jag acceptera att redaren inte direkt framstår som ansvarig för arbetarskyddet ombord. Hänvisningen i 1 § till sjölagen beträffande redaren och den som i hans ställe

haft befattning med fartyget finner jag dock på de av lagrådet anförda skälen böra utgå.

Vad lagrådet i övrigt anført under 3, 5, 8 och 11 §§ kan jag biträda. Däremot bör i 7 § utsägas vid vilken tidpunkt befälhavare m. fl. senast skall ha förvärvat erforderlig kännedom om fartyget. I övrigt bör lagrådets förslag till ändringar i 7 § godtas. Av skäl som jag inledningsvis berört är jag inte beredd att utmönstra 4, 9 och 10 §§ ur lagen eller att flytta vissa av föreskrifterna till tillämpningskungörelse.

10 KAP.

Lagrådet har föreslagit viss mildring av straffbestämmelserna och förordat att överträdelse av säkerhetslagens bestämmelser — utom såvitt angår brytande av tystnadsplikt — skall beläggas enbart med dagsböter. Ändringsförslaget är förestavat av systematiska skäl. Jag kan inte tillmäta dessa någon större tyngd. Med hänsyn till ifrågavarande brotts art bör man enligt min mening inte frångå sig möjligheten att använda frihetsstraff för allvarliga försummelser mot sjösäkerheten vilka inte är straffbara enligt sjölagen. Jag vidhåller därför det remitterade förslaget och anser det inte föreligga anledning att ändra 292 § sjölagen på sätt lagrådet föreslagit. Ej heller i övrigt är jag beredd tillstyrka lagrådets förslag beträffande 10 kap. utom i fråga om 5 § första stycket. Jag kan alltså ansluta mig till lagrådets uppfattning att ansvar skall inträda även vid ringa oaktsamhet.

11 KAP.

Vad lagrådet föreslagit kan jag godta.

Slutbestämmelserna

Med hänsyn till vikten av att säkerhetslagstiftningen snarast träder i kraft kan jag inte tillmötesgå lagrådets hemställan om att ikraftträdandet framflyttas till förslagsvis den 1 juli 1966. Med anledning av vad lagrådet i övrigt anført bör vissa förtydliganden ske.

För fartyg mellan 20 och 100 bruttoregister-ton som är under nybyggnad bör den regeln gälla att fartyget underkastas sjövärdighetsbesiktning i anledning av nybyggnaden, endast om denna avslutats efter den nya lagens ikraftträdande. Någon särskild övergångsbestämmelse härom torde inte erfordras. I övrigt bör i anledning av lagrådets påpekande klart anges när mellanbesiktning skall äga rum för sådana fartyg som enligt äldre bestämmelser har att undergå förnyad sjövärdighetsbesiktning vid utgången av halva den stadgade mellantiden (16 § första stycket b) tillsynslagen).

Förslaget till lag om ändring i sjölagen

Med hänsyn till den ställning jag tagit till lagrådets ändringsförslag till 5 kap. 1 § och till 10 kap. säkerhetslagen kan jag inte godta lagrådets ändringsförslag i sjölagen.

Övriga lagförslag

Förslagen har lagrådet lämnat utan erinran.

Utöver vad som följt av det anförda torde i lagtexten få vidtagas vissa mindre, redaktionella jämkningar.

Föredraganden hemställer härefter att lagförslagen, efter nu angivna ändringar, måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Lars Lindahl

Innehållsförteckning

<i>Propositionen</i>	1
<i>Propositionens huvudsakliga innehåll</i>	1
<i>Lagförslag</i>	3
Förslag till	
lag om säkerheten på fartyg	20
lag om ändring i sjölagen	23
lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) om inteckning i fartyg	23
lag om ändring i sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530)	24
<i>Utdrag av statsrådsprotokollet den 29 januari 1965</i>	
I. Inledning	25
II. Nuvarande ordning för tillsyn av fartyg	27
III. Förslag till lag om säkerheten på fartyg m. m.	
A. Huvuddragen i förslaget och vissa allmänna synpunkter	32
B. Tillsynslagstiftningens tillämplighetsområde	42
C. Fartcertifikat	50
D. Åtgärder till förebyggande av ohälsa och olycksfall	53
E. Fartygs lastmärke	62
F. Fartygs bemanning	68
G. Fartygsritningar och tillsynsbehov	74
H. Tillsynsorganens förstärkning genom biträde av tull- och lots- personal	79
I. Kostnader för tillsynen	85
J. Detaljutformningen av lagförslagen	89
IV. Departementschefens hemställan	122
<i>Bilagor</i>	
Bilaga 1. Förslag till lag om säkerheten på fartyg	123
Bilaga 2. De sakkunnigas förslag till lag om säkerheten å fartyg ...	141
<i>Utdrag av protokoll, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd</i>	157
<i>Utdrag av statsrådsprotokollet den 14 maj 1965</i>	193